



**CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS
SUPERIORES EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

LOS ASENTISTAS POBLANOS
EN EL NEGOCIO DEL APROVISIONAMIENTO DE
VÍVERES A LAS REALES ARMADAS Y LAS NAVES
COMERCIALES, 1680-1715

T E S I S

QUE PARA OPTAR AL GRADO DE

MAESTRA EN HISTORIA

P R E S E N T A

SARAHY VÁZQUEZ DELGADO

DIRECTORA DE TESIS: DRA. GABRIELA SOFÍA GONZÁLEZ MIRELES

MÉRIDA, YUCATÁN, ENERO 2023

© Sarahy Vázquez Delgado 2023
Todos los derechos reservados

—¡Diego el Mulato! —exclamó la azorada multitud—. ¡Diego el Mulato! ¡Santo Dios! ha sonado ya para nosotros la hora final: ¿quién resiste a Diego el Mulato?, ¿qué puede embotar el filo de su espada?, ¿quién contiene su brazo exterminador?, ¿qué mitigará su insaciable sed de venganza y de sangre? Su nombre tenía una horrible celebridad, una fama de sangre. Como el Han de Islanda de Víctor Hugo. Muchos años de piratería en las costas de Yucatán, lo habían hecho temible a estos pacíficos habitantes, y su nombre era bastante para petrificarlos de espanto. Sin embargo, era de la mayor importancia el proceder a serios preparativos; y al efecto, el capitán Galván dirigió una arenga a los vecinos para excitar su patriotismo y lealtad, haciéndoles ver que no había que temer a ningún enemigo, siempre que se afrontase con valor y resolución a sus tentativas; y que el nombre yucateco, el honor campechano estaban directamente interesados en el éxito de aquella jornada.

Justo Sierra O'Reilly

El filibustero y otras historias de piratas, caballeros y nobles damas (2007)

Agradecimientos

Esta tesis no hubiera sido posible sin el estímulo proporcionado por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), por lo que expreso mis agradecimientos. Asimismo, doy gracias al Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS) y, en especial, a la planta docente y administrativa de la Unidad Peninsular y su Posgrado en Historia por haberme ayudado y guiado en este proceso, sobre todo al Dr. Pedro Bracamonte y a la Lic. Paulina Nava, quienes sin su apoyo hubiera sido imposible gestionar varios recursos.

Gracias a la Dra. Gabriela González Mireles por aceptar dirigir esta tesis y por ayudarme a encontrar los pies y la cabeza de esta investigación. Siempre estaré en deuda con usted querida Dra. González, por haberme tenido mucha paciencia, escucharme por largas horas y creer en mi propuesta. También agradezco la lectura que hicieron la Dra. Yovana Celaya Nández, la Dra. Johanna von Grafenstein, la Dra. Matilde Souto Mantecón, el Dr. Mario Trujillo Bolio y el Dr. Rafael Torres Sánchez a este trabajo, pues sus agudos comentarios afinaron los hilos de esta tesis.

Doy gracias a la Dra. Laura Machuca Gallegos, porque sus enseñanzas en el curso de Teoría de la Historia y el taller de Prosopografía y redes sociales me ayudaron a ampliar mis herramientas metodológicas y a divertirme, por momentos, en la elaboración de este trabajo. A la Dra. Lidia E. Gómez García, quien me atrajo a los temas novohispanos y me inspiró a profundizar en ellos. Al personal del Archivo General Municipal de Puebla (AGMP), en especial, doña Luisa y don Dagoberto, reconozco su arduo trabajo y toda la atención prestada a mis dudas durante mis pesquisas.

En el camino existieron buenos colegas a los que puedo llamar amigos: Cristian Olvera, Luis Torres, José Luis Mora y Aldo Nava; gracias por brindarme su amistad y apacibles momentos para discutir nuestras investigaciones. De igual manera, al Seminario de Reformas Borbónicas, Mtra. Anahí Mendoza, Mtro. Israel Cetina y Dr. Iván Franco, gracias por recibirme con los brazos abiertos en mis andadas por Mérida y por permitirme hablar largo y tendido sobre mi tema.

Las palabras no alcanzan para explicar lo que mi mamá, Graciela, y mi papá, Raúl, representan en mi vida. Gracias a mis padres por todo el apoyo que me han brindado, más allá de la cuestión material, ambos son mi fuente de inspiración, pues son el ejemplo de que siempre hay que trabajar con determinación, constancia y pasión. A mis hermanos: Tania y Marco Antonio, agradezco toda la felicidad que me han dado, aunque no solemos expresar nuestro afecto los tres sabemos que existe y que nos sentimos orgullosos de lo que el otro está logrando. A mis abuelos: Anatolio (†) y Rosita, por compartirme toda su sabiduría y darme su cariño.

El apoyo que recibí por parte de quien ahora es mi compañero de vida fue fundamental para concluir este proceso. Selvin Chiquín gracias por darme la confianza de discutir sobre nuestros trabajos y hablar de nuestros sentimientos. Sin mencionar que tu tierna compañía y amor incondicional me trajeron mucha paz en momentos en los que yo misma me desconocía. Gracias por tenderme tu mano en medio de la incertidumbre y motivarme a ser mejor para el futuro que estamos planeando.

A mi nueva familia en Guatemala: Doña Mary, Don Herbeth y Jackeline, gracias por la cálida bienvenida en tierras chapinas y el tiempo compartido.

Mis amigos cuadrúpedos: Navit, Bipo, Ágora, Benito y Lobito, gracias por enseñarme la lealtad.

Índice

Introducción.....	1
Capítulo I. La caracterización de la región geográfica y del contexto histórico.....	10
1.1 <i>La reconfiguración geopolítica del Caribe español y el Pacífico.....</i>	11
1.2 <i>Medidas de organización para un sistema naval defensivo español desde Nueva España.....</i>	16
1.3 <i>Descripción territorial y vida económica de la región Puebla-Tlaxcala.....</i>	22
1.3.1 <i>La organización de la propiedad: impacto en la agricultura y la ganadería.....</i>	25
1.3.2 <i>Los espacios que conformaron la cadena de producción para el abasto.....</i>	28
1.4 <i>El Cabildo poblano.....</i>	35
Capítulo II. Los efectos políticos y económicos del asiento de víveres.....	44
2.1 <i>Sobre asientos y asentistas: un acercamiento.....</i>	45
2.2 <i>La colocación del primer y segundo asiento de víveres y bizcocho en Puebla.....</i>	55
2.3 <i>La producción de bizcocho, carne y semillas.....</i>	70
2.4 <i>Montos, costos y pagos de los víveres suministrados a las naves militares.....</i>	74
2.5 <i>Gastos por concepto de envío.....</i>	88
Capítulo III. Los modestos empresarios poblanos.....	93
3.1 <i>Redes familiares, compadrazgo y negocios de tres asentistas poblanos.....</i>	94
3.1.1 <i>Nicolás de Trujillo.....</i>	95
3.1.2 <i>Tomás de Mendoza.....</i>	100
3.1.3 <i>Joseph Hidalgo.....</i>	103
3.2 <i>El universo de negocios de los asentistas.....</i>	108
3.3 <i>Las complicaciones del asiento y los problemas en el círculo.....</i>	112
Consideraciones finales.....	128
Anexo 1.....	133
Anexo 2.....	135
Fuentes documentales.....	136
Bibliografía.....	136

Índice de cuadros, figuras, grafos, mapas y tablas

Cuadros

Número de haciendas entre 1681-1690.....	28
Dieta de la tripulación ordinaria.....	59
Dieta de los enfermos y los capitanes.....	60
Deudas de la ciudad de Puebla, 1687-1688.....	83
Postulantes a los derivados de cerdo.....	86
Créditos otorgados por particulares.....	121
Crédito eclesiástico.....	124

Figuras

La región de Puebla-Tlaxcala.....	24
-----------------------------------	----

Grafos

Familia Trujillo Villavicencio.....	99
Familia Mendoza y Adame.....	101
Familia Hidalgo.....	104
Redes de negocios de los asentistas.....	107

Mapas

Situados novohispanos enviados al Gran Caribe y Filipinas, s. XVII.....	18
Lugares que formaron parte del sistema de abastecimiento militar.....	29
Destino de los bizcochos y víveres conducidos desde la ciudad de Puebla, 1678-1695.....	82
Caminos entre Puebla, Ciudad de México, Veracruz y Acapulco.....	90

Tablas

Deudas del Cabildo con “ponedores” del abasto.....	42
Precio de las menestras.....	64
Posturas presentadas ante la Real Audiencia.....	65
Número de esclavos vendidos por los asentistas.....	110

Introducción

En el año de 1990, el historiador inglés John Brewer acuñó un concepto muy importante para explicar la construcción del Estado Moderno de Inglaterra, se trataba del *fiscal-military state* (Estado fiscal-militar). Dicho término tenía la prioridad de sustentar que la base del Estado estaba en la eficiencia de la recaudación de fondos y su uso para poder alcanzar sus objetivos militares.¹ Al hacer esto, Brewer logró destacar que la evolución y el desarrollo institucional del gobierno se podía medir y cuantificar a partir de su capacidad fiscal.² En poco tiempo, los historiadores utilizaron el concepto para dar lugar a la relación entre hacer guerra, cobrar impuestos y su impacto en el paradigma del desarrollo estatal. Principalmente, en Inglaterra³ y España⁴ abundaron las investigaciones basadas en ese punto de vista. El interés suscitado por este concepto provocó que los estudiosos prestaran más atención a la capacidad de formular reformas fiscales y organizar instituciones para el cobro, dado que ahí residía la evolución hacia la modernidad; sin embargo, desatendieron las otras partes del problema.

No cabe duda de que el uso del Estado fiscal-militar ha dado muchas aportaciones, entre ellas el distinguir las particularidades en la evolución de los sistemas de recaudación fiscal de cada Estado. Por ejemplo, según Brewer, gracias a que Inglaterra había practicado un buen mercantilismo tenía los súbditos más tasados de Europa en el siglo XVIII. En cambio, España, al ser supuesta heredera de estructuras mercantiles débiles, no alcanzó los niveles de riqueza y recaudación deseable. Bajo ese lente, Inglaterra superaba a España. Sin embargo, existen algunos matices que deben considerarse antes de afirmar dicha oración, como el análisis de los otros medios que España utilizó para conseguir fondos y recursos,

¹ Brewer, *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688-1783*.

² Sánchez, «“Los empresarios de la guerra”», p. 280.

³ Véase en: Morgan, K.: «Mercantilism and the British empire, 1688-1815»; Morris, R.: *The Foundations of British Maritime Ascendancy. Resources, Logistics and the State, 1755-1815*; O'Brien, P *The nature and historical evolution of an exceptional fiscal state and its possible significance for the precocious commercialization and industrialization of the British economy from Cromwell to Nelson*; Dickson, *The Financial Revolution in England a Study in the Development of Public Credit, 1688-1756*; Mathias y O'Brein, «Taxation in Britain and France, 1715-1810»; O'Brein, *Fiscal and Financial Preconditions for the Rise of British Naval Hegemony, 1485-1815*.

⁴ Véase en: Glete, J.: *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States, 1500-1660*; Torres Sánchez, R.: *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*; González Enciso, «Guerra y economía en la Ilustración. España como estado fiscal-militar en el siglo XVIII»; Delgado Barrado, *Aquiles y Teseo. Bosquejo del reformismo borbónico de Jaén*.

particularmente la contratación de agentes privados para el suministro de alimentos, armas, hombres, uniformes y barcos, planteamiento que el *fiscal-military state* no abordaba.

Las investigaciones recientes comienzan a mostrar una inclinación hacia los agentes públicos y privados que participaron no sólo en la recaudación y la administración de las rentas del Estado sino también de quienes sirvieron a la Corona con recursos. En consecuencia, se ha propuesto el uso del *Contractor State* (Estado Contratante),⁵ como concepto que ofrece nuevos argumentos para interpretar y explicar las relaciones contractuales de los soberanos con los agentes privados. A través de ese enfoque, las investigaciones inician a esclarecer otra parte de la historia, una en la cual los actores tienen un verdadero peso.

A fin de impulsar las políticas militares en mar y tierra y asegurar el abasto de los materiales necesarios, las autoridades fueron canalizando cada vez más suministros por medio de agentes privados. Tales acuerdos significaron varios cambios. El imperio pasó de una fase de autoabastecimiento y embargo de bienes a los vasallos a una adquisición negociada y reglada, amparada por el marco jurídico de las monarquías.⁶ Del tintero español,⁷ varios autores han propuesto que la decisión del soberano fue en beneficio del fortalecimiento del Estado español y la autoridad, pues los ejércitos estaban recibiendo a tiempo los efectos necesarios para combatir a sus enemigos en el campo de batalla y defender sus territorios. Desde ese punto de vista, se lograron destacar algunas cualidades de la monarquía hispánica, como su capacidad para regular una amplia y variada red de agentes y empresas a favor del abastecimiento de sus tropas.

Las relaciones entre el Estado y los agentes privados han sido muy estrechas, complejas y antiguas. Particularmente, en el siglo XVII, la contratación de pequeñas

⁵ Fue acuñado por Sarah Palmer en 2008 durante un evento académico en la Universidad de Greenwich. Sin embargo, Roger Knight y Martin Wilcox fueron los primeros en desarrollarlo en su obra *Sustaining the Fleet: War, the British Navy and the Contractor State*, 2010.

⁶ Sánchez, «“Los empresarios de la guerra”», pp. 276-277.

Sánchez, «“Los empresarios de la guerra”»; Torres Sánchez, «Alimentando a Marte»; Torres Sánchez, ⁷«Servir al rey»; Torres Sánchez, «Cuando las reglas de juego cambian. Mercados y privilegio en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII»; Sanz Ayán, «El crédito de la corona y los hombres de negocios en los últimos años del reinado de Felipe IV»; Sanz Ayán, «Negociadores y capitales holandeses en los sistemas de abastecimientos de pertrechos navales de la monarquía hispánica durante el siglo XVII»; Solbes Ferri, «La demanda de vestuario para el Ejército español en el siglo XVIII»; Solbes Ferri, «Gastos militares»; Solbes Ferri y Farrujia Coello, «El papel de las instituciones».

asociaciones fue primordial para sostener el abasto militar. Y, en la actualidad, este tipo de prácticas son visibles cuando el gobierno entrega a empresas privadas la concesión de algún bien o servicio. Esta colaboración entre sectores puede resultar beneficiosa para ambos o, en dado caso, sólo para uno, todo depende de la buena ejecución y desarrollo de la administración de los interesados.

Por lo tanto, el Estado Contratante aparece como un concepto reconciliador con los agentes, comunidades y empresas, formales e informales, que contribuyeron en la movilización de recursos. En Europa, los historiadores lo han utilizado para resaltar la organización de los asentistas y su relación con el Estado, incluso presentan un análisis de escala micro, demostrando los numerosos sectores sociales que participaron en la producción de insumos de gran valor estratégico durante los siglos XV y XVIII.⁸ Pero, para el caso de la Nueva España existen pocos trabajos sobre al tema. En primer lugar, el gran libro de Germán Luis Andrade Muñoz, *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*, ofrece una perspectiva innovadora al estudiar cómo las necesidades militares del imperio español abrieron un camino para que algunas personas y corporaciones del virreinato negociaran derechos y concesiones. Mediante el profundo análisis de los asientos de madera, lino y brea, y la revisión general de los contratos de víveres, Andrade Muñoz revaloriza el papel que tuvieron ciertos individuos y comunidades del virreinato en el sostenimiento de la fuerza naval, desde finales del siglo XVII hasta el siglo XIX.⁹

El libro de Andrade Muñoz se convirtió en un referente para comprender la importancia de los asentistas militares novohispanos e hilo de las siguientes investigaciones. En segundo lugar, Johanna von Grafenstein, en su sustancioso capítulo “Provisión de víveres para la Real Armada y Presidio de Barlovento en el siglo XVIII”, publicado en *La fiscalidad novohispana en el imperio español. Conceptualizaciones, proyectos y contradicciones*, aporta evidencia acerca de los vínculos entre los miembros de las elites de negocios novohispanas, principalmente de la ciudad de los Ángeles, y su

⁸ Martí, «Detrás del asentista. Los contratistas militares de Felipe V en Cataluña, 1715-1720».

⁹ Andrade Muñoz, *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*.

participación en la provisión de víveres como fiadores, asentistas o proveedores.¹⁰ En dicho trabajo puede leerse con lujo de detalle las negociaciones entre los comerciantes y los oficiales de la real Hacienda para compartir el control del asiento de bizcocho, reforzando la idea de que se trataba de una actividad que ponía en juego grandes intereses por los cuantiosos beneficios que ofrecía.

El artículo de Rafal Reichert, “Recursos forestales, proyectos de extracción y asiento de madera en la Nueva España durante el siglo XVIII”, estudia no sólo el aprovechamiento de los recursos naturales novohispanos para el desarrollo de la construcción naval española, sino que también aborda la cuestión de los asientos y de quienes ganaban la contrata, generalmente elites locales criollas.¹¹ Recientemente, Iván Váldez-Bubnov se ha sumado a esta línea de investigación, que comprende la relación entre los objetivos estratégicos de la monarquía y el desarrollo de la iniciativa privada regional, con su artículo: “Navíos para un imperio global: la construcción naval y la matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo Siglo XVIII (1670-1834)”. Desde un innovador punto de vista, Valdez-Bubnov señala una importante transformación en el significado empresarial del asiento pues anota cómo la vertiente asiática del imperio español se sumó a la construcción naval a través de los contratos de asiento para conseguir prestigio en la monarquía.¹²

Cabe hacer una mención especial a los autores María Emilia Sandrín y Fernando Júmar, cuyas investigaciones están muy ligadas al tema. Las pesquisas de ambos historiadores abordan el asiento de víveres como un impulsor de la economía local rioplatense del siglo XVIII. Según Sandrín, los habitantes de la Colonia de Sacramento se organizaron para participar en la producción de bizcocho, provocando que la economía del puerto se dinamizara a favor de las embarcaciones. Incluso, de manera muy interesante, anota la participación de mujeres bizcocheras encabezando la contrata.¹³

¹⁰ Grafenstein, «Provisión de víveres para la Real Armada y Presidios de Barlovento en el siglo XVIII: su arrendamiento a particulares o administración directa».

¹¹ Reichert, «Recursos forestales, proyectos de extracción y asientos de maderas en la Nueva España durante el siglo XVIII».

¹² Valdez-Bubnov, «Navíos para un imperio global».

¹³ Júmar y Sandrín., «El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense siglo XVIII»; Sandrín, «Los proveedores de bienes comestibles en el Sitio de Colonia del Sacramento, 1735-1737»;

No cabe duda de que las obras mencionadas son verdaderos aportes para la reconstrucción del pasado novohispano. Sin embargo, este repaso por la historiografía confirma la notable preferencia por estudiar el siglo XVIII y observar como las élites comerciales fueron las que lideraron y gozaron de los beneficios del asiento, dejando de lado otras piezas claves en el rompecabezas. El caso de los asentistas poblanos de víveres releva que no siempre los contratistas pertenecían plenamente al mundo de la élite dirigente ni consiguieron gozar de las grandes expectativas que podían obtenerse del asiento. Por el contrario, a modo de hipótesis, los asentistas poblanos de finales del siglo XVII no obtuvieron el éxito esperado porque no contaron, principalmente, con los vínculos ni el capital suficiente.

En función de esas ideas, el presente trabajo tiene por objetivo principal estudiar a los sujetos que participaron en el asiento de víveres colocado en la ciudad de Puebla a finales del siglo XVII. Con la intención de profundizar en los detalles sobre las actividades que desarrollaron y la vida de los estudiados, así como revelar las causas de sus pérdidas. Este proyecto apunta a dos objetivos complementarios que son: analizar las relaciones que los asentistas mantuvieron con actores estratégicos para hacer efectivo el intercambio de productos, y medir el impacto sociopolítico que el asiento tuvo sobre la ciudad y sus participantes.

Pero ¿por qué elegir a los asentistas poblanos? En primer lugar, porque desempeñaron un papel muy importante tanto en la monarquía hispánica como en la región Puebla-Tlaxcala. Una vez firmado el contrato, los proveedores utilizaron su conocimiento económico sobre la región para delinear una red de producción, que provocó un considerable impulso en la economía. En segundo lugar, el grupo aquí analizado estaba compuesto de modestos empresarios poblanos, pues, según la documentación analizada, no acumulaban títulos ni amasaban grandes fortunas, pero que tenían las intenciones de mejorar su rango social invirtiendo todos sus recursos en una contrata con el rey. En tercer lugar, se trataron de sujetos interesantes que decidieron dar un cambio a sus carreras como

Sandrín, «“Los que trabajaban”. Una aproximación a los individuos que vivían de la provisión de bienes y servicios para la navegación y/o lo militar en el Río de la Plata en el largo siglo XVIII (1680-1820)»; Sandrín, «La demanda de bienes y servicios para la Corona y la navegación ultramarina en el complejo portuario rioplatense y la dinamización de la economía regional. 1680-1810»; Sandrín, «¿Quién amasa la masa? los proveedores de comestibles en el Sitio a Colonia del Sacramento de 1735-1737».

dueños de recuas a productores de víveres. Pero, ante dicha situación, sufrieron un revés que los condujo a la quiebra, dinámica que no ha sido objeto de suficiente estudio.¹⁴

La elección cronológica del siglo XVII no es casualidad, pues tuvieron lugar varias disputas por el control del comercio ultramarino que definieron el rumbo de la política militar de los Habsburgo en las Indias. Desde la metrópoli se ordenó que Nueva España fuera la responsable de financiar los planes que el rey tenía para proteger las rutas y los territorios de las penetraciones holandesas, inglesas y francesas. Si bien es cierto que las autoridades reales incrementaron ciertos impuestos estratégicos para cubrir los gastos de la guerra, también utilizaron el asiento militar con el objetivo de conseguir, principalmente, alimentos. A raíz de lo sucedido, se han podido localizar los primeros contratos en Nueva España en esa época, y, por ende, a sus participantes.

Las personas que encabezaron las primeras contratas eran vecinos de la ciudad de los Ángeles, sujetos que se movieron activamente en la región de Puebla-Tlaxcala. En ese momento, la región era la mayor productora de granos en Nueva España, por lo que sus habitantes decidieron aventurarse al asiento. Por lo que se tomó la decisión de estudiar dicha área geográfica como espacio de estudio. La zona tomó un papel mayúsculo al incidir sobre la defensa y el sostenimiento del imperio español a través de las aportaciones de sus vecinos.

Las fuentes documentales que se utilizaron para plantear y resolver las inquietudes que se formulan en este estudio se localizaron en diferentes archivos. En primer lugar, se optó por consultar los documentos resguardados en el Archivo General Municipal de Puebla, en particular: reales cédulas, actas de cabildo y expedientes. Las reales cédulas son de gran interés, gracias a su uso fundamental para comunicar las disposiciones del gobierno e instrucciones, y conceder mercedes.¹⁵ Estas ofrecen información precisa sobre la situación belicosa del imperio junto con los servicios que los virreyes y los ministros de Nueva España debían cumplir para resguardar los puertos de los enemigos, por lo que es posible

¹⁴ Suárez Argüello, «La quiebra de una casa de conductas novohispana en los inicios del siglo XIX»; Villalba Bustamante, «El gran potencial de los pequeños y medianos mineros de Guanajuato en la segunda mitad del siglo XVIII»; Mentz (coord.) *Movilidad social de sectores medios en México: una retrospectiva histórica (siglos XVII al XX)*.

¹⁵ Hernández García, «Clasificación diplomática de los documentos reales en la Edad Moderna», pp. 179-180.

valorar tanto el contexto y las decisiones que se tomaron. Igualmente, las actas de cabildo, fuentes que registraron las decisiones referentes a la administración de la ciudad, se utilizaron en la reconstrucción del proceso que se llevó a cabo para la colocación del asiento militar en Puebla. Por medio de las actas, es posible observar los acuerdos y los desacuerdos que tuvieron lugar en la sala del Cabildo.

Los expedientes titulados *Sobre víveres a las islas españolas* fueron cruciales ya que resguardan detalles precisos sobre el desarrollo de la contrata. Estos ofrecen datos excepcionales respecto a las cantidades conducidas a los puertos de Acapulco y Veracruz, las faltas cometidas en la calidad de los alimentos y más noticias de los asentistas. Al tratarse de datos socioeconómicos es posible identificar a los sujetos que participaron y dimensionar a la ciudad de Puebla, a través de los productos que salían con rumbo al mar, como un centro que operó en una escala imperial.

En segundo lugar, gracias a la riqueza documental del Archivo General de Notarias pude reconstruir la vida de los modestos comerciantes, aunque no fue posible reunir todos los datos —dado la dispersión de toda la información en las seis notarias que existieron en la ciudad—, se localizaron: testamentos, poderes, actas de compraventa, reconocimiento de préstamo y arriendo de bienes inmuebles. Por su carácter económico y social, fue esencial recurrir a los protocolos notariales, pues más que en ningún otro tipo de documentación, se muestra parte de las decisiones privadas de los contratantes.¹⁶ Por último, la consulta del Archivo General de Indias y el Archivo Histórico Nacional, ambos a través del repositorio del Portal de Archivo Españoles, sirvió en la afinación de algunos detalles referentes a la organización del asiento. Cabe mencionar que el acceso al Archivo General de la Nación estuvo seriamente restringido por la crisis sanitaria que azotó a nivel mundial, no tengo duda de que la riqueza documental de ese repositorio hubiese beneficiado otras perspectivas del trabajo. Sin embargo, la generosa consulta de fuentes municipales y notariales permitió profundizar adecuadamente en el tema de estudio.

¹⁶ García, «La documentación notarial».

Las fuentes utilizadas se organizaron en una base de datos que facilitó el acceso a la información obtenida. La acumulación podría haber interferido con el análisis, sin embargo, el método de clasificación de fuentes según su naturaleza cuantitativa y cualitativa me fue útil para dos cosas. En primer lugar, crear mapas, gráficas, redes y diagramas de alto valor ilustrativo y explicativo, pues resaltan los alcances y los límites de los asentistas; en segundo lugar, cruzar y tejer puntos esenciales de los documentos en un orden coherente que se presenta a lo largo de esta tesis.

Para cumplir con el cometido de esta investigación y responder, en extenso, por qué los asentistas poblanos no obtuvieron el éxito esperado, la tesis se divide en tres capítulos. En el primero, me dedicaré a aterrizar la investigación en la región geográfica, partiendo de la importancia geopolítica del Caribe y el Pacífico. La protección de ambos mares de las invasiones extranjeras fue el factor clave para promover una política militar en Nueva España, en la cual se ordenó la creación de la Armada de Barlovento, el levantamiento de presidios en los puertos más importantes y el fortalecimiento de la Nao de China, y cuyo financiamiento saldría de las principales ciudades del virreinato. Entre las ciudades que participaron en la subvención de este plan estuvo la ciudad de Puebla. En la ciudad se llevó a cabo el primer asiento de víveres, pero ¿por qué en la Angelópolis se celebró el primer contrato? Para resolver dicha pregunta se realizará una breve descripción geográfica y económica de la región Puebla-Tlaxcala y de ciertos lugares en específico. Con base en ello, se obtendrán los argumentos suficientes para sostener que el espacio de estudio contaba con una sólida infraestructura para convertirse en un centro abastecedor de víveres de las naves, naos, armadas, castillos y presidios.

En el segundo capítulo, explicaré de qué se trataba el asiento y cuáles fueron sus efectos políticos y económicos en la ciudad de Puebla a finales del siglo XVII. Al respecto, se profundizará en el origen del sistema de asientos españoles y su presencia en Nueva España, con el arrendamiento de los estancos de la nieve, el vino y la carne hasta la introducción del asiento militar en 1678. Más adelante, se estudian las negociaciones que los particulares mantuvieron con el fiscal de la real Audiencia para hacerse cargo del abastecimiento de víveres y bizcocho, situación que no tenía nada contentas a las autoridades del Cabildo poblano pues al momento del remate sus propuestas fueron puestas

a un lado. Este proceso sugiere que los antiguos grupos de poder fueron debilitados por sujetos ajenos a la élite poblana, pero muy familiarizados con el espacio económico. Por otro lado, se abordan los datos correspondientes a los efectos contables para tener una idea del número de víveres que salieron de la ciudad rumbo a Veracruz y Acapulco.

Por último, se reconstruyen las trayectorias personales de los tres asentistas. La idea es conocer quiénes fueron los sujetos que firmaron un contrato con el monarca español, de dónde provenía su capital y cómo lograron sacar adelante el asiento. Al margen de la actividad, estos actores entablaron sus propias relaciones familiares, sociales y económicas, las cuales les proporcionaron las herramientas necesarias para aspirar a sostener un negocio con el rey. De modo que en este trabajo fue indispensable recurrir al estudio de redes. Además, con una revisión a la vida personal de los modestos empresarios poblanos se logrará obtener cierta claridad sobre su capital social y económico; y, al mismo tiempo, se observará cómo a pesar de haber sido capaces de movilizar apoyos e invertir todos sus recursos, estos fueron insuficientes ante la falta de pago, las deudas y la muerte. En el vasto rompecabezas de la historia, el fracaso, la bancarrota, los desaciertos y las derrotas son piezas que no son del todo visibles, pero que, sin duda, aportan muchísimo a la comprensión del pasado.

Capítulo I. La caracterización de la región geográfica y del contexto histórico

La presente investigación se desarrolla en la región Puebla-Tlaxcala; no obstante, la situación que provocó la organización de los asentamientos militares en Nueva España se inserta en un contexto más amplio de los reajustes de la geopolítica europea. Por esa razón, este capítulo se ocupa de dar un breve repaso del contexto belicoso del siglo XVII y su impacto en otros territorios, ya que la situación orientó el desarrollo de una política defensiva en España, que se extendió a sus colonias americanas y en la que participaron los habitantes de la ciudad de Puebla.

En primer lugar, se relatan las incursiones y los ataques realizados por franceses, ingleses y holandeses en las cuencas del Caribe y el Pacífico, agresiones que llevaron a la Corona castellana a ejecutar un proyecto naval que protegiera las “llaves del Nuevo Mundo”¹ y los caminos comerciales. En segundo lugar, se abordan las reacciones del Cabildo de la ciudad de México ante las nuevas imposiciones del rey, cuya postura definió la participación de otros lugares estratégicos, entre ellos la ciudad de los Ángeles.

En tercer lugar, se retoman algunos aspectos de la vida económica de la región Puebla-Tlaxcala, esto con la finalidad de comprender por qué la ciudad se convirtió en un centro abastecedor de víveres para las reales armadas, tropas y naos y de dónde provinieron los víveres necesarios para el sustento de la gente de mar. Aunque las respuestas apuntan al buen aprovechamiento de la ganadería, la agricultura y la ubicación estratégica entre los caminos hacia los puertos de Acapulco y Veracruz, destaca el hecho de que fueron los vecinos² de la ciudad quienes ajustaron los usufructos de la productividad de la región para establecer una cadena dedicada al abasto.

¹La Corona designó a estos enclaves con la acertada denominación de «llaves», por ser decisiva política y militarmente su conservación para la seguridad y desenvolvimiento de un territorio. Véase en: Zapatero, «Las “llaves” fortificadas de la América Hispana», p. 132.

² Los habitantes del municipio eran denominados “vecinos”, personas con residencia y reputación de vivir conforme los cánones morales y religiosos. En Hispanoamérica, la vecindad fue un título honorario; luego, se convirtió en una calidad jurídica que remitía a antecedentes hidalgos; y, finalmente, se transformó en una categoría sociopolítica que designaba la residencia y el buen comportamiento de la persona ante su comunidad local. Para ser considerados vecinos, las personas debían cumplir con obligaciones políticas, sociales, económicas y religiosas dentro de sus comunidades. Parte de las obligaciones eran pagar diezmos a la Iglesia, formar parte de los cuerpos militares de milicias y defender al pueblo en caso necesario. Véase en:

Vale la pena advertir al lector que en este capítulo sólo se retomaron las actividades relacionadas a la producción de cereales. En realidad, la vida económica de la región es mucho más compleja, pues contaba con obrajes bien consolidados y reconocidos en toda Nueva España. Incluso, se tienen datos sobre su contribución en telas para los uniformes de los soldados; sin embargo, a comparación de los bizcochos y los víveres, los envíos no fueron constantes. Por último, se hace hincapié en las negociaciones realizadas entre el Cabildo poblano y el virrey para solucionar el tema de los víveres.

1.1 La reconfiguración geopolítica del Caribe español y el Pacífico.

La orientación de la política defensiva en América fue determinada por las amenazas recurrentes vividas en los puertos españoles más importantes del Caribe³ y el Pacífico⁴ durante todo el siglo XVII. La importancia de proteger ambos mares residió en resguardar la frontera imperial de España contra la creciente expansión de los holandeses, franceses e ingleses en las Indias y defender las principales rutas comerciales por donde viajaba el sistema de flotas y los galeones españoles, así como proteger las capitales virreinales y las ciudades importantes de saqueos y robos.

Durante el periodo de estudio, diferentes coronas enemigas se disputaron los dominios del Golfo-Caribe: los holandeses en San Martín, los ingleses en Jamaica y los franceses en las islas La Tortuga y La Española. En 1621, los neerlandeses buscaron expandir su territorio hacia el Caribe por medio de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales,⁵ cuyo objetivo primordial era establecer colonias en algunos puntos de América y “crear un monopolio en el suministro de los esclavos de África hacia Brasil, las

Solís Sosa, «Vecindad y poder en el partido de la sierra, provincia de Yucatán, 1768-1822», p. 7 y Pérez Zamarripa, «De monarquía de vecinos a nación de ciudadanos», p. 221.

³ El Caribe o Circuncaribe español se trató de un espacio primordialmente militar, de defensa estratégica. Comprendía una serie de plazas fortificadas extendidas a lo largo del Golfo de México y Mar Caribe. Emplazadas en San Agustín de la Florida, La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Santa Ana en la isla de Jamaica y el presidio de San Martín. Véase en: Grafenstein, *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, pp. 29-31.

⁴ Cuenta con una extensión desde la franja costera que corre por las Californias hasta el sur novohispano. En: Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano, política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, p. 35

⁵ Para mayor comprensión de los ataques holandeses en el Caribe, véase a: Haring, *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*; Onnekink, «Los intereses comerciales holandeses en las Indias Occidentales y los Tratados de Reparto (1697–1700)»; Haring, *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*.

Antillas y Norteamérica”.⁶ Entre los años veinte y treinta del siglo XVII se realizaron las primeras expediciones comandadas por Peter Schouten (1625), Piet Heyn (1626 y 1628), Hendrik Jakobs (1627), y Hanspater (1630).⁷ El viaje de Schouten a la isla de San Martín fue el más importante porque descubrió una rica salina, la cual se convertiría, tres años más tarde, en un centro de extracción de sal y la razón principal para establecer una colonia bajo el dominio neerlandés.

En 1630, la isla pasó a manos holandesas cuando Jan Claesoon von Campen fue nombrado gobernador.⁸ Durante la administración de Campen, San Martín se convirtió en un punto de escala para las embarcaciones que viajaban de los Países Bajos a Brasil, un circuito comercial y en un centro de operaciones militares en el Caribe.⁹ El rey Felipe IV rechazó rotundamente la presencia enemiga en la isla y ordenó al virrey de Cerralbo arremeter de manera energética contra los intrusos para impedir la pérdida de la isla vecina, San Juan de Puerto Rico.

El marqués de Cadereyta, sucesor de Cerralbo, continuó con las órdenes del rey y envió una tropa para reconquistar San Martín. Tras un breve enfrentamiento, las tropas novohispanas vencieron a los intrusos y, al expulsarlos, Cadereyta instaló en la isla una guarnición compuesta de 250 infantes y oficiales.¹⁰ El restablecimiento de la isla a los dominios españoles sucedió en 1644; sin embargo, esto fue pasajero, pues en ese mismo año la gente fue obligada a abandonar la isla a causa de otro terrible ataque holandés.¹¹

Luego del enfrentamiento, San Martín cayó en el abandono total; el conflicto trajo una epidemia que azotó en el territorio y no tardó mucho en propagarse a Puerto Rico. Ante tal panorama, la isla no tardó en ser repartida entre los franceses y neerlandeses. Estos últimos volvieron a utilizar el territorio como un centro de operaciones militares para extenderse a las islas de Curasao, Saba, y San Eustaquio. Tiempo después, se agregaron las

⁶ Boogaart, *La expansión holandesa en el Atlántico*, p. 66.

⁷ Moreau, *Piratas: filibusterismo y piratería en el Caribe y en los mares del sur (1522-1725)*.

⁸ Goslinga, *Los holandeses en el Caribe*, p. 200.

⁹ En la isla se construyó un fuerte que albergó 100 hombres y 34 piezas de artillería. Véase en: Goslinga, *Los holandeses en el Caribe*, p. 231

¹⁰ Reichert, «La lucha por el dominio colonial en las indias durante el siglo XVII, casos de San Martín, Jamaica y la isla Española», p. 167.

¹¹ *Ibidem*.

islas de Aruba y Bonaire a las posesiones neerlandesas en la región antillana.¹² La Corona española no reconoció la presencia de sus enemigos en el Caribe hasta 1648 con el Tratado de Paz de Westfalia, el cual, además, contemplaba la independencia de las Diecisiete Provincias.

Los ingleses también atacaron y penetraron a las islas españolas. Al igual que Holanda, Inglaterra organizó una compañía llamada *The Westerns Design* con el objetivo de instalarse en las Grandes Antillas para fundar una base militar y organizar la conquista de Tierra Firme. A finales de 1654, Oliver Cromwell¹³ ordenó que saliera la primera tropa hacia la isla de Barbados, donde desde 1627 estaban asentados algunos ingleses. A principios de 1655 llegó el convoy a la isla y sin perder tiempo alistaron lo necesario para definir su ataque a Santo Domingo.¹⁴

Sin embargo, las condiciones climáticas de la isla fueron mortales para las tropas inglesas. A falta de agua dulce y alimentos, los soldados decidieron, después de tres días de asedio, regresar a Barbados. El comando no perdió la esperanza y en el mismo año regresó a La Española, pero esta vez sólo de paso, ya que tenían un nuevo objetivo: la isla de Jamaica. Allí se encontraba “una reducida colonia dedicada a la agricultura y el pastoreo, y como marquesado, la isla había perdido importancia para las autoridades españolas”.¹⁵ De modo que, las fuerzas inglesas tuvieron el camino libre para atacar y asentarse en Jamaica, la cual no contaba con ninguna guarnición.

El monarca ordenó que desde Nueva España salieran varias expediciones para recuperar la isla. La primera embarcación salió del puerto de Veracruz el 31 de mayo de 1657 para negociar con las autoridades inglesas; sin embargo, no pudieron llegar a ningún tipo de acuerdo.¹⁶ A raíz de lo ocurrido, la Corona atacó en 1658. “Cristóbal Arnaldo Isasi con los oficiales del Tercio Mexicano decidió establecer una cabeza de defensa con los cañones en la playa. Tras un largo e intenso día, al lado del río Nuevo los españoles fueron

¹² Gutiérrez Escudero, «Los holandeses en América del Norte y el Caribe en el siglo XVII», p. 793.

¹³ Líder político y militar inglés, quien en 1653 recibió el título de Lord Protector de Inglaterra, Escocia e Irlanda y gobernó el país hasta su muerte. Véase en: Martyn Bennett, *Oliver Cromwell*.

¹⁴ Reichert, «El situado novohispano para la manutención de los presidios españoles en la región del Golfo de México y el Caribe durante el siglo XVII», p. 73.

¹⁵ Reichert, «La lucha por el dominio colonial en las indias durante el siglo XVII, casos de San Martín, Jamaica y la isla Española», p. 170.

¹⁶ *Ibidem*.

casi aniquilados y perdieron alrededor de unos 332 hombres”.¹⁷ En los años siguientes, se organizaron otras excursiones para recuperarla, pero todas fueron en vano, ya que los ingleses lograron ocupar la isla en su totalidad y, en poco tiempo, explotar todos los recursos disponibles.¹⁸ Oficialmente, con la firma del Tratado de Madrid en 1670 se reconoció el poder de Inglaterra sobre el territorio.

Por último, los franceses comenzaron a instalarse en el Caribe gracias al comerciante y aventurero Pierre Belain d’Esnambuc, quien después de un frustrado intento de atacar un barco español cerca de las islas Caimán se refugió en la isla de San Cristóbal (hoy Kitts). Con un puñado de hombres, d’Esnambuc inició la colonización de la isla y su desplazamiento a otros puntos cercanos, como las costas de Martinica y de Guadalupe, en 1635.¹⁹ Estos fueron los primeros pasos de la expansión francesa por las pequeñas Antillas, financiados por el Estado francés.

Posteriormente, la isla La Tortuga, sitio donde se instalaron aventureros europeos, cayó en disputa. El rey Felipe IV ordenó, en 1635, al gobernador Ruy Fernández de Montemayor organizar un frente de 250 hombres para desalojarla.²⁰ Sin embargo, los franceses rebasaron en número a las fuerzas españolas, por lo que este primer ataque no fue efectivo. Fue hasta 1654 cuando el capitán Juan Francisco Montemayor Cuenca irrumpió la tranquilidad de los piratas con varios ataques que los obligó a abandonar La Tortuga.

La calma fue pasajera, pues había rumores acerca de la aproximación de un bucanero inglés hacia la isla La Española, muy cercana a La Tortuga. Don Bernardino de Meneses dio la orden para abandonar la isla debido a la amenaza y la necesidad de reforzar la defensa de Santo Domingo. La Tortuga quedó desolada y sin esperanzas de ser

¹⁷ Reichert, «La pérdida de la isla de Jamaica por la Corona española y los intentos de recuperarla durante los años 1655-1660», p. 18.

¹⁸ El auge de la producción azucarera durante las últimas décadas del siglo XVII y principios del XVIII llevó a Jamaica a convertirse en el mayor exportador de azúcar a escala mundial, que fue posible gracias a la labor de los esclavos africanos. Precisamente, la institución de la esclavitud fue la piedra fundamental sobre la cual se erigió el sistema de plantación. La combinación de los dos sistemas, el de plantación y el de esclavitud, sumada a la concentración de la producción en un monocultivo, determinó la estructura social y la composición étnica de la isla, definió las condiciones de vida de los habitantes de las plantaciones y rigió las relaciones sociales en dicho contexto. Véase en: Rezzónico, Jamaica y la institucionalización de la esclavitud, p. 1.

¹⁹ Grafenstein y Muñoz Mata, «Las Antillas francesas y Haití. Población y sociedad», p. 23

²⁰ Reichert, «La lucha por el dominio colonial en las indias durante el siglo XVII, casos de San Martín, Jamaica y la isla Española», p. 176.

recuperada, ya que el oficial Bertrand d'Ogeron²¹ tomó y anexó la isla al dominio francés en 1665.²²

Con la toma de La Tortuga los franceses tuvieron la posibilidad de organizar una gran invasión a la isla vecina. Desde 1605, Felipe III mandó a destruir los puertos ubicados de la parte noroccidental de La Española: Puerto Plata, Montecristi, Bayajá y La Yaguana, para impedir la permanencia de las tropas francesas. No obstante, sólo provocó que los enemigos de la Corona se beneficiaran del abandono y el despoblamiento. Las tropas francesas consiguieron ocupar el centro y este de la isla y a la llegada de d'Ogeron reforzaron la política francesa en el Caribe con base en un gobierno de carácter militar y una economía azucarera muy reconocida. En 1680 comenzaron las conversaciones entre españoles y franceses para establecer límites territoriales, ya que la mitad de la isla aún estaba habitada y gobernada por la Corona castellana. Hasta la Paz de Rijswijk, en 1697, el rey Carlos II reconoció la nueva posesión de Francia en el Caribe.

La situación en el Pacífico no fue muy diferente, ya que los problemas que se presentaron tuvieron que ver con los intercambios mercantiles realizados entre Nueva España y Filipinas.²³ En este intercambio, Filipinas se posicionó como intermediario entre América y China, gozando de una exclusividad en las colonias novohispanas por el “hecho de ser tierra lejana y muy remota, obligada a la creación de un comercio diferente al de la carrera de Indias, un tráfico que se asentó sobre los intereses mercantiles mexicanos”.²⁴

Sin embargo, en este tráfico de mercancías, las naos que navegaban por este mar sufrieron diferentes embestidas. Desde fines del siglo XVI las costas americanas del Pacífico estaban expuestas a las agresiones de corsarios y piratas, entre las que se destacan

²¹ Antiguo cultivador de Martinica y Jamaica, nombrado gobernador de La Tortuga por la Compañía Francesa de las Indias Occidentales, y empeñado en asegurar el imperio galo en las islas del Caribe.

²² Reichert, «El situado novohispano para la manutención de los presidios españoles en la región del Golfo de México y el Caribe durante el siglo XVII», p. 174.

²³ Las principales redes mercantiles del Pacífico hispanoamericano se extienden por las Filipinas hasta Perú, pasando por el puerto de Acapulco.

²⁴ Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano, política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, p. 124.

las comandadas por Jacques Mahu (1598), Oliver van Noort (1598), Joris van Spilbergen (1614), Jacques Lemaine (1615), Jacques L' Hermite y Hendrik Brouwer (1642).²⁵

Finalmente, en el siglo XVII se tomaron medidas para proteger a las costas del Pacífico español de los asaltos, se ordenó que las embarcaciones contaran con artillería para hacer frente a los ataques. Adicional a ello, se exigió que los puertos contaran con la infraestructura adecuada para funcionar permanentemente y se instalaron patrullajes navales para detectar a los enemigos, informar de su presencia e impedir su ingreso al territorio.²⁶

1.2 Medidas de organización para un sistema naval defensivo español desde Nueva España

A raíz de estos acontecimientos, desde la metrópoli se delineó una política defensiva para proteger a las Indias, un plan que convertía a las islas españolas en ejes de defensa y a Nueva España un centro coordinador de ataques y suministros para el mantenimiento de las tropas. Además, se trataba de un proyecto que utilizaba lo experimentado con los situados como pieza clave para definir los canales por donde viajaría la ayuda novohispana.

Los situados constituyeron una densa red de transferencias de caudales de las cajas reales que eran superavitarias a las cajas que tenían fuertes déficits, especialmente aquellas que tenían altos gastos militares.²⁷ Los virreinos de la Nueva España y Perú siempre se distinguieron por ser territorios con excedentes en metálico dentro de sus cuentas hacendarias por lo que, desde mediados del siglo XVI, el rey, Felipe II, ordenó que se enviara anualmente un porcentaje de sus sobrantes tanto a la metrópoli como a los territorios que no tenían los recursos fiscales suficientes para cubrir la totalidad de los gastos.²⁸

²⁵ Véase en: Flores Guzmán, «El enemigo frente a las costas. Temores y reacciones frente a la amenaza pirata, 1570-1720»; Ortiz-Sotelo, «Nuevos detalles sobre la expedición de Spilbergen en la Mar del Sur»; Solana, «Las rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico y la conquista de Australia».

²⁶ Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del mar del sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*, p. 37.

²⁷ Marichal y Souto Mantecón, «La Nueva España y el financiamiento del imperio español en América: los situados para el Caribe en el siglo XVIII», p. 61.

²⁸ Los fondos procedentes de la caja novohispana estaban destinados a cubrir diversidad de funciones, como: apoyar las escuadras militares, construir guarniciones militares y buques de guerra y pagar salarios de los funcionarios civiles; y costear algunas misiones a cargo de religiosos regulares ocupados en la reducción y

Según Pacheco Díaz,²⁹ en 1588 se elaboró un proyecto defensivo en el cual se indicaron los puertos caribeños donde se debían levantar fuertes militares: San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, La Habana, Cartagena, Nombre de Dios, Panamá, Chagrés, Veracruz y Florida, espacios claves por su posición geoestratégica. Sin embargo, las construcciones difícilmente podían cubrirse con las rentas locales por lo que, en 1596, el rey ordenó que las cajas reales novohispanas enviaran el dinero necesario para comenzar con las obras.

En ese sentido, la ayuda virreinal también se condujo a Filipinas. En un principio los ingresos de la caja de Manila resultaban suficientes para financiar los gastos. No obstante, el “socorro mexicano”, término utilizado en aquel momento para designar una ayuda genérica y ocasional, existió desde los comienzos de la presencia española.³⁰ En 1596, Felipe III pidió al gobernador de Manila hacer una relación sobre las necesidades de la isla para calcular el importe del socorro, sin embargo, el rey calificó de excesiva la solicitud y pidió a las autoridades ajustar sus cuentas. Una vez examinada y aprobada la propuesta, en 1607, el socorro mexicano comenzó a ser reconocido en la contabilidad filipina.

Para transportar el metálico a las posesiones del Gran Caribe y Filipinas se utilizaron barcos de la Real Armada, naves comerciales y embarcaciones privadas. Durante los años más conflictivos, la Corona ordenaba la distribución del dinero en varias embarcaciones comerciales y privadas para disminuir el riesgo de una posible pérdida.³¹ En especial, los buques particulares se utilizaron porque eran más veloces que las grandes naves de guerra, además, en lugar de pagar el flete, la Corona daba a los dueños de los navíos la autorización para vender géneros europeos en sus puertos de destino.³² Además, por considerarse peligroso el viaje de los barcos con los caudales, éstos iban escoltados por otras embarcaciones, pero siempre existía el riesgo de sufrir ataques enemigos.

adoctrinamiento de “indios insumisos” y pagar los salarios de autoridades eclesiásticas. Véase en Marichal y Souto, p. 70

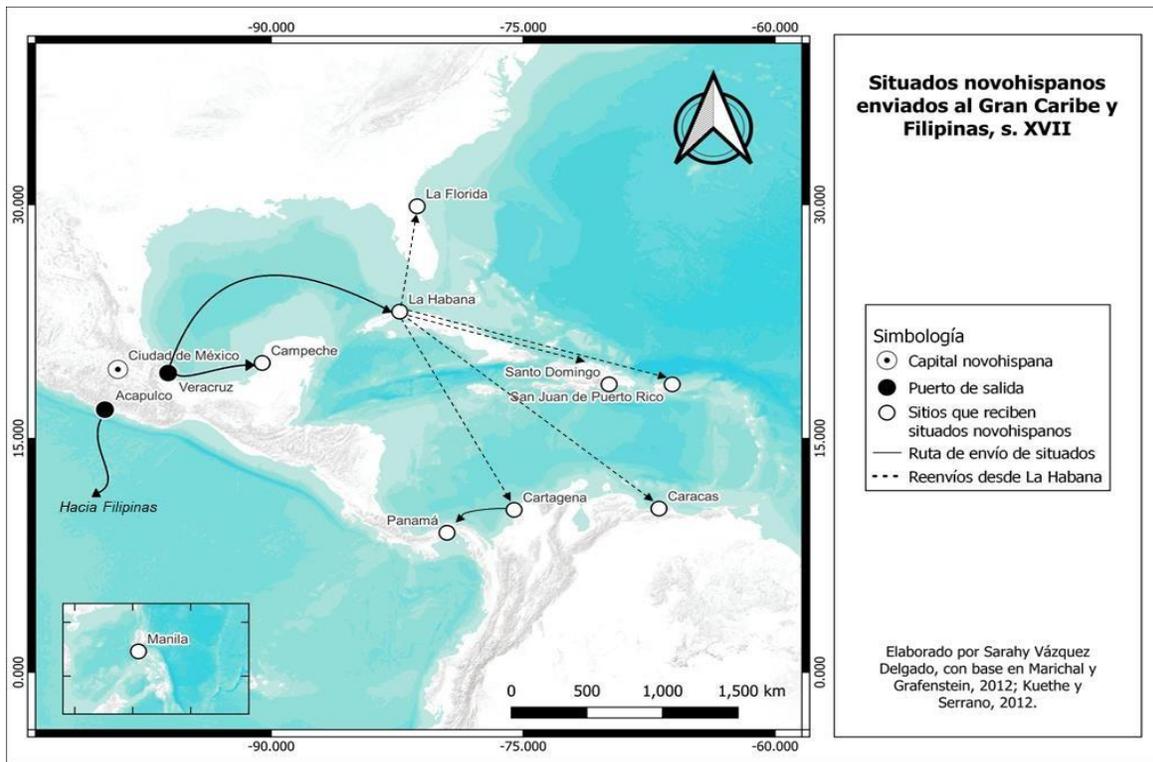
²⁹ Pacheco Díaz, «Las transferencias fiscales novohispanas a Puerto Rico: siglos XVI-XIX», p. 118.

³⁰ Alonso Álvarez, «La ayuda mexicana en el Pacífico: socorros y situados en Filipinas, 1565-1816.», p. 256.

³¹ Grafenstein, «El situado novohispano en el Circuncaribe, un análisis de su composición, distribución y modalidades de envío, 1791-1808», p. 159.

³² *Ibíd.*, p. 160.

Mapa 1.1 Situados novohispanos enviados al Gran Caribe y Filipinas, s. XVII



Fuente: elaboración propia con base en Marichal y Grafenstein, 2012; Kuethe y Serrano, 2012.

En el mapa anterior se señalaron las direcciones que las naves utilizaban para conducir los situados, es importante tenerlas presentes porque en esas mismas naves viajaban los víveres que se producían en Nueva España. Resulta importante mencionar que La Habana, debido a su cercanía con otras islas, se convirtió en el punto obligado de donde salían los barcos para distribuir las remesas de plata y víveres a otras fortificaciones.

En el siglo XVII, don Gaspar de Guzmán y Pimentel Ribera y Velasco de Tovar, mejor conocido como el conde-duque de Olivares, fue quien tomó gran parte de las decisiones políticas y militares durante el reinado de Felipe IV para asegurar las posesiones de la Corona en América y Europa, entre ellas una estrategia fiscal-militar que contempló a la participación de las ciudades novohispanas para solventar la subsistencia del ejército español por medio de la Unión de Armas. En 1630 se fundó la Unión con el objetivo de integrar a los vasallos, mejorar la capacidad defensiva de la monarquía, repartir las cargas

militares y traer cierto alivio para las costas americanas.³³ Los virreinos cedieron al plan de Olivares y declararon un incremento del 2% al impuesto de alcabala³⁴ para solventar las partidas de dinero solicitadas.

Además, en Nueva España, la real Hacienda contribuyó con los quintos y los derechos de plata y oro, lo procedido de las ventas de azogues, tributos de indios, alcabalas, cruzadas, salinas, pólvora, media anata, papel sellado, pulques, nieves, lotería y aduanas para el sostenimiento de la defensa y alimentación de las tropas estacionadas en los contornos ultramarinos.³⁵ Aunque la iniciativa de la Unión duró poco tiempo, sirvió como preámbulo para instaurar nuevas medidas de defensa y de organización fiscal en el virreinato.

A partir de ese plan, se organizó un proyecto naval reforzado con un cuerpo militar que protegería las costas más propensas de los ataques enemigos, el cual contemplaba mantener la supremacía marítima española mediante una poderosa armada, que por su magnitud pudiera ser dividida en armadillas o en convoyes con capacidad ofensiva y defensiva.³⁶ Ese cuerpo fue la Armada de Barlovento.

La Corona decidió hacer efectiva la creación de la Armada tras la irrupción holandesa en Campeche (1633) y otros acontecimientos igualmente significativos. En el Cabildo de la ciudad de México se leyó una proclama en la cual quedaron claros los propósitos

continuos robos del rebelde holandés y otros piratas que infestan [las islas del Caribe y el Pacífico] [...] los daños que de esta parte hemos visto se han causado tan por mayor como la toma de una flota entera [...] después la toma de Trujillo en Honduras, el saco de San Francisco de Campeche y la pérdida de flota en el seno mexicano por su ocasión,

³³ Contreras Gay, «El servicio militar en España durante el siglo XVII», p. 107.

³⁴ Las reales alcabalas eran un impuesto *ad valorem* que había tenido su origen en el Real Patrimonio de la corona de Castilla y por el cual se gravaba la venta, trueque y circulación de las mercancías. Originalmente, había surgido como un servicio temporal en las cortes de Burgos de 1342 en el que las ciudades del reino otorgaban recursos al monarca para cubrir diversas funciones, especialmente, bélicas. La sucesiva renovación del servicio en las cortes castellanas llevó a que se consolidase como una renta real en el siglo XIV Véase en: Sánchez Santiró, «El orden jurídico de la fiscalidad en la real hacienda de Nueva España», p. 93.

³⁵ Celaya Nández, *Alcabalas y situados. Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*, pp. 57-125.

³⁶ Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento*.

[...] sacan cada año de pieza más o cerca de un millón con que enriquece su república y empobrece la nuestra³⁷

El discurso se leyó en otras ciudades capitales del virreinato, como Puebla, para que, en favor del rey, los súbditos reaccionaran en contra de los enemigos como una “causa que mueve a los leales vasallos a ir con los dientes a despedazarle por semejante atrevimiento y desvergüenza cuando les faltaran armas”.³⁸ El monarca también solicitó a la real Audiencia, en un memorial, la cantidad de bajeles, porte, fuerza y gente que el virreinato debía entregar a las facciones de la Armada.

Según el monarca, América debía hacerse cargo de unos 600 000 pesos, los cuales serían distribuidos entre los dos virreinos: Perú se encargaría de costear 350 000 ducados y Nueva España de unos 250 000 ducados.³⁹ En la ciudad de México se llevó a cabo un intenso debate sobre cómo administrarían esta nueva tarea y de dónde se obtendrían los fondos para su sostenimiento. Las autoridades novohispanas pensaron en el medio adecuado para solventar los gastos sin poner en riesgo las cuentas reales. En la discusión, el escribano mayor Fernando Alfonso Carrillo ofreció la respuesta más idónea para el requerimiento real y sugirió un nuevo incremento a la alcabala de 4 al 6 %, propuesta con la que Felipe IV manifestó estar de acuerdo, pues le pareció un medio muy útil y tolerable para el financiamiento de la Armada y Nao.⁴⁰

Se aprobó que la administración del nuevo aumento estuviera a cargo de las autoridades municipales de la ciudad de México con el fin de recaudar prontamente los 200 000 pesos solicitados. Poco después, los funcionarios entregaron al virrey una solicitud para que otras ciudades participaran en la recaudación del dinero, “para cumplir con el asiento de la renta de los doscientos mil pesos pactado con el ayuntamiento, la ciudad de México, Puebla y las demás ciudades, villas y lugares del reino que estuvieran encabezadas con alcabalas al igual que sus arrendadores pagarían la cantidad de dinero que les tocara

³⁷ Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Colección Documentos de Indias, v. 34, “Discurso del cabildo de la ciudad de México, sobre fundación y sostenimiento de la Armada de Barlovento y la necesidad contribuir al sostenimiento de la misma,” Los Ángeles, 1635, f. 1r.-1v.

³⁸ *Ibidem*

³⁹ Sánchez Santiró, «La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1636-1749)», p. 3.

⁴⁰ Alvarado Morales, *La ciudad de México ante la fundación de la Armada de Barlovento*.

mediante prorrateo”.⁴¹ El virrey de Cadereyta ratificó la propuesta y decretó que todas las ciudades, villas y lugares pagarían lo que correspondía del nuevo aumento, cuya administración estaría a cargo de los alcaldes mayores y los regidores, de la misma forma que se gestionaba la alcabala ordinaria.

El proyecto fue materializado en 1638 cuando la Armada empezó a obtener la renta para su fundación y funcionamiento.⁴² Sin embargo, al pasar del tiempo se observó que la alcabala no era suficiente y en los años siguientes se sumaron otras imposiciones, como el procedente del precio de los naipes y el pulque.⁴³ De la discusión anterior, vale la pena mencionar el papel del Consulado de Comerciantes de México, pues la corporación buscó la oportunidad de participar en este nuevo proyecto financiando la construcción de caminos, reparando algunas embarcaciones y contribuyendo en los salarios a través de préstamos o donativos.⁴⁴ Su colaboración podría estar relacionada con la posibilidad de controlar los sitios por donde se conducían los géneros y mejorar sus comunicaciones con los puertos más importantes del virreinato.

Regresando al tema principal, otros rubros indispensables para la supervivencia de la Armada y las Naos fueron: alimentos, hombres y armas para salir al combate, responsabilidades que también recayeron en el virreinato novohispano.⁴⁵ En un primer momento, el Cabildo de la ciudad de México se hizo cargo de todas las materias de guerras forzosas; sin embargo, cubrir todos los gastos fue complicado debido a que apenas se recuperaba de dos eventos-catastróficos.⁴⁶

⁴¹ AHN, Colección Documentos de Indias, v. 34, “Discurso del cabildo de la ciudad de Los Ángeles, sobre fundación y sostenimiento de la Armada de Barlovento y la necesidad contribuir al sostenimiento de la misma,” Los Ángeles, 1635, f. 1. El prorrateo consistía en repartir proporcionalmente toda la jurisdicción de esta obligación entre las ciudades más importantes de Nueva España.

⁴² Celaya Nández, *Alcabalas y situados. Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*, pp. 57-59.

⁴³ Lynch, *Historia de España. Edad Moderna. Crisis y recuperación, 1598-1808*, p. 219.

⁴⁴ Del Valle Pavon, «El Consulado de comerciantes de la Ciudad de México y las finanzas novohispanas, 1592-1827», pp. 31-34.

⁴⁵ Según las fichas del Archivo Histórico del Arzobispado de México (en adelante AHAM). En 1635, se presentó un decreto del real Consejo de Indias para que los diezmos que procedieran de las vacantes de los obispados se destinasen a la Armada de Barlovento. AHAM, Base Colonial, caja 4, exp. 21, Decreto del real Consejo de Indias sobre los diezmos de los obispados vacantes, 1635.

⁴⁶ Archivo General de Indias (en adelante AGI), Audiencia de México, Cartas y expedientes del virrey de Nueva España, vistos en el Consejo, vol. 31, Cuaderno de cartas del virrey Lope Díez de Armendáriz, marques de Cadereyta, 1636, f. 33r.

La primera década del siglo XVII estuvo marcada por dos inundaciones que afectaron a los habitantes de la capital. La primera ocurrió en agosto de 1604 y obligó a las autoridades a concentrarse en planificar las obras hidráulicas⁴⁷ que protegieran a la ciudad, sin embargo la situación empeoró cuando en el verano de 1629 fuertes lluvias provocaron una gran inundación, que sólo dejó libres a la Plaza Mayor y el barrio de Tlatelolco, mientras el resto de la capital permaneció ahogada por otros cinco años más.⁴⁸ La inundación de 1629 trajo una crisis a la capital virreinal, pues no sólo agravó la situación económica⁴⁹ también se desató una epidemia que impactó especialmente a la población indígena, según Boyer,⁵⁰ hubo una pérdida del 35 al 40% de esa población.

En atención a lo anterior, el marqués de Cadereyta solicitó que otras ciudades importantes como Zacatecas, Oaxaca, Querétaro, Guadalajara y Puebla participaran en el abasto. Específicamente, la contribución de la ciudad de Puebla resultaba muy conveniente pues tenía bajo su administración la segunda región más rica de todo el virreinato. Para entender la relevancia adquirida por dicha ciudad es necesario detenerse en una breve descripción geográfica de la región e identificar los lugares en los que se asentaban las haciendas que participaron en el abastecimiento, y de esa manera comprender por qué la integración de ese espacio económico fue clave para el funcionamiento del abasto.

1.3 Descripción territorial y vida económica de la región Puebla-Tlaxcala

La fundación de la ciudad de Puebla en 1531 fue un ambicioso proyecto concebido entre el obispo de Tlaxcala, fray Julián Garcés, el presidente de la Real Audiencia de México, don Juan de Salmerón, y los frailes franciscanos representados por fray Toribio de Benavente.⁵¹ La propuesta contempló reunir a varios españoles labradores excluidos de cualquier tipo de

⁴⁷ Estas obras se convirtieron en las más importantes de la época virreinal. Se cambió el curso del río Azcapotzalco y los ríos de Amecameca que desaguaban en Chalco se dirigieron hacia Morelos. En 1607 se aprobó el proyecto del Desagüe General realizado por Enrico Martínez. El propósito fundamental de esta obra era disminuir el volumen de agua del lago de México para asegurar a la ciudad de inundaciones, esto a través del desagüe del lago de Zumpango por Huehuetoca. Véase en: Cruz Rodríguez, «La emergencia de una ciudad novohispana», p. 104.

⁴⁸ Cruz Rodríguez, «La emergencia de una ciudad novohispana», p. 105

⁴⁹ Los efectos del agua sobre la ciudad presentaron graves problemas de almacenaje de trigo y maíz (los granos se habían echado a perder por exceso de humedad), con el rastro inundado el suministro de carne entro en una fuerte crisis, los artículos básicos se encarecieron, a rasgos generales la inundación ocasionó una gran carestía.

⁵⁰ Everett Boyer, *La gran inundación, vida y sociedad en la ciudad de México (1629-1638)*, p. 31.

⁵¹ Cuenya y Contreras Cruz, *Puebla de los Ángeles. Una ciudad en la historia*, p. 17.

renta en un centro urbano para trabajar las tierras sin ayuda de los indios. Sin embargo, al año de su fundación, los vecinos demostraron en la práctica no conseguir de manera satisfactoria los objetivos del proyecto sin la ayuda manual de los indios.⁵²

A cada vecino se le concedió la autorización de disponer de unos “30 indios por 90 días para la construcción de sus solares y de 20 más para el desmonte de sus huertas”.⁵³ A pesar de la contradicción con los planes originales de la ciudad, esta evolucionó rápidamente hasta convertirse, al finalizar el siglo XVI, en el segundo centro urbano más importante del virreinato. La economía sobre la que se levantó la ciudad abarcó un extenso territorio de 2 000 km², mejor conocido como la región colonial de Puebla-Tlaxcala. El espacio seleccionado constituyó una de las cuatro regiones más rica e importante del México central,⁵⁴ gracias a su orografía, hidrografía y clima. Su extensión se dividió en tres grandes zonas: norte, sur y centro, compuestas por una alta concentración de población indígena.

De manera general, la zona del norte se destaca por tener clima húmedo con variaciones entre semi-cálido, templado y semifrío; y se entrelaza con la Sierra Madre Oriental,⁵⁵ en esta cadena se localizan las Sierras de Teziutlan, Tlatlauquitepec, Zacapoaxtla, Tetela, Chignahuapan, Zacatlán y Huauchinango; al oriente de estas sierras se localizan tres importante montañas: el cofre de Perote, el Pico de Orizaba y la Sierra Negra.⁵⁶ En la zona sur se encuentra la Sierra Mixteca con un clima semi-seco y cuyas cordilleras atraviesan las regiones de Puebla y Oaxaca; el sistema montañoso de la mixteca incluye los tres volcanes más emblemáticos del altiplano mexicano: el Popocatepetl, el Iztaccíhuatl y la Malinche. En la zona centro los tipos de clima varían entre semi-seco y

⁵² Romero, «La sociedad de Puebla de los Ángeles en el siglo XVI», p. 77

⁵³ Cuenya y Contreras Cruz, *Puebla de los Ángeles. Una ciudad en la historia.*, p.17

⁵⁴ García Martínez, *Las regiones de México*, p. 47.

⁵⁵ Una cadena montañosa de aproximadamente 1350 km. que se extiende desde el Río Bravo, corriendo paralela al Golfo de México. Véase en: Lomeli Vanegas, *Puebla. Historia Breve*.

⁵⁶ Véase en: Flores Sosa, «Construyendo El Espacio Social Novohispano. La Influencia de La Estructura Socioeconómica Sobre El Papel de Los Indios En Las Fiestas Públicas de La Ciudad de Puebla. Siglo XVIII»; Gerhard, *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*.

templado y se distribuyen entre las tierras fértiles de Tlaxcala, Tepeaca, Amozoc, Cholula y Huejotzingo.⁵⁷

Figura 1.1 La región de Puebla-Tlaxcala



Fuente: Patricia Plunket y Gabriel Uruñuela Ladrón, Cholula.

Cabe destacar que en el sistema hidrográfico de la región nacen dos vertientes: la del Golfo de México y la del Océano Pacífico. La vertiente del Golfo se localiza en la zona norte y se compone por muchas cuencas de ríos secundarios, entre los que destacan los ríos Vinazco y Pantepec, que atraviesan Huachinango y llegan hasta el río Tuxpan en Veracruz. También se encuentran los ríos San Marcos, el Necaxca, el San Pedro, el Zempoala y Apulco. La vertiente del Pacífico nutre a la zona sur, especialmente el río Atoyac, que nace de las montañas de Tlaxco, cruza la ciudad de Puebla y el municipio de Tepexi, y se une con el río Mixteco. En el suroeste, se une con el río Nexapa, el cual riega los territorios de Cholula,

⁵⁷ En toda la región destacan otras elevaciones menores, como la cumbre de los Oyameles y el cerro de Pizarro en San Juan de los Llanos; la montaña de las Derrumbadas en Chalchicomula; los cerros de Santa Lucía, Chichintepic y Colorado en Tehuacán, las montañas del Pinal y el Tintero en Tepeaca; los cerros de Loreto, Guadalupe y San Juan en Puebla; la cordillera del Tentzo en Atlixco; las montañas del Tetón, Teteolo, Tecaje, Zatepas y Ocotlán en Cholula.

Atlixco, Izúcar y Chiautla. En el centro se ubican las lagunas de Quecholac, Alchichica, Totolcingo, el Grande, Chicha y Ajolotla.⁵⁸

La breve descripción geográfica de cada zona revela la heterogeneidad de la región y explica por qué la zona centro, en específico, contaba con los elementos adecuados para establecer la nueva ciudad de españoles. La ciudad de los Ángeles quedó ubicada en el centro de la región y gracias a su amplio y fértil territorio, abrazado por los ríos Atoyac, Alseseca y San Francisco, además de rodearse de un entramado de pueblos de indios que proporcionaron abundante mano de obra, los habitantes se beneficiaron de las condiciones necesarias para dedicarse plenamente a las actividades agropecuarias y manufactureras.⁵⁹

1.3.1 La organización de la propiedad: impacto en la agricultura y la ganadería

Naturalmente, todo el desarrollo en la agricultura y la ganadería no se debió únicamente al impulso inicial, sino al proceso de formación, organización y administración de las haciendas. Como se abordó al principio, la fundación de la ciudad de Puebla tuvo diferentes objetivos, que incluían el crear una ciudad española que no necesitara del sistema de encomiendas.⁶⁰ De manera general, la encomienda se mostró ante los ojos de la Corona y los religiosos como un mal innecesario que debía quedar disuelto, por lo cual en 1529 el Consejo de Indias tomó la decisión de fundar nuevas ciudades habitadas por españoles, quienes se sostendrían de los productos que obtuviera de su trabajo con la tierra.

La Audiencia determinó que a los primeros 33 vecinos se les otorgarían 6 o 7 hectáreas de tierras para cultivar y criar ganado.⁶¹ Fueron los españoles labradores, granjeros y caballeros pobres quienes gozaron de estas concesiones; sin embargo, no fueron suficiente para construir los primeros edificios y solares de la ciudad, por lo que, según

⁵⁸ Flores Sosa, «Construyendo el espacio social novohispano. La influencia de la estructura socioeconómica sobre el papel de los indios en las fiestas públicas de la ciudad de Puebla. Siglo XVIII», p. 40

⁵⁹ Véase en: Sempat Assadourian, *El sistema de la economía*; Miño Grijalva, *El mundo novohispano. Población, ciudades y economía, siglos XVII y XVIII*; Grijalva, «Las ciudades novohispanas y su función económica, siglos XVI-XVIII»; Florescano y Toscano, «Historia económica y social».

⁶⁰ Una retribución del rey a los beneméritos materializada en los tributos de indios. Sin embargo, muchos vecinos gozaron de encomiendas de indios, sobre todo en los casos de los conquistadores distinguidos que llegaron habitar la ciudad. Véase en: Cuenya y Contreras Cruz, *Puebla de los Ángeles. Una ciudad en la historia*.

⁶¹ Romero, «La sociedad de Puebla de los Ángeles en el siglo XVI», p. 101.

Motolinía,⁶² unos siete u ocho mil trabajadores indios llegaron de Tlaxcala, Huejotzingo, Calpan, Tepeaca y Cholula con el objetivo de trabajar en el conjunto de servicios que necesitaba la ciudad. A pesar de las contradicciones, los trabajadores construyeron unas 50 casas de adobe y un hospital para los viajeros que llegaban a la ciudad.⁶³ En suma, se creó y desarrolló una ciudad habitada por indios, mestizos y españoles quienes, en su conjunto, influyeron en la prosperidad y consolidación de la extensa región reconocida más allá de sus límites jurisdiccionales y que, gracias a su fuerte impulso económico, alcanzaron complejas redes de comercio fuera del virreinato.

A partir de 1534, las autoridades reales impulsaron el repartimiento de tierras por medio de mercedes reales⁶⁴ para fundar estancias de ganado y caballerías. Las estancias se otorgaron para la crianza de ganado mayor (caballos, mulas o vacas) y ganado menor (ovejas, cerdos o cabras). Ambos sitios se desarrollaron en grandes extensiones de terreno: al ganado mayor se concedieron unas 5 000 varas por lado, es decir, unas 1 755 hectáreas y 61 áreas, mientras que al menor se le destinó una superficie de 3 333 varas por lado, o sea, unas 780 hectáreas y 27 áreas aproximadamente.⁶⁵

Las caballerías fueron terrenos concedidos para la agricultura, en especial para el cultivo de nuevas semillas, como el trigo; su extensión fue de unas 1 104 varas de largo por 552 de ancho, equivalente a 42 hectáreas y 79 áreas.⁶⁶ En Puebla, según Gisela von Woberser, se tiene noticia que entre 1575 y 1620 se otorgaron 60 mercedes. La mayor parte fueron entregadas en las jurisdicciones de Huejotzingo, Tepeaca y las tierras bajas de Izúcar.⁶⁷ El otorgamiento de mercedes fue un proceso en el que intervinieron todos los medios y autoridades posibles para facultar la posesión de una propiedad y remediar el asunto de las encomiendas, sin perjudicar a los pueblos de indios.

⁶² Benavente, *Historia de los indios de la Nueva España*, p. 320.

⁶³ Hirschberg, «La fundación de Puebla de los Ángeles - Mito y realidad», p. 201.

⁶⁴ La merced era la donación graciosa que hacía el monarca de determinado bien realengo, la tierra en este caso, con un fin determinado: desde premiar la gestión ejemplar de un vasallo relevante hasta el pago de un compromiso. Las “mercedes de tierra” eran el medio de obtención de la propiedad rural. Véase en: Solano, *Cedulario de tierras : compilación de legislación agraria colonial, 1497-1820*.

⁶⁵ Wobeser, *La formación de la hacienda en la época colonial*, p. 30.

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ Véase en: Lomeli Vanegas, *Puebla. Historia Breve*; Wobeser, *La formación de la hacienda en la época colonial*.

Ante el repartimiento de mercedes reales, la Corona estableció fórmulas jurídicas que dieran a los antiguos pobladores derechos de posesión sobre sus tierras y la autorización real para poder venderlas.⁶⁸ En el proceso, los indios presentaron casos en los que, de forma individual o a través del Cabildo, se opusieron a la concesión de mercedes o entablaron procesos en contra de españoles que se extendían sobre sus propiedades.⁶⁹ No obstante, pocas veces resolvieron sus casos, ya que la mayoría de los peninsulares señalados de abuso eran cercanos a los funcionarios que tomaban las decisiones del repartimiento. Para evitar ser asediados y molestados por la imponente expansión de los colonizadores, los indios comenzaron a vender sus tierras y a migrar a la ciudad. Tal es el caso de Huejotzingo en donde, según Davison Mazabel, en los procesos de compraventa los indios vendedores declararon la necesidad de poner en el mercado sus tierras, al dejar de ser provechosas por estar en medio de propiedades de españoles, quienes les impidieron cultivarlas.⁷⁰

Aunque no se puede decir lo mismo en el caso de Cholula, donde las transacciones fueron numerosas. Allí, los indios principales aprovecharon el interés de los españoles para deshacerse de terrenos baldíos y eriazos, localizados en terrenos que no eran útiles para el cultivo del maíz.⁷¹ Este fenómeno impulsó un mercado de tierras alrededor de la expansión territorial de las propiedades de los españoles, llegando a tal grado que las autoridades tuvieran que intervenir en determinados casos para aprobar o anular las mismas.

Entre 1590 y 1620, en los valles de Puebla-Tlaxcala existió una intensa actividad sobre la venta y organización de la tierra que propició que los agricultores y ganaderos, en su mayoría españoles, organizaran sus propiedades en unidades productivas con una base fuerte de trabajadores indios para producir los géneros necesarios, mejor conocidas como haciendas.⁷² En el siglo XVII, la hacienda se volvió una unidad compleja con características estructurales muy concretas que definieron sus fortalezas.⁷³ Según Nickel, los elementos de una hacienda fueron: a) dominio sobre los recursos naturales de una zona (tierra y agua), b)

⁶⁸ Torales Pacheco, *Tierras de indios, tierras de españoles: confirmación y composición de tierras y aguas en la jurisdicción de Cholula (siglos XVI-XVIII)*, pp. 44-46.

⁶⁹ Mazabel Domínguez, «Agua, sociedad y territorio en el Valle de Texmelucan, Puebla, durante el siglo XVII», pp. 133-134.

⁷⁰ *Ibidem*.

⁷¹ Torales Pacheco, *Tierras de indios, tierras de españoles: confirmación y composición de tierras y aguas en la jurisdicción de Cholula (siglos XVI-XVIII)*, p. 50.

⁷² No se descarta las tierras desocupadas a causa de las epidemias que diezmaron la población indígena.

⁷³ Serafín Ríos, «Origen del sistema de haciendas en México y Tlaxcala».

dominio sobre la fuerza de trabajo y c) dominio sobre los mercados regionales y locales.⁷⁴ Con esas características, la hacienda constituyó un pilar en la economía novohispana y un elemento clave para la integración y articulación de los mercados internos y externos.

Dadas las condiciones geográficas de la región y al sistema de propiedad de tierras favorable para los labradores españoles –o al menos con menor conflicto que en otras regiones–, las haciendas agroganaderas sobresalieron como las principales productoras de trigo y otras semillas de origen europeo. Específicamente, los territorios de Atlixco, Tepeaca, Cholula, Totomehuacan (o Totimehuacan) y Tlaxcala lograron insertarse en un sistema más amplio que atendía las necesidades del rey, pues, en dichos lugares se localizaron las principales haciendas productoras de trigo para fabricar bizcocho y el resto de los géneros necesarios para las dietas de las tropas.

1.3.2 Los espacios que conformaron la cadena de producción para el abasto

En la región se organizó una cadena de producción de víveres delimitada por los pueblos de Cholula, Tlaxcala, Tepeaca, Atlixco y Totomehuacan, cuyo eje fue la ciudad de Puebla. La conformación de esta cadena se consolidó a finales del siglo XVII, cuando la capital se destacó como un centro distribuidor de cereales y harina en dos corrientes principales: el desemboque hacia el Caribe y el Pacífico y hacia al espacio colonial.⁷⁵ El flujo del trigo transformado en bizcocho hacia los mares provenía de las haciendas ubicadas en los territorios con mejor capacidad de producción, los cuales se presentan en el siguiente cuadro:

Cuadro 1.1 Número de haciendas entre 1681-1690

Jurisdicción	Número de Haciendas
Cholula	37
Atlixco	70
Tepeaca	360
Tlaxcala	94
Totomehuacan	10

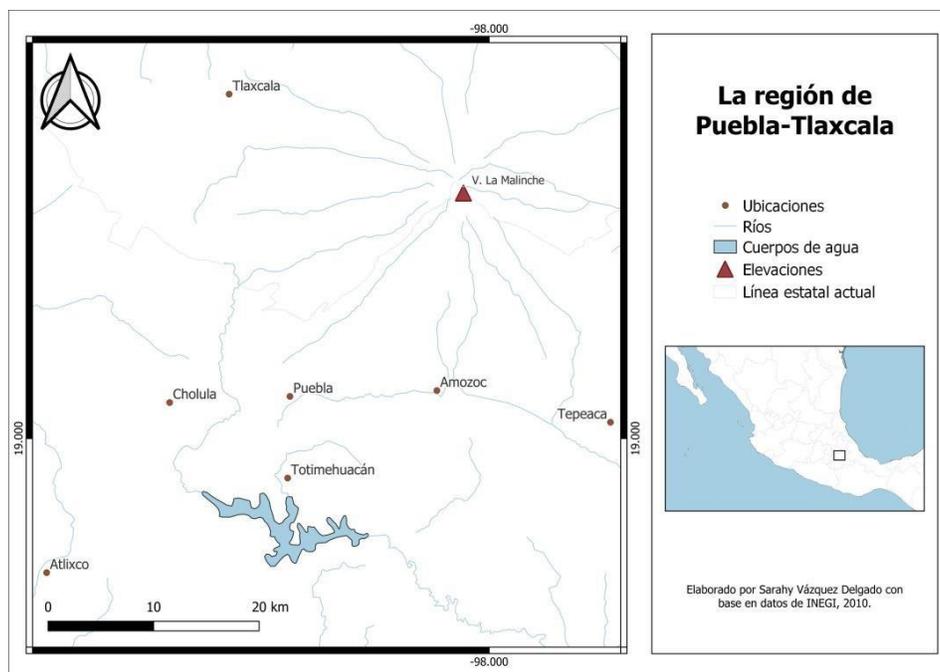
Fuente: Gerhard, Un censo de la diócesis de Puebla en 1681.

⁷⁴ J. Nickel, *Morfología social de la hacienda mexicana*. pp. 9-10.

⁷⁵ Garavaglia y Grosso, «La región de Puebla/Tlaxcala y la economía novohispana (1670-1821)», p. 575.

Cabe mencionar que no todas las haciendas contabilizadas participaron en el abastecimiento, sólo algunos hacendados y labradores pusieron a disposición de la actividad partidas de trigo y productos para las dietas de los soldados. En el siguiente mapa puede observarse de manera precisa la localización de los lugares que formaron parte del sistema de abastecimiento militar.

Mapa 1.2 Lugares que formaron parte del sistema de abastecimiento militar



Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI, 2010.

Esta cadena se desarrolló a partir del conocimiento que los proveedores tenían sobre el estado económico de la región. En otras palabras, ellos no moldearon un nuevo mercado a favor de los abastos; por el contrario, aprovecharon la aparente estabilidad de los circuitos comerciales para abrirse a las relaciones de intercambio intercolonial. Desde la Angelópolis, los abastecedores establecieron una dinámica que se rigió de los vínculos que tejieron con sujetos estratégicos ubicados en la ciudad y de los pueblos aledaños. Vecinos dedicados al trabajo de molineros, trojeros, bizcocheros, cernidores y arrieros se sumaron a la cadena de producción organizada por los asentistas para atender las demandas del rey.

La geografía de este circuito y cadena se compone de lugares con amplia tradición agrícola, sobre la que se anotan a continuación algunos rasgos. En primer término, la

ciudad de Cholula, antiguo señorío indígena, se consideró dentro del circuito productivo de trigo debido a que su ubicación, muy próxima de los volcanes de nieves eternas, Popocatepetl e Iztaccihuatl,⁷⁶ los escurrimientos de agua y la frescura de la temperatura, le proporcionaron los factores propicios para el cultivo de la semilla. Con la irrupción de los españoles, la localidad modificó y acrecentó sus actividades económicas. Los casos más notorios fueron la explotación de muchas semillas y frutas europeas, la intensificación en la producción de grana cochinilla y la manufacturación de hilados y tejidos. Toda esta producción, agrícola como manufacturera, estaba orientada al mercado de “Tierra Adentro y reales minas”.⁷⁷

El valle de Atlixco se sumó a los territorios que prefirieron el cultivo del trigo. Su extensión presenta una inclinación hacia el sureste de la región, marcada por el descenso de las laderas del Popocatepetl.⁷⁸ En las partes altas del territorio los suelos fueron de poco rendimiento para la agricultura; no obstante, en las partes bajas donde la actividad fue altamente productiva, se establecieron muchas zonas de cultivo. Las zonas de Atlixco y Huaquechula fueron las más destacadas del valle. Así lo describe un historiador de la época, Mariano Fernández de Echeverría y Veytia:

Porque la buena calidad de la tierra, la abundancia de aguas y el clima que es moderadamente cálido, contribuyen a su fecundidad, de suerte que en él se dan toda clase de frutas y semillas así de Europa como del reino, especialmente el trigo, cuya calidad y circunstancias le dan la primacía sobre todo los demás. [...] Ya así mismo sabrá V.M. que en esta ciudad se coge el mejor pan que hay en todo el mundo y hay muchas frutas que se recogen como las de España y se hacen muy bien, granadas, brevas, higos, uvas de que presto habrá viñas y otras muchas frutas, morales para hacer seda y se coge grana y se hace el papel [...] alcanza esta ciudad un Valle donde se hace todo esto, que por su fertilidad, sanidad, vicio, grandeza y abundancia exceda al ajarafe de Sevilla, que se llama Atlixco.⁷⁹

Después de la fundación de Puebla, muchos labradores españoles se instalaron en las tierras bajas del Valle de Atlixco y lograron, en poco tiempo, crear un centro productor muy

⁷⁶ Gerhard, *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*.

⁷⁷ Castillo Palma, *Cholula: sociedad mestiza en ciudad india*, p. 212. El camino Real de Tierra Adentro fue la vía más antigua y larga de Norteamérica, con una extensión de más de 3,000 kilómetros, enlazaba la Ciudad de México con la villa de Santa Fé en el Nuevo México. Véase en: Garcinava y Rojas, «El Camino Real de Tierra Adentro, Eje De Comunicación Del Septentrión Novohispano».

⁷⁸ Castañeda González, *Las aguas de Atlixco. Estado, haciendas fábricas y pueblos, 1880-1920*, p. 32.

⁷⁹ Veytia, *Historia de la fundación de la ciudad de la Puebla de los Angeles en la Nueva España su descripción y presente estado.*, p. 285.

importante que abasteció entre los siglos XVI y XVII a la capital del virreinato y a otros mercados de Nueva España. Desde este punto, Atlixco fue uno de los graneros de la propia capital del virreinato. El mercado de las harinas en el siglo XVII fue dominado por el trigo que procedía de este valle.⁸⁰

La villa de Tepeaca también participó con sus productos y mercancías en los mercados novohispanos. Esta importante jurisdicción cruza la Malinche hasta el Pico de Orizaba; la parte sur desagua hacia el Pacífico por el sistema del río Atoyac con excepción de una pequeña parte que desagua al Golfo por el valle de Tehuacán. Al igual que en Cholula y Atlixco, en Tepeaca se desarrolló una economía con base en los productos europeos. La producción de lana y algodón fue muy relevante, aunque se caracterizó por poseer dos áreas productoras de cereales, como establecen Garavaglia y Grosso:

San Andrés Chalchicomula -un centro de producción maicera de riego muy importante para el aprovisionamiento del enorme mercado de la ciudad de Puebla y para el engorde de cerdos, también con destino a la capital regional y a Veracruz- y el llamado Valle de San Pablo, situado entre la villa de Tepeaca y Nopalucan, un área triguera de temporal bastante destacada.⁸¹

Por último, En el Valle de San Pablo se concentraron las haciendas que destinaron partidas muy importantes de trigo para la elaboración de harinas.

La provincia de Tlaxcala se extiende por amplios valles y llanuras que atraviesan la división continental a una altura de 2 100-2 600 metros, con el volcán de la Malinche. La mayor parte desagua hacia el sur por el sistema del Atoyac.⁸² Esta provincia se distingue por tener las condiciones climáticas más volátiles de este circuito; los vientos huracanados del norte, la carencia o exceso de lluvias en temporadas no esperadas y el intenso frío motivaron a los habitantes de la jurisdicción a adoptar rápidamente técnicas europeas. El fuerte económico del segundo asentamiento español fundado en Nueva España se

⁸⁰ Garavaglia y Grosso, «La región de Puebla/Tlaxcala y la economía novohispana (1670-1821)», p. 569

⁸¹ Garavaglia y Grosso, «El abasto de una villa novohispana: mercancías y flujos mercantiles en Tepeaca (1780-1820)», pp. 222-223.

⁸² Gerhard, *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*, p. 333.

concentró en la ganadería y las manufacturas. La agricultura se destacó con la siembra de maíz, trigo, nopales, frijol, chile y maguey.⁸³

Por último, el pueblo de Totimehuacán se encuentra a unos diez kilómetros al sureste de la ciudad de Puebla y a 25 kilómetros de Tecali de Herrera. Está situado entre el río Alseseca y el río Atenilla, en los que nacen los arroyos de Arenillas y Alseseca, y se asienta en la falda oriental del cerro del Chiquihuite.⁸⁴ Desde este pueblo se condujo a la ciudad de los Ángeles una importante suma de maíz, trigo, frijol, calabaza, cebada, haba, durazno, ciruela e higo, dichos productos fueron puestos a la venta los jueves y sábados en la Plaza de Armas. En este pueblo, según Veytia, se dio:

con igual abundancia y de la misma calidad en otras huertas de particulares [y ciudades como la de Cholula] [...] una prodigiosa copia de todo género de verduras, hortalizas, frutas y legumbres que abastecen superabundantemente la plaza mayor y por lo respectivo a frutas, aun de pueblos mucho más distantes.⁸⁵

En el siglo XVII, las haciendas diversificaron su producción cuando implementaron la molienda de trigo⁸⁶ y la ganadería entre sus actividades. Principalmente, en las haciendas trigueras se instalaron molinos, lo que les permitió contar con toda una infraestructura que dominaba el procesamiento de la materia y su tráfico. Los panaderos no poseedores de molinos trigueros eran los más afectados de esta nueva composición productiva.

En cuanto a la ganadería, esta actividad se desarrolló rápidamente en Atlixco, Cholula, Tepeaca e Izúcar donde se montaron las primeras estancias de ganado mayor y menor. En el siglo XVII se consolidaron como principales centros ganaderos Tochimilco, Cholula, Acatzingo, Tenango, Nopalucan, Tlatlauquitepec y Tecamachalco. El adiestramiento del ganado estuvo a cargo de los indios y su administración en manos de los comerciantes españoles. La actividad se dedicó a atender las necesidades consumo y

⁸³ Véase en: Alba González, «El ambiente y la agricultura en Tlaxcala durante el siglo XVI»; Sánchez Verín, «Un recorrido por la provincia de Tlaxcala a principios del siglo XVII».

⁸⁴ Mulhare de la Torre, *Totimehuacan Su historia y vida actual*; Rivero Carvallo, *Totimehuacán. Convento y templos franciscanos*.

⁸⁵ Veytia, *Historia de la fundación de la ciudad de la Puebla de los Ángeles en la Nueva España su descripción y presente estado*, p. 290.

⁸⁶ La molienda de trigo fue una actividad que se realizó en las haciendas y la ciudad. Entre 1530 y 1550 se instalaron, a las orillas del río Atoyac y sus afluentes, los primeros molinos de San Francisco, Huexotitla, el Carmen, Mayorazgo, El Batán, La Teja y San José del Puente, los cuales diariamente consumían más de 300 cargas de trigo. Para principios del siglo XVII la lista aumentó a 30 molinos.

transporte; el consumo se enfocó a la venta de sus derivados, es decir sebo, embutidos, cuero, carne y lana, y el transporte en la movilización de mercancías a largas o cortas distancias.

En Puebla se colocaron las tocinerías como una de las ramas más importantes de la industria municipal.⁸⁷ En ellas se concentraron la engorda de puercos, la carnicería y la obtención de otros derivados. La crianza de ganado alcanzó un desarrollo mercantil muy importante para la región, pues cada año se mataban más de 6 000 reses de ganado vacuno y al pie de 60 000 carneros y 40 000 cabezas de ganado de cerda para el sustento,⁸⁸ además de otros cuantos para aprovisionamiento de las reales armadas y las naos.

Por su parte, el ganado mayor se aprovechó como medio de transporte. El sistema de transporte colonial se sustentó en las mulas.⁸⁹ Gracias a sus características físicas, la mula llegó a convertirse en el medio de transporte imprescindible en el siglo XVI y XVII, la preferencia sobre estos animales estuvo relacionada con la buena adaptación a las condiciones geográficas de la zona. El buey, a pesar de su gran fuerza, sólo era efectivo en caminos accesibles y el caballo, a pesar de su agilidad y velocidad, era el menos fuerte; en cambio, las mulas eran la combinación de las características positivas del buey y el caballo.

La crianza de ganado mular “era una empresa relativamente complicada pues para producir animales de calidad era también necesario abocarse a la cría de caballos y asnos, ya que del apareamiento de un asno y una yegua se produce la mula”.⁹⁰ No obstante, el mantenimiento de una mula resultaba más sencillo porque tomaba poca agua y era fácil de alimentar. En poco tiempo, la cría mular se convirtió en un negocio bien remunerado para los dueños recuas. Si bien, los dueños prefirieron utilizar a los animales para el transporte personal también se dedicaron a la compraventa de animales o financiamiento del transporte organizado.

La ciudad de Puebla ejerció un control directo sobre la economía de toda la región. El dominio sobre los recursos, la mano de obra indígena y las técnicas europeas adoptadas

⁸⁷ Celaya Nández, «Producción y mercado ganadero en las fuentes del siglo XVII», pp. 25-31.

⁸⁸ Wobeser, *La formación de la hacienda en la época colonial*, pp. 39-41

⁸⁹ Mijares Ramírez, «La mula en la vida cotidiana del siglo XVI», p. 293.

⁹⁰ *Ibidem*, p. 295.

logaron las condiciones propicias para que en la zona floreciera un centro urbano muy importante. Además, se consolidó como nodo por el que cruzaron dos caminos comerciales relevantes: “uno venía de México a Puebla, y pasaba por Perote y Orizaba hacia Veracruz; el otro iba por la misma ruta hasta Puebla y se desviaba luego en dirección sur, hacia Oaxaca y Guatemala”.⁹¹ Con esas características, la ciudad pronto se convirtió en un centro abastecedor de víveres, tanto para la capital del virreinato como para las unidades navales del rey durante el último tercio del siglo XVII.

En esa última actividad, destacó la participación de algunos dueños de recua, haciendas y hornos, quienes celebraron un contrato con la Corona para suministrar todos los recursos necesarios para alimentar a los soldados y a la gente de mar. Estos actores fueron reconocidos con el título de “proveedores reales” o “asentistas de víveres”, y, como en España, fueron hombres de negocios con amplias capacidades económicas para sobrellevar altos pedidos y soportar los retrasos en los pagos emitidos por parte de la Corona.⁹² De acuerdo con el tamaño de la tarea, fueron los habitantes de la ciudad de Puebla quienes al principio reunieron tales características y sobre los que se ampliará en los siguientes capítulos.

Los espacios económicos analizados hasta aquí fueron vitales para la monarquía española. El Circuncaribe y el Pacífico eran importantes para las comunicaciones interoceánicas entre España y el resto de sus posiciones en América, por lo que Felipe IV formuló un plan de defensa militar que contemplaba la participación financiera y en especie de ambos virreinos para salvaguardarlas de los ataques enemigos. Sin embargo, no todo transcurrió como se tenía previsto. En la práctica, la Armada de Barlovento escoltó los barcos españoles cargados de plata y mercancías americanas en su retorno a la Península, dejando los contornos de las islas expuestas a las invasiones extranjeras. Ante la situación, las autoridades peninsulares desconfiaron sobre los motivos de estas llegadas y sospecharon que sus intenciones estaban en el comercio ilícito. Aun así, la Casa de Contratación utilizó

⁹¹ Liehr, «Ayuntamiento y oligarquía de la ciudad de Puebla a fines de la colonia (1787-1810)», p.17.

⁹² Ayán, «El crédito de la corona y los hombres de negocios en los últimos años del reinado de Felipe IV», pp. 65-67.

el viaje de regreso de la Armada para cargar el azogue que las otras flotas reales no podían conducir por falta de espacio.⁹³

El papel de la Armada resultó eficiente si se considera como flota peninsular transportadora de azogue y del tesoro americano, y no como defensora de las costas del Caribe. Además, si se toma en cuenta la prioridad de salvaguardar los caudales del rey, los auxilios dirigidos al Pacífico fueron ligeramente inferiores.

En otras palabras, el plan de defensa militar ultramarino no fue tan efectivo ante los asaltos franceses, ingleses y holandeses que ocurrieron a finales del siglo XVII en las islas españolas.⁹⁴ A pesar de ello, en Nueva España se organizó un sistema de financiamiento que operó según los requerimientos reales y para lograrlo ciudades, villas y pueblos se hicieron cargo de los suministros necesarios. Pero no resultó tan sencillo, el Cabildo poblano no vio con buenos ojos este sistema de aprovisionamiento por lo que se gestaron negociaciones para resolver la contribución de la ciudad a la Armada de Barlovento y la Nao de China.

1.4 El Cabildo poblano

Como se mencionó, el rey Felipe IV ordenó que Nueva España se hiciera cargo del abasto de víveres y el financiamiento de las embarcaciones que custodiaban las islas españolas. El virrey, marqués de Cadereyta, pidió al Cabildo de la ciudad de México encargarse de reunir los insumos y víveres necesarios para atender la tarea encomendada por el rey, sin embargo, ante las difíciles condiciones, la corporación solicitó a las autoridades considerar la participación de otras ciudades, entre las que destacó Puebla.

Pero, ¿por qué destacó la ciudad de Puebla? En primer lugar debe considerarse el fortalecimiento económico; el cual sucedió gracias a que la ciudad tenía bajo su

⁹³ En España no agradaban estas visitas de la Armada de Barlovento a Cádiz, porque nunca fueron ordenadas ni autorizadas por el Consejo de Indias o por la Casa de la Contratación, sino justificadas *ex tempore* por la necesidad urgente según el juicio de los virreyes o los generales y almirantes de Flotas o de la misma Armada de Barlovento. Véase en: Francis Lang, *Las flotas de la Nueva España (1630-1710), despacho, azogue, comercio*, p. 36

⁹⁴ En 1683 los veracruzanos experimentaron pérdidas cuando fueron atacados por el pirata Lorencillo y sus secuaces franceses; en la Laguna de Términos, Tabasco, se escondían piratas que robaban el palo de tinte. Asimismo, llegaban continuamente noticias sobre las persecuciones de que era objeto la Nao de Filipinas. Véase en: Velázquez, «Una misión de la Armada de Barlovento».

jurisdicción una de las regiones más fértiles de todo el territorio novohispano, que le permitió funcionar como un centro productivo y participativo en el comercio entre el puerto de Veracruz y el Valle de México.⁹⁵ La articulación entre ciudad y pueblos fue importante porque permitió a sentar las bases económicas y la trascendencia política de las instituciones que se colocaron en la Angelópolis, en este sentido el comportamiento económico de la ciudad dependió de su relación con los pueblos de indios. En segundo lugar, en medida del crecimiento económico y demográfico de la ciudad, el Cabildo poblano se convirtió en el segundo más importante de Nueva España, al grado que, en algunas ocasiones disputó convertirse la capital del virreinato.⁹⁶

Sin olvidar que la corporación municipal tenía a su cargo dos grandes funciones: la ejecución de la justicia y la administración del gobierno de la ciudad. Los encargados de impartir justicia eran el alcalde mayor junto con sus tenientes, alcaldes ordinarios y fieles ejecutores. Además, el alcalde mayor⁹⁷ fungió como el interlocutor entre la ciudad, el virrey, la Audiencia y la Real Hacienda para transmitir y solucionar las necesidades sociales e imperiales.

Por otro lado, la administración de la ciudad era una rama que correspondía a los regidores.⁹⁸ El cargo de regidor se puso a la venta en el siglo XVII y fue muy cotizado por hacendados y comerciantes, pues a través de él podrían controlar la economía de la región. A pesar de que estaba prohibido lucrar con el puesto, existe evidencia de cómo las regidurías fueron el medio ideal de la élite comercial para acceder a la sala capitular y tomar decisiones, con el respaldo del virrey y la Audiencia, asumiendo la dirección económica de la ciudad y su “hinderland”.⁹⁹ Como consecuencia de lo anterior, las

⁹⁵ Cuenya y Contreras Cruz, *Puebla de los Ángeles. Una ciudad en la historia*, pp. 41-43.

⁹⁶ El Cabildo fue una institución que se encargaba de la administración sobre todos aquellos aspectos que afectaban la vida urbana. Debe tenerse en cuenta que uno de los primeros actos realizados durante el proceso fundacional de un centro urbano consistía en la designación del Cabildo, a través de este órgano la Corona española podía mantener un canal de interlocución entre la política real y los territorios americanos. El Cabildo novohispano estaba compuesto por alcaldes ordinarios, regidores, escribano, alguacil mayor, alférez mayor, alférez real, procurador, mayordomo de propios, portero del cabildo, capellán del cabildo; Machuca Gallegos, *Poder y gestión en el Ayuntamiento de Mérida, Yucatan (1785-1835)*.

⁹⁷ El funcionario era designado por el virrey y duraba en el puesto un año, aunque solía prolongarse su nombramiento.

⁹⁸ El cargo de regidor se obtenía por distintos medios: renunciación o herencia de los padres, quienes lo habían obtenido por asignación real, y compra en la almoneda real.

⁹⁹ Véase en: Celaya Nández, *Alcabalas y situados. Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*; Celaya Nández, «La cesión de un derecho de la Real Hacienda».

regidurías quedaron en manos de grandes familias como los Carmona y Tamariz, Rodríguez de Guevara, Díaz de Herrera, García del Catillo, Anzures, Uribe, Machorro y Zeron Zapata.

En lo que corresponde al abasto público, el Cabildo tenía una amplia facultad para reglamentar el precio de los alimentos de primera necesidad¹⁰⁰ y fue una actividad que los regidores cuidaron celosamente.¹⁰¹ Se eliminó la competencia restringiendo el cultivo de trigo, gravando sus utilidades con un nuevo impuesto y concentrando su venta y distribución en la alhóndiga.¹⁰² La institucionalización de los granos fue una medida que sólo benefició a familiares y amigos de los capitulares pues eran los únicos que contaban con el capital y prerrogativas para disponer de este recurso.

A pesar de posibles rencillas entre agricultores y regidores, el virrey estuvo de acuerdo en la prosperidad económica de la región y pidió al Cabildo “hacer todos los esfuerzos que corresponden para impedir cualquier insulto que intente los enemigos, valiéndose de cuantos medios se ofrezcan para resistirlo y escarmentarlos, y ayudando a los virreyes y gobernadores con el mayor empeño y con la prontitud que requieran las presentes circunstancias [...] disponer enviar fuerzas y socorros”.¹⁰³ La participación del Ayuntamiento poblano era trascendental para ayudar al monarca a financiar y abastecer de alimentos a las tropas y presidios, por lo que el virrey ordenó que la ciudad se hiciera cargo de una cuota de 50 000 pesos y del aprovisionamiento de bastimentos, bizcocho, paños,

¹⁰⁰ Ley 22, título 9, libro 4, de la *Recopilación de las leyes de Indias, mandadas a imprimir y publicar por la magestad católica del rey Carlos II. Dividida en cuatro tomos*, Madrid, Imprenta de Paredes, 1973. Basada en la primera edición de 1681.

¹⁰¹ Alfaro Ramírez, «La lucha por el control del gobierno urbano en la época colonial. El cabildo de la Puebla de los Ángeles, 1670-1723», pp. 123-158.

¹⁰² La alhóndiga fue una institución urbana, tal y como sucedió en la España medieval, encargada de proporcionar el abasto de cereales a precios accesibles. También entiéndase como lugar donde los productores concentraban los granos para su venta al público. Véase en: Reinhard Leih, *Ayuntamiento y oligarquía en Puebla, 1789- 1810*; Alfaro Ramírez, «El abasto de cereales en la Puebla del siglo XVII. El trigo blanquillo, la alhóndiga y el “pósito” tocineró.»; Sosa, «La espiga de la discordia. La confrontación entre el obispo de Puebla y el virrey de la Nueva España en torno al abastecimiento urbano (1694)»; Fernández Castillo, «El pósito y la alhóndiga de Mérida a fines del siglo XVIII y principios del XIX».

¹⁰³ Archivo General Municipal de Puebla (en adelante AGMP), Reales Cédulas, vol. 5. Real Cédula de 7 de enero de 1640, f. 392.

tocino y menestras (haba, garbanzo, lenteja y frijol),¹⁰⁴ sin embargo, esta medida causó un posicionamiento negativo por parte del Cabildo poblano.

El cuerpo capitular respondió no tener el dinero suficiente para sufragar los gastos de las tropas solicitados y únicamente contar con el fondo correspondiente a “los veinte y cinco pesos que se pagan en la ciudad de la Nueva Veracruz en cada pipa de vino, según que lo dispuso y mandó el señor virrey marqués de Cerralbo”.¹⁰⁵ Ante la negativa, el marqués de Cadereyta envió una carta a la ciudad comunicando su intención de mandar a dos jueces para que hicieran un reconocimiento de las haciendas que existían en la región y, con base en su informe, consignaría las cantidades que saldrían de la ciudad para atender las necesidades de la Armada de Barlovento.¹⁰⁶

Nuevamente, el Cabildo se opuso a la medida del virrey y, en su lugar, solicitó que las tierras sin título fueran repartidas entre algunos vecinos, como se había realizado con los antiguos pobladores que, posibilitaría cumplir con el pedimento. Condicionando su apoyo a la obtención de nuevos privilegios. Frente a la poca disposición del Ayuntamiento, el virrey con una posición conciliadora permitió a la corporación definir la renta y los géneros que estarían dispuestos a proporcionar para la fábrica y conservación de las armadas instaladas en las islas de Barlovento y el Seno Mexicano.¹⁰⁷

La negociación por los recursos para la Armada se extendió y, el Cabildo, renuente, apenas aceptó entregar jergas, sayales, lana y corambre, por lo que el marqués de Cadereyta insistió al alcalde mayor, don Andrés de Arano, reconsiderar sus aportaciones. La insistencia del virrey que, encubría la urgente necesidad del monarca, no pasó por alto para los miembros del cabildo y el 20 de julio de 1636, en la sala del Ayuntamiento, los capitulares formularon un acta con condiciones muy puntuales para franquear su apoyo a cambio de beneficios.¹⁰⁸

¹⁰⁴ Discurso del cabildo de la ciudad de Los Ángeles, sobre la fundación de la Armada de Barlovento y la necesidad contribuir al sostenimiento de la misma, los Ángeles, 1635, en AHN, exp. 34, núm. 14, fs. 3r.-3 v.

¹⁰⁵ AGMP, Actas de Cabildo, vol. 10. Sesión del 19 de diciembre de 1636, f. 208r.

¹⁰⁶ *Ibidem.*, f. 207r.

¹⁰⁷ *Ibidem.*

¹⁰⁸ *Ibidem.*

1) La ciudad asumiría la compra de bizcochos y demás géneros necesarios para el abasto a cambio de no establecer ninguna otra imposición mientras durara la presente.

2) Abrir el comercio con el reino Perú.

3) Alargar la jurisdicción de la ciudad a tres leguas de su contorno.

4) Financiar con dinero de la real Hacienda la construcción de un puente que conectará a la ciudad con Cholula,

5) Entregar hábitos de militares y placas de las reales audiencias, obispos, prebendas y curatos a los hijos de los primeros pobladores.

El marqués de Cadereyta dio una respuesta favorable a las peticiones del Cabildo poblano y, aunque algunas no llegaron a cumplirse, como la apertura del comercio con Perú, el alcalde, don Felipe de Sumano, dijo que haría todo lo posible para alcanzar a cubrir de “contado y renta fija para la fábrica y la conducción de los galeones que sean de echar al agua para la defensa de estas costas y Seno Mexicano”.¹⁰⁹ Respecto al abastecimiento de la Nao de China, los regidores argumentaron que la ciudad tenía sus límites y no podía gestionar los caudales necesarios para cumplir con esa tarea, sin embargo, el virrey intervino, como en el caso anterior, para que la ayuda al Pacífico continuaran ininterrumpidamente.¹¹⁰

Los regidores en su calidad de recaudadores y administradores de la alcabala¹¹¹ expresaron que tenían el derecho de acomodar los precios, extender las órdenes de pagos y elegir a quién comprar el bizcocho y los productos para el abasto de las flotas, premisas con las que aseguraron a la real Hacienda los mayores ahorros al rey. El virrey, la real Audiencia y Hacienda reconocieron la autoridad de los regidores sobre la actividad dándoles el control sobre el negocio de los productos y los precios. La recolección de los

¹⁰⁹ AGMP, vol. 10. El virrey marqués de Cadereyta al alcalde mayor de Puebla don Francisco López de Guzmán, 1637, f. 250r.

¹¹⁰ Nueva España comenzó a mandar ayuda a las cajas de Manila desde el siglo XVI, aunque no se integró en la contabilidad oficial hasta 1604 probablemente porque era sólo un socorro, término que se empleaban en aquel momento para designar una ayuda genérica y ocasional pero que con el tiempo tendió a consolidarse. Véase en: Alonso Álvarez, «La ayuda mexicana en el Pacífico: socorros y situados en Filipinas, 1565-1816»

¹¹¹ El gravamen que cubriría los gastos del abasto.

géneros entre 1638 y 1677 estuvo a cargo de los regidores, y se llevó a cabo aparentemente sin ningún contratiempo.

El sistema de aprovisionamiento funcionó por medio de mandamientos que eran conducidos desde la ciudad de México hasta Puebla. Cuando el virrey recibía noticias de que la Armada o la Nao estaban próximas de estacionarse en sus respectivos puertos de San Juan de Ulúa y Acapulco remitía a la ciudad de Puebla y otros lugares un mandamiento que especificaba: el tipo de embarcaciones que debían atender, el sitio donde se encontraban estacionadas y la cantidad de recursos que necesitaban para salir bien abastecidas hasta sus destinos.

En cuestión de días el mandamiento llegaba a la ciudad y todas las autoridades que componían el Cabildo eran convocadas a una sesión para discutirlo y resolverlo; una vez que todos estaban enterados de su contenido el pregonero salía a los portales de la Audiencia Ordinaria a rematar, en estado de pública almoneda, los víveres al mejor postor. Este sistema de selección a través de pregones públicos y pujas llevó a contar con una variedad de ofertas que se analizaron para determinar si eran beneficiosas para la real Hacienda.¹¹² Finalmente, el órgano capitular seleccionaba al mejor candidato, en su mayoría comerciantes allegados a los regidores, y celebraban con ellos un acuerdo para formalizar el aprovisionamiento.

Un ejemplo del procedimiento se ubica en 1642. El duque de Escalona envió un mandamiento al alcalde mayor de la ciudad, don Nuño Núñez de Villavicencio, en el cual ordenó comprar en la almoneda y remitir a los oficiales del puerto de Acapulco 650 quintales de bizcocho vaco y 200 quintales de bizcocho blanco¹¹³ para el despacho de las naos que se embarcaban de regreso a Filipinas. Don Villavicencio recibió el mandamiento y dispuso, por voz del pregonero a rematar los bizcochos a la persona o las personas que más baja postura hicieran.

¹¹² Celaya Nández, *Alcabalas y situados. Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*, pp. 111-126.

¹¹³ Era el pan fino o floreado, el francés, la fruta de horno, el sobado, las soletas, las roscas, etcétera, elaborados con harina refinada de calidad superior sacada del trigo candeal atlixqueño. Estos panes eran realmente exquisitos, caros y exclusivos para una clientela especial, los blancos con dinero; es decir, la elite y vendido sin mayores controles. Véase en: Morales Pardo, «Trigo, trojes, molinos y pan, el dorado de la oligarquía poblana».

Al despacho respondieron los bizcocheros Clemente Patiño y Francisco Mateos, quienes pusieron a nueve pesos el quintal de blanco y seis pesos el quintal de vaco. El alcalde admitió la postura y mandó al pregonero a declararla, sin embargo, nadie más se mostró interesado, sólo Patiño y Mateos se presentaron, nuevamente, para mejorar la postura que ya tenían hecha, ajustaron los precios a siete pesos y medio el quintal de bizcocho blanco y a cinco pesos el bizcocho vaco. Asimismo, Cristóbal Martín, dueño de recuas, hizo postura a los fletes, “por servir a su majestad” puso la carga de diez arrobas a trece pesos y medio,¹¹⁴ al igual que los bizcochos, el pregonero anunció la propuesta y después de varios apercebimientos, Martín se quedó con el negocio.

El 7 de marzo de 1642 Martín declaró haber recibido de Patiño y Mateos “muy buen bizcocho de trigo del Valle de San Pablo, no helado ni mojado”.¹¹⁵ A finales de mayo, el capitán Francisco Escoto, factor y proveedor juez oficial de la real Hacienda en el puerto de Acapulco, certificó que Cristóbal Martín, dueño de recuas, “ha entregado en los reales almacenes de mi cargo para provisión de la nao capitana San Luis que esta de partida para las islas Filipinas los bizcochos solicitados”.¹¹⁶

Las certificaciones eran un instrumento muy importante, pues los proveedores necesitaban presentarlos a los regidores para que procedieran a liquidar los efectos, a menos que las dotaciones hayan llegado “rotas hechas pedazos y sin ningún provecho”¹¹⁷ los bizcocheros y dueños debían reenviar otra partida de insumos. Para satisfacer la deuda, los regidores dividían los pagos hasta en cinco partidas, lo que con el tiempo trajo deudas y problemas entre el Cabildo y los proveedores.

En la primera mitad del siglo XVII se identificaron las siguientes deudas que la institución contrajo con los tres ponedores:

¹¹⁴ Cuatro arrobas equivalen a un quintal y 100 libras a un quintal. Véase en Memorias de la Real Academia Mexicana de la Historia, Tomo XXVI.

¹¹⁵ AGMP, Expedientes sobre víveres a las islas españolas, vol. 151. Certificación de 1642, fs. 15r.-16v.

¹¹⁶ *Ibidem*.

¹¹⁷ Durante todo el tiempo que funcionó el abasto a las flotas se presentaron diferentes acusaciones por parte de los oficiales reales sobre la mala calidad de los géneros; regularmente eran los transportistas quienes cargaban con la responsabilidad.

Tabla 1.1 Deudas del Cabildo con “ponedores” del abasto

Nombre del ponedor	Concepto	Deuda
Clemente Patiño	Bizcocho	20 860 pesos y 4 tomines
Juan Esteban	Bizcocho y menestras	20 175 pesos
Cristóbal Martínez	Flete	20 423 pesos y 2 tomines

Fuente: AGMP, Expedientes sobre víveres a las islas españolas (1638-1654), vol. 151.

Debido al alta demanda de víveres para las dietas de los soldados y a que el abasto estuvo en manos de regidores o sus asociados, fue inevitable que la ciudad de Puebla cayera en una situación de deudas insostenibles, que llevó a los proveedores a negociar los adeudos a cambio de beneficios políticos. Así, puede ubicarse al bizcochero Clemente Patiño como alcaide de las cárceles de la ciudad en la década de los cincuenta.¹¹⁸

Los regidores, al tener en sus manos el manejo de los ingresos y la satisfacción de los gastos de la Armada de Barlovento y la Nao de Filipinas, decidieron quiénes asumirían la responsabilidad de los géneros, y, entre 1638 y 1656, los ponedores de víveres y bizcochos fueron los mismos miembros del Cabildo. De los dieciséis bizcocheros que se hallaron registrados en la ciudad, cinco (Clemente Patiño, Juan Esteban de la Vera, Miguel López Pliego y Francisco Mateos) se encargaron de todo el despacho.

A la larga, esta preferencia comenzó a crear tensiones entre actores que quedaron fuera del negocio. Los labradores buscaron incrementar sus ganancias aprovechando el crecimiento demográfico de la ciudad y sus demandas, pero fueron limitados por los más cercanos a la oligarquía capitular, que manipularon el mercado para organizar a su conveniencia la producción y los precios.

Está situación puede observarse en los pleitos por el trigo blanquillo, la fundación de la alhóndiga y los repartos forzosos de ganado porcino y maíz.¹¹⁹ En cada una de esas iniciativas el Cabildo ejerció un control total, entre 1638 y 1678 los regidores manejaron el

¹¹⁸ Quien tiene a su cargo la guarda y custodia de los presos. Diccionario de Autoridades - Tomo I (1726).

¹¹⁹ El trabajo de Alfaro Ramírez, «El abasto de cereales en la Puebla del siglo XVII. El trigo blanquillo, la alhóndiga y el “pósito” tociner» explica muy bien la problemática.

espacio fiscal y el espacio de los abastos públicos¹²⁰ sin embargo, esos conflictos a nivel local encontraron una aparente solución cuando la Corona tomó medidas más severas para desarticular el monopolio de poder que los cabildos tenían sobre su región, pues no fue una situación privativa de Puebla, sino que se extendió a otras zonas del virreinato.

En la segunda mitad del siglo XVII, la élite comercial cobijada por el Cabildo poblano sufrió un retroceso en su influencia por la intervención de la autoridad real en la reorganización de la administración de las rentas y el abasto.¹²¹ Con la firma del primer contrato de asiento del bizcocho en 1678, en el cual los asentistas acordarían los precios y tiempo de entrega directamente con la autoridad virreinal, mientras el Cabildo sólo fungiría como responsable de cubrir los costos de los géneros, sin intervenir en el proceso.¹²²

¹²⁰ Véase en : Celaya Nández, *Alcabalas y situados. Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742.* y Alfaro Ramírez, «El abasto de cereales en la Puebla del siglo XVII. El trigo blanquillo, la alhóndiga y el “pósito” tocinerio.»

¹²¹ Desde bien entrado el siglo XVII, era notoria la hostilidad de los regidores hacia los delegados del rey. Los intereses al interior de la sala provocaron las tensiones y pleitos entre los regidores y los alcaldes mayores por lo que la Corona procedió con algunas modificaciones para evitar que los regidores-comerciantes centralizaran el poder de la institución. Puebla no fue el único caso, parece que el fenómeno sucedió en otros lugares, para el caso de Colima véase en: Machuca Chávez, «El Cabildo de la Villa de Colima siglo XVII»; Calvo, «Capítulo II. El poder local».

¹²² Celaya Nández, *Alcabalas y situados. Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*, pp. 138-146.

Capítulo II. Los efectos políticos y económicos del asiento de víveres

El gasto militar fue un problema difícil de solucionar porque requería de un sistema complejo y bien organizado a nivel imperial. Al no disponer de fondos suficientes, la Corona española recurrió a sujetos especializados en recaudar y gestionar recursos. En este sentido, los asentistas resolvieron algunos problemas financieros y materiales al cubrir los gastos y las necesidades de las tropas instaladas en diferentes territorios del imperio. La actuación de los arrendatarios fue muy compleja y particular. Los negocios con la monarquía fueron una posibilidad de riqueza que los asentistas utilizaron para beneficiarse económicamente y ascender socialmente. El asiento militar integrado en Nueva España para abastecer a la Armada de Barlovento y la Nao de China en el siglo XVII fue un claro ejemplo de esa búsqueda por los beneficios, sin embargo, distintas autoridades no estuvieron del todo de acuerdo con el arrendamiento a particulares. Por ello, resulta pertinente reconstruir cómo se desarrolló la negociación entre los actores locales y las autoridades reales, y qué clase de conflictos y perjuicios surgieron entre la élite local y los arrendatarios.

Por lo que este capítulo se inserta en un punto importante, profundizar en las negociaciones, las condiciones, las consecuencias y los beneficios, o al menos las expectativas de las partes involucradas en los contratos de asiento. Con el objetivo de conocer los efectos políticos y económicos del asiento de víveres instalado en la ciudad de Puebla, el capítulo se divide en tres apartados importantes.

En primer lugar, se busca explicar qué fue el asiento dedicado al suministro de víveres a las tropas de mar y su desarrollo en España. La revisión histórica de este instrumento desde la capital de la monarquía hasta el virreinato, en una temporalidad concreta, ofrece una perspectiva sobre los mecanismos a los que recurrió la Corona para defender y proteger sus lejanos territorios. En segundo lugar, se retoman los conflictos entre los grupos involucrados e interesados en la administración de la contrata. Es importante analizar esta parte porque revela cómo los antiguos grupos de poder son debilitados por actores sociales ajenos a la élite, pero familiarizados con el espacio económico. Por último, se abordan los datos correspondientes a los efectos contables para

obtener una idea sobre la importancia del gasto militar y la participación del sistema privado.

2.1 Sobre asientos y asentistas: un acercamiento

La expansión y conquista de la monarquía hispana en el siglo XVI conllevó el reto de administrar y defender lejanos y extensos territorios, que hizo necesaria una gran cantidad de recursos para su defensa. En la medida que las guerras aumentaron, la monarquía estuvo seriamente limitada en sus medios financieros para atender de forma directa el aprovisionamiento a las diferentes tropas que defendieron su imperio y que se sostuvo casi tres siglos. Frente a tan compleja tarea cabe preguntarse: ¿cómo la Corona organizó y resolvió el financiamiento y suministró los recursos necesarios para defender sus territorios durante casi tres siglos?

La gestión de los recursos militares de la monarquía hispana se hizo a través de dos formas: la administración directa y el arrendamiento a particulares. Aparentemente, la administración directa era el medio más seguro para el rey porque, a través de sus instituciones, podía tomar el control completo de una recaudación o servicio.¹ Para el suministro de víveres, la real Hacienda se encargó de comprar los insumos a los productores y distribuirlos a las tropas, así como la contabilidad de su gestión.² Sin embargo, con el tiempo, este mecanismo resultó ser poco costeable para el erario por la dificultad de movilizar personal y recursos.

En cambio, el arrendamiento o asiento fue un instrumento optimizador de gastos militares que permitió la movilización de recursos a bajo costo para la guerra.³ El cual era rematado, en pública almoneda, en teoría, al mejor postor. El particular, o grupo de

¹ González Enciso, «La Supresión de Los Arrendamientos de Impuestos En La España Del Siglo XVIII»,

² El intento más importante fue en la década de 1730, cuando se encargó a los intendentes la función de directores de provisiones, con la misión de contratar la compra a los productores, su preparación y distribución a la tropa, así como la contabilidad de su gestión, mediante los tesoreros de Ejército. El nuevo sistema apenas funcionó una década y con notables limitaciones. Véase en: Torres Sánchez, «Administración o asiento. La política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII», p. 165

³ Algunos autores han establecido debates en torno a la importancia y significado de este y cómo supuso un efecto en la naturaleza política y económica de la Corona, gracias a estos debates se comenzó a dar importancia a la logística que envolvía la movilización de recursos para la guerra desde las capacidades administrativas de la Corona como la relación entre la sociedad y su contexto. Véase en: Johanna von Grafenstein, Rafael Torres Sánchez, Agustín Enciso González, Carmen Sanz Ayán y Felipe Ruiz Martín.

particulares en asociación, firmaban un contrato con la Corona para administrar un ramo fiscal, servicio o actividad de diversa índole.⁴ Estos métodos dieron intensos debates al interior de la Península respecto a las ventajas y desventajas que suponían al gobierno, sin embargo, ambos sistemas se utilizaron para atender la falta de liquidez del gobierno.

A finales del siglo XV, el tráfico mercantil era uno de los pilares de la monarquía hispánica,⁵ por lo que el rey buscó fortalecer los espacios marítimos más importantes. Frente a ese panorama, se decidió utilizar el asiento para obtener los recursos necesarios, se remataron los rubros del fisco, construcción, pólvora y alimentos, etc.

Los asientos dedicados a recaudar los montos fiscales para la guerra tuvieron protagonismo dentro de la monarquía desde el reinado de Carlos V, fueron los financieros genoveses y holandeses quienes invirtieron grandes capitales en este rubro, que era utilizado para construir naves y comprar armamento. Asimismo, su sucesor, Felipe II recurrió constantemente a ese método para cubrir los gastos de la Guerra de Flandes (1568) y terminar con las deudas que su padre generó con asentistas extranjeros.⁶ En 1575, después de saldar las deudas, el Rey Prudente celebró nuevos contratos con grandes comerciantes, banqueros y, en esta ocasión, permitió el acceso a negociantes locales para evitar que la Corona cayera en endeudamientos con un solo individuo.

Entre 1582 y 1583 se pueden visualizar los envíos de dinero a Flandes funcionando en esa lógica de pequeños asientos. Pero, a partir de 1585, la aparente monopolización de la actividad vuelve a ser el recurso habitual.⁷ Por su parte, los asientos dedicados a la construcción y provisión a las escuadras supusieron un intenso debate desde 1584 en la Junta de Galeras del Consejo de Guerra, sobre cuál de los dos métodos administrativos empleados hasta entonces resultaba más conveniente: el asiento o la administración directa.

⁴ Grafenstein, «Provisión de víveres para la Real Armada y Presidios de Barlovento en el siglo XVIII: su arrendamiento a particulares o administración directa», p. 106. Otra definición: unas contratas que, por un precio alzado, hacen los hombres de negocios con la hacienda pública, para facilitarle los artículos necesarios para el equipo o subsistencia de los ejércitos y armadas, Canga, *Diccionario*, 1883, t.1, p.104.

⁵ Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado*, p. 97.

⁶ Carlos Javier, «El precio del dinero», p. 38.

⁷ Yago Soriano, «Los tendones de la Monarquía Hispánica. Asiento, adelantos, deuda y pensamiento en torno a la financiación, pago y aprovisionamiento del ejército de Flandes (1575-1598)», p. 52.

En ese mismo año se tomó la decisión de que la iniciativa privada se dedicara a la construcción de buques.⁸ Los empresarios provenientes de territorios con economías navieras –Asturias, Galicia, Cantabria, Vizcaya y Guipúzcoa– encabezaron el control de la actividad.⁹ El asiento de construcción sólo se empleó por un periodo de 6 años, ya que en 1590 la Corona volvió a insistir en la necesidad mantener una vigilancia sobre los procesos de construcción y suministro a través de una administración directa.¹⁰

En 1598 se reactivó el sistema de asientos para la construcción de embarcaciones debido a que la Corona se vio obligada a aumentar la protección de las rutas comerciales del Atlántico y a salvaguardar las rutas del Mar del Norte de la presencia naval holandesa. Se contrató cuatro astilleros vascos para la construcción de ocho buques y en 1603 se firmó un asiento con el almirante Martín de Bertendona para dar mantenimiento a los navíos reales.¹¹ En lo que respecta a la gran parte del siglo XVII se celebraron numerosos contratos dirigidos a la fábrica y reparación de las armadas reales.¹²

La pólvora fue otro recurso indispensable en el aprovisionamiento de las tropas, su producción y movilización fue supervisada por la monarquía desde principios del siglo XVI. La Capitanía General de Artillería, órgano que rendía cuentas directamente ante el Consejo de Guerra, desplegó su propio sistema administrativo y su red de funcionarios y subalternos, encargados de inspeccionar todo el proceso de fabricación en los molinos de pólvora bajo titularidad regia, el refinado del producto y, principalmente, abastecer los sistemas de defensa peninsulares.¹³ Sin embargo, el rey terminó recurriendo a los agentes privados después del incremento de la actividad bélica en Flandes.

⁸ Es preciso considerar que desde la Baja Edad Media la fabricación de navíos redondo para la Corona se llevaba a cabo, generalmente, por medio de la iniciativa privada.

⁹ Estas poblaciones dedicadas antiguamente a la navegación de altura solían proporcionar buques, pertrechados y tripulados a cambio de la celebración de un contrato entre la Corona y el comandante escogido por las mismas provincias, mejor conocido como asiento.

¹⁰ Véase en: F. Fernández Izquierdo, “Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración”, pp. 35-61.

¹¹ Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado*, p. 230.

¹² Véase en: Fernando Serrano Mangas “Navíos, comercio y guerra, 1610-1650”; José Ignacio Aller Hierro “El navío de los tres puentes en la Armada Española”; Iván Valdez-Bubnov “Navíos para un imperio global: la construcción naval y la matrícula durante el largo siglo XVIII (1670-1834).

¹³ Jiménez Estrella, «Asentistas militares y fraude en torno al abastecimiento de pólvora en el reino de Granada (siglo XVI)», p. 12.

Jiménez Estrella realizó un examen sobre la entrega del asiento de pólvora a particulares en 1584 y demostró que, a partir de esa fecha, a pesar de todas las órdenes que buscaron impedir la pérdida del control en la fabricación, fueron entregados varios contratos para su explotación y su venta.¹⁴ Además, les concedió licencias especiales a los asentistas para gestionar de manera regular el salitre y la pólvora en territorio peninsular y otros enclaves con fines comerciales. En 1620, la Corona decidió pausar el asiento por las quejas de las Cortes de Castilla, pero el Consejo de Guerra solicitó que la producción y las fábricas se ofrecieran nuevamente a los particulares.¹⁵ Desde 1635 la mayor parte de las fábricas reales de pólvora empezaron a estar gestionadas por asentistas, como las de Málaga o Murcia.

Asimismo, desde finales del siglo XVI, con el estallido de la Guerra en Flandes, Felipe II se encargó, a través del Consejo de Guerra, de suministrar directamente a las tropas del alimento básico: el pan. El suministro a cargo del gobierno implicó un aumento en los gastos y un problema directo en las cuentas del rey, y, para hacer frente a este compromiso, se apeló a un método concurrido de la época: el asiento.¹⁶ En el siglo XVII, con el establecimiento de nuevos presidios, guarniciones fijas y armadas se ajustaron numerosos asientos de víveres para las dietas de las tropas.

A partir de dichos acontecimientos, puede distinguirse cambios sustanciales en la figura del asentista, quien se fortaleció y se volvió, en palabras de González Enciso, un personaje central para explicar las posibilidades económicas y políticas de un gobierno que se enfrenta a la guerra y en un proyecto político, porque detrás de su actividad están tanto las necesidades, como los problemas y el modo de resolverlos además, por supuesto, están las personas que tenían que tomar decisiones al respecto.¹⁷ El gobierno y los asentistas crearon una estrecha relación de dependencia en la que intervenía el poder de los particulares para abastecer los géneros necesario y la flexibilidad del gobierno para entregar contratos exclusivos.

¹⁴ Jiménez Estrella, «Asentistas militares y fraude en torno al abastecimiento de pólvora en el reino de Granada (siglo XVI)», p. 19

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ Rodríguez Hernández, «Asientos y asentistas militares en el siglo XVII», p. 67.

¹⁷ González Enciso, «Asentistas y fabricantes», p. 270.

Los asentistas, de acuerdo con Carmen Sanz fueron hombres de negocios¹⁸, que cumplieron con ciertas características, entre ellas fueron personas de fuerte economía y seguridad, capaces de sobrellevar altos pedidos y soportar los retrasos en las pagas habituales por parte de la Corona. También, tenían un amplio conocimiento sobre el mercado y cuestiones técnicas. La mayoría de los empresarios que asumieron este cargo desarrollaron estrategias a partir de su conocimiento y riqueza para diversificar los métodos de obtención de las materias. Durante el reinado de Felipe IV, España atravesó momentos agudos en el panorama económico y bélico,¹⁹ como consecuencia de los conflictos armados con las coronas enemigas. El nuevo compromiso que adquirió la monarquía para atender a las distintas tropas se distribuyó entre los hombres de negocios.

Los contratos se fortalecieron en el reinado de Carlos II. En las últimas décadas del siglo XVII, se establecieron acuerdos de mayor peso y de ámbito internacional, los asentistas, como financieros del rey, lograron percibir títulos nobiliarios u otras mercedes.²⁰ Pero, tras la caída de la moneda y el estallido de la Guerra de Sucesión, la Corona no tuvo los fondos suficientes para pagar a los asentistas por lo que algunos arrendatarios cortaron sus líneas de aprovisionamiento con el rey. Los empresarios españoles no encontraron incentivos para retomar el asiento, su experiencia los había hecho retroceder a expensas de los beneficios que gozaron, por lo que en este escenario sólo los grandes negociantes – prestamistas del Estado– influyeron en la producción de alta calidad, pero todos eran extranjeros.²¹

Particularmente, a lo largo del siglo XVII, los asentistas de víveres se organizaron con distintos productores locales para facilitar el acceso a las menestras y atender las

¹⁸ Véase diversos trabajos de Rafael Torres Sánchez y Agustín González Enciso, y Carmen Sanz Aya “El crédito de la corona y los hombres de negocios en los últimos años del reinado de Felipe IV” (1988)

¹⁹ Véase en: John Lynch, *Historia de España*; John Elliot, *España y su mundo*; Antonio Ortiz Domínguez, *Crisis y decadencia de la España de los Austrias*.

²⁰ Muestra de ello es el título de vizconde de Torrecilla y Peñatejada que recibió Félix Ventura de Aguerri en virtud de un asiento ajustado con su padre, José Aguerri Churruca, el cual fue recompensado a su vez en 1687 con el título de marqués de Valdeolmos, perpetuo desde 1695. Véase en: Mar Felices de la Fuente, «Recompensar Servicios Con Honores», pp. 429- 430.

²¹ González Enciso, *Felipe V*.

raciones de los soldados en tiempo y forma, sin embargo, la producción agraria española no estaba preparada para atender al mercado nacional y, menos, a la demanda militar.²²

La producción de víveres se volvió un verdadero problema para los empresarios españoles y el gobierno. Conseguir alimentos para el ejército fue cada vez más difícil y costoso, por lo que la única solución era autorizar el asiento a los extranjeros para comprar los víveres en el exterior. La adquisición en el extranjero implicaba una evolución desde el mundo rural de productores locales hacia los mercados internacionales de trigo y cebada, controlados por las redes comerciales de grandes casas mercantiles.²³ El marco de relaciones fue cambiado, los víveres destinados al ejército pasaron de ser producidos en los campos españoles a ser meras reexportaciones.

Felipe V, el primer rey Borbón, fue plenamente consciente de la importancia del gasto total del ejército y los efectos que tenían sobre la Hacienda española, por lo que decidió que la administración de los abastos permaneciera en manos de particulares españoles o extranjeros.²⁴ En esta decisión estuvieron varios involucrados, entre ellos Juan Orry, financiero francés y secretario de guerra del rey, quien tenía, como ha demostrado Anne Dubet, el objetivo principal de mejorar la posición de los comerciantes y hombres de negocios franceses en las provisiones militares.²⁵

Pero, la urgencia del rey por obtener los víveres lo obligó a solicitar recursos locales. Dando la oportunidad en este negocio a comerciantes locales y a otros hombres de negocios españoles que operaban en Madrid coordinar redes de suministro mucho más extensas. Hombres de negocios como López de Castro o el marqués de Valdeolmos

²² Enrique Llopis Agelán, Miguel Jerez Méndez: «El mercado de trigo en Castilla y León, 1691-1788: arbitraje espacial e intervención», *Historia Agraria*, núm. 25 (2001), p. 57.

²³ Torres Sánchez, «Alimentando a Marte», p. 376.

²⁴ Al menos durante los primeros años del siglo XVIII más adelante el sistema de asientos se detuvo por una serie de cambios estructurales que el rey Felipe VI coordinó desde su Consejo de Guerra. Véase en: Andújar Castillo, Francisco Guerra, venalidad y asientos de soldados en el siglo XVIII; La privatización del reclutamiento en el siglo XVIII: el sistema de asientos, Andújar Castillo, Francisco. Los Pertrechos extranjeros para los galeones de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVII, Fernando Serrano Manga. Álvarez-Nogal, C.: “Centralized Funding of the Army in Spain: The Garrison Factoría in the Seventeenth Century”

²⁵ Anne Dubet, Sergio Solbes Ferri: “El rey, el ministro y el tesorero. El gobierno de la Real Hacienda en el siglo XVIII español”; Anne Dubet, “Administrar los gastos de guerra: Juan Orry y las primeras reformas de Felipe V (1703-1705)”.

encontraron en la Guerra de Sucesión una oportunidad para ampliar sus actividades y especializarse en el suministro de alimentos a los ejércitos borbónicos.²⁶

A partir de este breve recorrido se puede constatar que diferentes eventos y coyunturas en el contexto español obligaron a la Corona a plantearse un método que les facilitara de manera inmediata dinero y materiales. El sistema de asientos resultó ser muy conveniente, pues le permitió al rey tener acceso a todos los recursos necesarios, incluso hombres, para formar y abastecer sus tropas, vigilando la calidad y arribó de los servicios a las diferentes guarniciones militares. Sin embargo, estas ventajas presentaron riesgos para el gobierno.

Principalmente, los hombres de negocios, españoles o extranjeros, encontraron en la gestión de recursos una garantía para los préstamos realizados y un instrumento legal para mantener una intensa actividad comercial ilegal en las costas del Mediterráneo. Pero no todo fue malo para la monarquía, gracias a la participación de modestos productores se activó una red de abastecimiento local que fomentó el trabajo en los campos españoles y tejió una relación estrecha entre el gobierno y la sociedad.

En Nueva España, el asiento tuvo una función particular. Con el propósito de recaudar fondos para financiar las obras públicas y la defensa del reino, los ayuntamientos novohispanos y la Hacienda optaron por rematar los estancos al mejor postor en pública almoneda. A este derecho de exclusividad se le llamo “asiento”, y “asentista” a quien hacia uso de él.²⁷ El estanco correspondía a un monopolio sobre la renta de algún producto, como tabaco, carne, nieve, sal, naipes, mezcal, pulque, etc., a favor de una institución, ya fuese la Corona o el Cabildo, que le permitía fijar precios y obtener ciertas ganancias. Pero “ante la incapacidad burocrática de la Corona para administrar estas rentas de forma directa”,²⁸ los estancos fueron rematados a un asentista, quien se comprometía, por medio de un contrato, a pagar cierta cantidad de dinero a la institución a cambio del privilegio de comercializar un producto por toda la ciudad o la región.

²⁶ Torres Sánchez, «Alimentando a Marte», p. 380.

²⁷ Machuca, Carrano, y López, «El estanco del vino de cocos y mezcal en la Nueva Galicia, siglos XVII-XVIII», p. 73.

²⁸ *Ibidem*.

Tal es el caso del estanco de la nieve. En 1596, la administración del estanco estuvo a cargo de los ayuntamientos, sin embargo, los funcionarios no contaban con la infraestructura para extraer el hielo de las montañas y bajarlo a la ciudad, por lo tanto, decidieron subastar el derecho de la comercialización de la nieve un privado. Según González de la Vara,²⁹ fue hasta mediados de 1620 que se realizó el primer remate exitoso del asiento de las nieves en la ciudad de México, Leonardo Leños, vecino de la ciudad, estuvo a cargo de la contrata por seis años. En 1638, Puebla fue la segunda ciudad en arrendar el estanco de la nieve al vecino Juan de Villanueva; y entre 1630 y 1782, otras ciudades y villas —Atlixco, Córdoba, Cuautla, Celaya, Durango, Guadalajara, Jalapa, Oaxaca, Orizaba, Tehuacán y Querétaro— remataron el asiento de las nieves.

Los asentistas estaban obligados a presentar cuentas cada tres meses al Cabildo y a distribuir el hielo entre los comerciantes que lo necesitasen, principalmente dueños de botillerías³⁰ y heladerías. Gracias a las negociaciones con las personas que habitaban cerca de las cimas nevadas para preparar el hielo en dos o tres cargas de mulas, los contratistas obtuvieron ganancias, incrementaron el precio del arriendo y funcionaron con toda regularidad buena parte del siglo XVII.³¹

Al principio, los ayuntamientos decretaban el precio del producto, los sitios donde se vendería y el destino del dinero obtenido vía asiento. Sin embargo, en 1711, la Corona ordenó que la Hacienda fuera la única encargada de la administración este ramo. Con los cabildos puestos de lado, la Hacienda tomó el control de los precios y las condiciones del remate, a fin de que el asiento se convirtiera en uno de los medios recaudadores más importantes para el gobierno borbónico, y no para los particulares. No obstante, algunas irregularidades en el sistema provocaron que la estricta vigilancia sólo se implementará en determinadas ocasiones.

²⁹ González de la Vara, «El estanco de la nieve», p. 46.

³⁰ Lugar donde se guardaban y se hacen bebidas compuestas y heladas para vender, también licores y vinos. Véase en: Diccionario de Autoridades - Tomo I (1726)

³¹ González de la Vara, «El estanco de la nieve», p. 59.

Otro caso interesante es el de la carne. Según Galindo Villavicencio,³² la regulación de la venta de la carne en Nueva España tuvo lugar en 1535 y estuvo a cargo de los cabildos locales. El mercado exigía mantener bien abastecidas a las carnicerías³³ con res, cerdo y carnero, por lo que se trataba de una de las necesidades más complejas de satisfacer y que los cabildantes difícilmente podían cuidar, sobre todo en épocas de carestía. Las autoridades municipales decidieron ofrecer, en subasta pública, el puesto de “obligado” o asentista de la carne a un particular que ofreciera los mejores precios y un buen ingreso para el Ayuntamiento.

Una vez otorgado el asiento, los obligados tenían la responsabilidad de cumplir con el abasto de las carnicerías y pagar la renta a la ciudad. Por su parte, el Cabildo vigilaría que los precios y la higiene de los productos estuvieran cumpliéndose según lo acordado.³⁴ En este caso, el arrendamiento resultó ser la mejor opción para las autoridades, pues el encargado de la carne era quien se pasaba por momentos complicados buscando animales en diversas partes del reino y haciendo tratos con intermediarios, atentando contra sus propias ganancias.

Los obligados se dieron cuenta de la desventaja de no poder aumentar los precios durante los tiempos de la contrata, en especial porque cada año la demanda iba en aumento. Por lo que, a mediados del siglo XVIII, algunos asentistas decidieron renunciar al abasto y otros se manifestaron no presentándose a las licitaciones del Ayuntamiento. Al no poder con la responsabilidad, las autoridades decidieron que los tratantes y los criadores de

³² Galindo Villavicencio, «Los ‘señores de la tierra’ y los mecanismos del abasto de carne en Tlaxcala en el siglo XVI», p. 156.

³³ Las carnicerías eran expendios que atendían al público masiva y cotidianamente, y estaban controlados por el Ayuntamiento. Al igual que en España, la carnicería era una concesión del Cabildo, quien anualmente la remataba a un particular que ofreciera las mejores condiciones de servicio y condiciones para los consumidores. Véase en: Quiroz, «Del estanco a la libertad», p. 202.

³⁴ El obligado de la carne debía cumplir con una serie de medidas, según el Cabildo: los sacrificios tenían que llevarse a cabo en los mataderos que existían en las afuera de la ciudad y de ahí se trasladaban a las carnicerías. Dentro de ésta se colgaba a los animales muertos en escarpas y su carne era cubierta con paños húmeros para evitar contacto con las moscas. Para mantener la higiene y calidad de la carne, también se mandaba que todos los empleados de la carnicería estuvieran limpios y que se echara cal en el piso; por el otro, se exigió que no se pesara la carne con más de dos días de muerta que los animales no estuvieran dañados ni olieran mal, ni tuvieran gusanos. Véase en: Mijares, *Mestizaje alimentario. El abasto en la ciudad de México en el siglo XVI*, pp. 97-98; para el caso de Puebla y Tlaxcala: Loreto López, «Calles, zahurdas y tocinerías. Un ejemplo de integración urbana en Puebla de los Ángeles del siglo XVIII»; Mijares, *Mestizaje alimentario. El abasto en la ciudad de México en el siglo XVI*; Galindo Villavicencio, «Los ‘señores de la tierra’ y los mecanismos del abasto de carne en Tlaxcala en el siglo XVI»; Quiroz, «Del estanco a la libertad»; Van Young, «La carne».

ganado podían subarrendar la actividad,³⁵ es decir aumentar el número de personas involucradas en el negocio.

Por último, el asiento del vino de cocos y mezcal se creó en 1637 en la ciudad de Guadalajara por la urgencia de conseguir el dinero para la construcción de obras hidráulicas, y a través de este el Ayuntamiento controlaría la producción y venta de bebidas alcohólicas.³⁶ Si bien la Corona buscó erradicar la venta ilícita de destilados, por tratarse de bebidas de “perniciosos efectos” en los indios. En 1637, la Audiencia de Nueva Galicia y las autoridades municipales pretendieron reorientar los ideales para instaurar un estanco bajo su administración.

Desde el momento se tuvo presente no sólo crear el estanco de vinos de coco y mezcal sino también subastarlo en pública almoneda. En 1672, se otorgó el permiso para poner en marcha el asiento, pues las autoridades municipales denunciaron que algunos vecinos fabricaban clandestinamente el alcohol y los indios huían al monte para no ser descubiertos ingiriéndolo. Gracias a la administración estricta de las autoridades reales hacia los asentistas, pudo obtenerse los caudales suficientes para comprar maíz, construir puentes, y dirigir una buena parte de los ingresos del estanco a la Real Caja de la ciudad de México, por solicitud del rey. A mediados del siglo XVIII, este continuó funcionando sin problemas, es más, el contratista actuaba con cierto margen de libertad y podía subarrendar el asiento a un tercero.³⁷

Hasta aquí se destacaron algunos de los asientos que estuvieron presente durante toda la época colonial, con sus respectivas interrupciones a causa de irregularidades o reordenamientos reales. Cabe destacar que existieron otros estancos más provechosos, como el tabaco; sin embargo, todos tuvieron un impacto socioeconómico igualmente importante si se considera a todas las personas que estaban involucradas en el cumplimiento del asiento, desde los habitantes de las montañas hasta los poderosos tratantes de carnicería y productores de mezcal, e incluso para quienes fabricaban y vendían la mercancía en la región ilegalmente.

³⁵ Quiroz, «Del estanco a la libertad», p. 221.

³⁶ Machuca, Carrano, y López, «El estanco del vino de cocos y mezcal en la Nueva Galicia, siglos XVII-XVIII», p. 72.

³⁷ *Ibidem*, p. 34.

Asimismo, el asiento funcionó según las particularidades de cada espacio, por ejemplo, en Puebla el correspondiente a la nieve fue muy lucrativo porque se encontraba cerca de varias cumbres nevadas; en cambio, en Querétaro fue muy irregular debido a su relativa lejanía de las fuentes de hielo.³⁸ A mediados del siglo XVII, el contrato funcionó con toda regularidad ya que los particulares solían desembolsar todo, o en dos partes, el costo del estanco una vez rematada la exclusividad de la comercialización del producto.

Ahora bien, el asiento de víveres y bizcochos que en esta investigación se estudia tenía un propósito diferente a los mencionados anteriormente, el cual era atender las necesidades belicosas del rey. Los asentistas militares novohispanos del siglo XVII operaron sin una renta fija, es decir que los gastos de la Corona en insumos podían variar, según el contexto de los mares, y estos estaban obligados a cubrirlos. Por lo que, sus ganancias no se reflejaban en los precios de los víveres, sino en el fuero militar y los alcances comerciales que podían obtener de sus visitas regulares al puerto de Veracruz y Acapulco.

A pesar de que este sistema fue muy recurrente durante la monarquía de los Austrias, los Borbones continuaron con este método de aprovisionamiento privado, con ligeros cambios estructurales que les permitieron tener un mayor control en la gestión. Aunque no todos alrededor del rey estaban de acuerdo con la presencia de sujetos ajenos a la administración, Jerónimo de Ustariz en 1724 reclamó la necesidad de un control directo de los suministros militares, sin embargo, la voluntad de Felipe V iba dirección contraria: fortalecer su inclinación hacia el arrendamiento a particulares.

2.2 La colocación del primer y segundo asiento de víveres y bizcocho en Puebla

Hasta este punto se ha abordado, en general, el desarrollo del asiento en España y Nueva España, pero, seguramente, persisten algunas inquietudes por parte del lector, entre ellas ¿Qué contenía un contrato de asiento? el contenido podía variar según las circunstancias económicas que rodeaban a la Corona y el tipo de producto que se negociaba, pero, a pesar de ser diferentes entre ellos, siempre trataron de cumplir el mismo objetivo: socorrer al rey en tiempo de guerra.

³⁸ González de la Vara, «El estanco de la nieve», pp. 62-64.

El proceso de contratación iniciaba cuando el rey comunicaba alguna necesidad militar, “a la que responde una oferta de provisión formulada por uno o varios particulares a través del llamado Pliego de Condiciones presentado ante el Consejo de Hacienda”.³⁹ Las ofertas presentadas se sometieron a un proceso de subasta, bajo la supervisión de un escribano del Consejo de Hacienda. Tras ocho pregones, el Consejo tomaba el pliego que contenía las mejores condiciones para el reino y solicitaba al escribano que procediera con la elaboración del contrato. Finalmente, era aprobado por real orden, comunicado al Consejo de Hacienda y archivado en la Contaduría General de Valores, dando fe del nuevo contratista. El documento era efectivo desde ese momento, y el nuevo asentista estaba obligado, con su persona y sus bienes, a respetar los precios establecidos, aunque siempre se contemplaban las posibilidades de introducir cambios en los precios a favor del rey.⁴⁰

Las contratas se distinguieron según el tipo de recurso y su destino final. No todos los asentistas tuvieron la misma categoría, por ejemplo, los asientos de vestuario estaban divididos en dos categorías: los denominados asentistas generales, proveedores de las tropas con miles de uniformes, y los dirigidos al vestuario de cuerpos de élite o relacionados con la Casa Real.⁴¹ Esta distinción condicionaba la forma en que la Corona priorizó los pagos a los asentistas. El trato preferencial se debía a que los dedicados al abasto de la Corte eran, normalmente, los hombres de negocios más cercanos a la familia real, en cambio los asentistas de los ejércitos eran comerciantes de medios a grandes capitales, cuyas intenciones estaban en las oportunidades del comercio ilícito.

Los asientos militares fueron un mecanismo cotidiano en la corte de los Austrias para financiar el creciente gasto de la guerra, y cuyos beneficiados fueron financieros extranjeros. No obstante, en la administración más la extensa monarquía hispana, fue cada vez mayor la participación de asentistas regionales para resolver las necesidades locales. Uno de los primeros ejercicios en Nueva España de un asiento militar de grandes dimensiones fue el relativo al abasto de víveres a la Armada de Barlovento y la Nao de China.

³⁹ Ferri, «La demanda de vestuario para el Ejército español en el siglo XVIII», p. 1762.

⁴⁰ En el siguiente capítulo se profundizará al respecto de las dinámicas al interior del cabildo de Puebla para celebrar el contrato con todas sus implicaciones

⁴¹ Ferri, «La demanda de vestuario para el Ejército español en el siglo XVIII»; Solbes Ferri, «Gastos militares».

En un principio, los gobernadores de los puertos con fortificaciones pidieron que los insumos fueran enviados desde la Península. En 1567, el gobernador de Yucatán, Céspedes de Oviedo, sugirió que artículos de guerra, como armas, fuesen enviados desde España, debido a los altos costos que representaba producirlos en las Indias.⁴² Y, en 1568, Pedro Menéndez de Avilés, capitán de la Armada que salió rumbo a Filipinas, solicitó que en Vizcaya se compraran las provisiones para los soldados.⁴³ Sin embargo, las peticiones no tuvieron éxito porque tropezaban con las cargas que el erario regio ya tenía con las guerras en Europa, además del largo trayecto que tomaría traer los insumos desde España hasta los puertos americanos, por lo tanto se sugirió que los costos de la defensa fueran responsabilidad de las autoridades virreinales.

Entre 1575 y 1578, el virrey, Martín Enríquez, comenzó a organizar compañías para cubrir con alimentos, ropas, y herramientas a los presidios y los barcos. Sobre los cuales, se aceptó la ayuda de particulares; según De la O Torres,⁴⁴ en las probanzas de méritos y servicios⁴⁵ se puede observar su participación con comida y pólvora. Pero, debido a los elevados precios de los productos y a la falta de otros voluntarios, las autoridades virreinales pidieron considerar otra manera para resolverlo. Particularmente, la forma de administrar el abasto de bizcochos y racionamientos para las flotas cambió a partir del establecimiento del asiento en la ciudad de Puebla.⁴⁶

Según Johana von Grafenstein,⁴⁷ el mecanismo de celebración de este tipo de contratos en el siglo XVIII se llevaba a cabo de la siguiente manera: el Real Tribunal de Cuentas de la capital de Nueva España determinaba las fechas y condiciones de los remates que se debían anunciar a lo largo de 30 días continuos en lugares públicos de las principales capitales, villas y ciudades del reino, generalmente, en voz de un pregonero para convocar

⁴² De la O Torres, «Vigilar y defender: Piratería y la región de Yucatán, 1559-1610», p. 82.

⁴³ AGI, Audiencia de Filipinas, núm. 339. Relación de los géneros que se habían de comprar en Vizcaya para la provisión de la armada de Pedro Menéndez, 1568, f.12v-14r.

⁴⁴ De la O Torres, «Vigilar y defender: Piratería y la región de Yucatán, 1559-1610», pp. 106-125.

⁴⁵ Fueron hechas para alegar ante el rey condiciones y actividades que individuos, y en ocasiones grupos, pretendían tener o haber desempeñado en beneficio de la Corona. Véase en: De la O Torres.

⁴⁶ La contratación de asientos con particulares fue recurrente entre los Estados europeos a lo largo del siglo XVI y XVII. En Nueva España se aplicó esta medida desde la segunda mitad del siglo XVII para regular y agilizar el abasto de la Armada de Barlovento y de todo el sistema naval que concurría por los dos océanos del virreinato novohispano.

⁴⁷ Grafenstein, «Provisión de víveres para la Real Armada y Presidios de Barlovento en el siglo XVIII: su arrendamiento a particulares o administración directa», p. 107.

licitantes. Posteriormente, el Tribunal analizaba las ofertas y seleccionaba la que mayor ahorro generaba a la Hacienda. Una vez aprobado el contrato, con previa consulta con el fiscal y en presencia del virrey, publicaban un extracto de las condiciones junto con el nombre o nombres de la persona o personas en que se remató el asiento. Aunque, según los documentos que se presentan a continuación, este modelo data de finales del siglo XVII, y, podría mencionarse, logró conservar, al menos en esencia, las mismas fórmulas jurídicas.

El primer asiento del que se tiene noticia data de 1677 y, según Germán Luis Andrade Muñoz,⁴⁸ fue entregado a Sebastián Ponce de León, vecino de Puebla, por ocho años. Ponce de León se comprometió a abastecer de bizcocho⁴⁹ a todas las embarcaciones, flotas, galeones, Armada de Barlovento, Naos de Filipinas, infantería de presidios y castillos a razón de cuatro o cinco pesos el quintal para Veracruz y diez pesos para Acapulco. Sin embargo, el contrato duró poco tiempo porque al año siguiente Ponce de León murió, dejando la actividad disponible.

De acuerdo con el mismo autor, las autoridades novohispanas inmediatamente establecieron una nueva contrata con Antonio González, procurador de la Real Audiencia de México, quien se ofreció a continuar con la provisión de bizcocho a seis pesos el quintal para Veracruz y siete pesos y cuatro tomines para Acapulco. González estuvo al frente de la actividad hasta que una mala temporada y muchas demandas hicieron que se atrasara con los bastimentos y renunciara al asiento. Sin embargo, en el Archivo Municipal de Puebla se localizan los expedientes relativos a una contrata celebrada en 1678 con tres vecinos de la ciudad de Puebla, que se desconoce si corrió paralela a la establecida con González.

Nicolás Trujillo de Villavicencio, Tomás de Mendoza y Joseph Hidalgo fueron *asentistas y proveedores generales de los bizcochos de armadas, flotas, puertos, presidios, fuerzas y castillos de su majestad de este reino*, como parte de las medidas que buscaron

⁴⁸ Andrade Muñoz, *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*.

⁴⁹ El bizcocho era un pan especial elaborado para el abastecimiento de las embarcaciones que hacían largos viajes como las que atravesaban el pacífico desde el puerto de Acapulco hasta Manila en Filipinas y viceversa, o las que viajaban a España o por los mares del sur o para los marineros que permanecían largas jornadas bordeando las costas en la vigilia y defensa del virreinato de los piratas. Existían dos tipos de bizcocho, el vaco y el blanco, ambos elaborados con harinas de trigo de Atlixco, sin condimentos para garantizar su conservación, por eso los encargados de su elaboración tenían la obligación de elegir el mejor trigo, que no estuviera ni acedo, ni mojado y que el bizcocho tuviera el peso indicado, generalmente medio kilo por cada pan. Véase en: Ocampo López, *El pan y sus molinos en la Puebla de los Ángeles*.

resolver las crecientes demandas defensivas en el imperio, consecuencia de las guerras y tensiones en ambos mares. El virrey remató a estos individuos el asiento del bizcocho, lo que significó para los regidores de la ciudad de Puebla una pérdida del control de los abastos y sus precios.

Sobre el primer asiento con los tres vecinos poblanos, se sabe que el 25 de febrero de 1678 en Real Almoneda de la ciudad de México se hizo el remate⁵⁰ de todo el bizcocho necesario para las flotas y armadas durante ocho años, en precios que no se hallaron especificados. El virrey don Fray Payo Rivera, sancionó el negocio y determinó que el Cabildo poblano estaría obligado a pagar por los bizcochos y hacerse cargo de la producción de los otros víveres. Bajo juramento, los asentistas se comprometieron a preparar en 15 días todo el pan blanco o vaco que el virrey solicitase en sus mandamientos.⁵¹ Y el Cabildo también tendría dos semanas para convocar a sus integrantes y solucionar el abastecimiento de los demás productos.

Para tener una idea del tamaño de operación, Bibiano Torres hizo una relación de los productos que normalmente componía la dieta de una tripulación:⁵²

Cuadro 2.1 Dieta de la tripulación ordinaria

Producto	Cantidad
Bizcocho vaco	2 430 quintales
Bizcocho blanco	32 quintales
Vino	368 pipas
Tocino	346 quintales
Queso	87 quintales

⁵⁰ La realización de remates era una práctica muy frecuente en la España de Felipe II para hacer frente a las necesidades del Tesoro. Según Ots Capdequi, uno de los ejemplos más representativos fue el de los remates de los puestos públicos que se llevaban a cabo frecuentemente en España y que después pasaron a la Nueva España, los cuales constituyeron una gran fuente de ingresos para la Corona y una de sus prerrogativas. Véase en: Ots Capdequi, *El estado español en las Indias*, pp. 61-68. Por otro lado, el pregón, proveniente mundo jurídico de la España medieval, era el medio y fin de la transmisión de los concejos municipales, a viva voz del pregonero publicaban sus acuerdos a la población, informes, mandatos o prohibiciones. Véase en: Illades Aguiar, «Voces de Pregonero En La Puebla Novohispana», p. 283.

⁵¹ A diferencia de los mandamientos anteriores, en que el Cabildo poblano subastó los requerimientos reales, en esta ocasión se trasladaban directamente a los asentistas reales cuando existió la demanda.

⁵² Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento*. Cabe mencionar que algunos productos y cifras se veían alteradas por las condiciones de la agricultura del lugar de donde se extraían las cosechas y las temporadas de guerra.

Menestras (haba y garbanzo)	203 quintales
-----------------------------	---------------

Fuente: Torres Ramírez, La fundación de la Armada, 1981.

Cuadro 2.2 Dieta de los enfermos y los capitanes

Producto	Cantidad
Bizcocho blanco	32 quintales
Carneros vivos	24 cabezas
Gallinas vivas	170 cabezas
Huevo	2 337 piezas
Azúcar	295 libras
Pasas	660 libras
Almendras	245 libras

Fuente: Torres Ramírez, La fundación de la Armada, 1981.

Los regidores aceptaron la orden virreinal, pues, a pesar de que dejaron de tener el protagonismo, mantuvieron parte del control sobre los abastos cuando decidían a quién entregar los géneros y a qué precios, sin embargo, con el tiempo, manifestaron su desacuerdo sobre la excesiva demanda de alimentos y los altos costos de los bizcochos.⁵³ En 1681, el Cabildo mandó una carta al virrey explicándole que la ciudad tenía deudas con los asentistas y otros labradores,⁵⁴ por lo que sugirieron al marqués de la Laguna disponer de otros recursos, además de la alcabala, para cubrir el pago de los abastos y los prestamistas.⁵⁵

El marqués y el fiscal permitieron que la ciudad utilizara los ingresos de los ramos de tributos y del pulque para satisfacer la creciente demanda en los víveres.⁵⁶ Frente a esta nueva disposición, los regidores creyeron obtener recursos para pagar los gastos del abasto anterior, que les correspondía a ellos mismos, sin embargo, la presión de los asentistas por liquidar las deudas y la creciente demanda de víveres en ambos mares no les dio espacio para analizar el éxito o fracaso del supuesto beneficio obtenido.

Desafortunadamente, no se cuenta con más detalles sobre la negociación del primer asiento sólo se sabe que en el contrato los asentistas demandaron: satisfacer el pago de los

⁵³ Celaya Nández, *Alcabalas y situados. Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*, pp. 111-125.

⁵⁴ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 30. Sesión 19 de mayo de 1687, f. 167r.

⁵⁵ *Ibidem*.

⁵⁶ AGMP, Expediente sobre víveres a las islas españolas, vol. 152. Diligencias en busca de Tomás de Mendoza, 1678, f. 1r.

bastimentos en un periodo no mayor a un mes después de la entrega en el puerto solicitado y obtener 1% de las mermas de los bizcochos como retroactivo.

El primer contrato celebrado entre los tres vecinos y el monarca funcionó con “normalidad” por los ocho años correspondientes a la contrata firmada, cuando la fecha de expiración se acercaba, creció la tensión entre los particulares por mantener la contrata y los regidores por redirigirla a su favor. El 6 abril de 1686, en la ciudad de México, el virrey marqués de la Laguna y el juez Antonio de Rojas del Consejo de su Majestad, don Pedro de Labastida fiscal de la real Hacienda, don Sebastián de Guzmán y Córdova veedor y proveedor, don Antonio de Desarvilba contador, Nicolás del Rosal y Ríos tesorero jueces oficiales de la real Hacienda y Caja, ante el escribano Francisco Montoyo, hicieron la convocatoria para el nuevo asiento de la fábrica de bizcocho.

En la Real Almoneda se hicieron los pregones correspondientes, pero aparentemente sólo se presentó el asentista Nicolás de Trujillo. El fiscal declaró haberse reunido con Trujillo en su oficina donde, después de una “larga conferencia” sobre las limitadas condiciones del contrato anterior, negociaron nuevos estatutos.⁵⁷ Los dictámenes que se generaron en esta renovación del asiento permiten conocer los intereses de los tres niveles de poder –comerciantes, regidores y autoridades reales– y cómo influyeron en el contenido del segundo contrato de pan de munición.

El fiscal propuso que Trujillo, Mendoza e Hidalgo se hicieran cargo del asiento por tiempo de ocho años, a razón de seis pesos el quintal para el puerto de Veracruz y siete pesos y cuatro tomines el quintal para el puerto de Acapulco –a excepción de los meses de julio, agosto y septiembre que se pagará a 12 pesos por quintal que va a Acapulco–⁵⁸ todo liado y empetatado; además, se les concedería mes y medio, después del día de la notificación, para que puedan fabricar la galleta marina.

De acuerdo con la postura, por considerarse el trigo perteneciente a su majestad y a la provisión de sus armadas, quedarían exentos del impuesto de las tres cuartillas⁵⁹ hasta en cantidad de 3 000 fanegas y, se les entregaría el 1% de la merma de los bizcochos como

⁵⁷ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 32. Sesión 23 de agosto de 1691, fs. 392r.-393v.

⁵⁸ Por la dificultad tan grande que hay en trajinar y pasar los ríos en los dichos tres meses de aguas.

⁵⁹ Impuesto destinado para la fábrica de las cañerías de los barrios de la ciudad.

ganancia. Respecto a otros puntos, no podrían de ser detenidos ni sus bienes embargados bajo ningún pretexto por las justicias del Cabildo y en caso de que si uno de los proveedores falleciere durante el tiempo de los ocho años de su asiento ninguno de sus hijos o herederos podrían hacerse cargo de la actividad, si en accidente de fallecer los tres el asiento quedaría disuelto.

Respecto a las obligaciones del Cabildo fueron: pagar a los asentistas anticipadamente las dos tercias partes de la cantidad del total del importe y la parte restante cuando presentasen la certificación de los oficiales reales de dichos puertos; repartir a diferentes personas el transporte de los bastimentos y, en caso necesario, ayudar con algunas mulas o caballerías para pasar los caminos en tiempo de lluvias y guerra.⁶⁰

El fiscal recibió los comentarios de los regidores y los asentistas poblanos. Los primeros indicaron su desacuerdo con “la condición que trata de dar relevado de pagar a la alhóndiga el impuesto de tres cuartillas de cada carga de harina hasta en cantidad de 3000 fanegas [pues] resulta en perjuicio de las obras publicas a que está destinada”.⁶¹ La falta del gravamen podía disminuir el rendimiento de la alhóndiga y las construcciones para la infraestructura de la ciudad, por lo que suplicaron a su excelentísima “se sirva de que los dichos asentistas no se eximan del impuesto de las tres cuartillas”. Además, pidieron al rey reconsiderarlos como los encargados de la actividad, invocando nuevamente a su tarea como administradores y encargados del pago de los bizcochos.

Los segundos, pronunciaron su desacuerdo con varias cláusulas del contrato fijado por la real Hacienda, con base en su experiencia anterior hicieron una nueva propuesta. En primer lugar, pidieron que el asiento se extendiera a 15 años, un beneficio que, les permitiría percibir mayores ganancias y consolidar algunas redes de mercados que se encontraban distribuidas en los caminos reales de México-Puebla-Veracruz y México-Puebla-Acapulco. La segunda petición fue que, en caso de muerte de uno de los asentistas,

⁶⁰ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 32. Sesión 23 de agosto de 1691, f. 393r.-395. El 3 de octubre de 1687, los alcaldes mayores recibieron la orden de proporcionar las balsas necesarias a Joseph Hidalgo y Nicolás de Trujillo, para que en su camino hacia Acapulco pasen por los ríos. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Instituciones Coloniales, Reales Cédulas, vol. D34. Real Cédula a la ciudad de Puebla, 1687, s/f.

⁶¹ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 29. Sesión 3 de marzo de 1678, fs. 248v.-249v.

sus hijos o herederos mantuvieran el nombramiento hasta finalizar el contrato⁶² y otorgarles la facultad de nombrar proveedores.⁶³

Como tercer ajuste, pidieron que el Cabildo ejecutara una pena de 1000 ducados a los tres días de recibir el mandamiento, suma que les permitiría costear la fabricación del bizcocho de manera inmediata y así “no nos ha de correr el mes y medio de término, sino desde el día del pago”. También exigieron que, en cuanto las recuas llegaran a los puertos designados, los oficiales reales enviaran las certificaciones de la entrega a la ciudad al tercer día, puesto tenían “experimentado que no sólo nos detienen días, sino seis y ocho meses y deben ser tan prontas las certificaciones”.⁶⁴ Era crucial que ese instrumento estuviera a la brevedad para que se realizaran los pagos a los proveedores, de lo contrario, mencionaron, no tendrían los caudales suficientes para cumplir con el próximo mandamiento.

En el cuarto punto pidieron que los cabildantes no tuviera ninguna autoridad sobre sus mayordomos, sirvientes, esclavos, recuas y fábricas, ni sobre las causas civiles o criminales de sus familiares.⁶⁵ Recibir un fuero como asentistas les permitiría obtener ventajas en sus propios negocios, sin la supervisión de las autoridades locales transitarían libremente por los caminos con mercancía ilícita proveniente de los puertos de Acapulco y Veracruz, sitios dónde se estacionaban las naves comerciales procedentes de Castilla y Filipinas. Asimismo, solicitaron la preferencia en los remates para la conducción de azogues, plata y demás género de su majestad a México, Puebla, Veracruz y Acapulco y el arrendamiento de estancos.⁶⁶ Esta pretensión, hace evidente su interés por transformar esta contrata en un gran negocio, en el que estuvieran a cargo de la conducción de los productos del real giro (azogue y plata) y el arrendamiento de productos estratégicos de la ciudad.

⁶² Tal es el caso de Tomas de Mendoza, quien, en 1691, estando muy enfermo organizó todas las diligencias para que su hijo, Vicente de Mendoza y Adame, quedará a cargo del asiento antes de su muerte.

⁶³ Usaron su facultad para designar a don Felipe Chávez Chacón como proveedor a los pocos meses de haber obtenido el segundo contrato.

⁶⁴ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 32. Sesión 23 de agosto de 1691, f. 398 v.

⁶⁵ *Ibidem*, f. 399r.

⁶⁶ En 1688, Nicolás de Trujillo y Joseph Hidalgo fueron informados del nuevo remate del asiento de pulques de la ciudad de Puebla, para asistir y hacer postura. Ambos, apoderaron al capitán Don Juan de Alvarado caballero de la orden de Santiago y asentista de la pólvora, para que pareciera en pública Almoneda y diera una propuesta. Véase en Archivo de Notarías del Estado de Puebla (en adelante ANEP), notaria 3. Poder: Capitanes Nicolás de Trujillo y Joseph Hidalgo al capitán Don Juan de Alvarado, 1688, fjs. 840r.-841v.

Finalmente, con conocimiento del incremento en la demanda de alimentos por la situación bélica y la falta de organización al interior del Cabildo para conseguirlos, como cereza del pastel, los asentistas formularon una propuesta atractiva al rey para encargarse del abasto de las menestras. Nicolás de Trujillo, Tomas de Mendoza y Joseph Hidalgo ofrecieron los siguientes precios:

Tabla 2.1 Precio de las menestras

Producto	Haba	Garbanzo	Frijol	Lenteja	Arroz	Queso	Jamón	Manteca
Precio* en pesos	10	10	10	12	18	18	24	28

*Por quintal

Fuente: AGMP, Actas de Cabildo, vol. 32. Sesión del 23 de agosto de 1691, f. 400v.

Considerando que la ciudad gastaba 20 500 pesos al año por los géneros, los postulantes declararon ante la Hacienda que con su propuesta dicha cuota descendería, y si, en caso de falta o escases de los granos por las malas temporadas, “algún año por falta o esterilidad no se hallare algunas de las dichas semillas se ha de subrogar en otra como se estila en los remates”.⁶⁷ A cambio los asentistas exigieron un beneficio del 2% de la merma de cada género que se entregara.

Además, pidieron al fiscal que aceptase dejar en sus manos el empetatado⁶⁸ de los productos. Los asentistas acudirían, según sus convenios, con vendedores de petates y materiales útiles para asegurar la envoltura de los víveres a precios justos, y, si fuera necesario, pedirían a los gobernantes de indios “acudan con algunas mulas o caballerías de personas para pasar los ríos y guardas los pasos donde se temieren robos hayan de acudir y fletar mulas pagándoles su alquiler y tornaes y en la Puebla se entienda también para que nos den por el tanto todas las mulas fletadas que necesitaremos”.⁶⁹ La negociación entre los asentistas y los productores parecía prometedora, conseguirían bajar los precios de producción, asegurar el traslado de los productos y estimular el mercado local a través de la participación de otros labradores y comerciantes de la región.

⁶⁷ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 32. Sesión 23 de agosto de 1691, f. 409v-410r.

⁶⁸ Los petates se utilizaban para envasar desde bizcocho hasta algunas semillas como haba, frijol y garbanzo.

⁶⁹ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 32. Sesión 23 de agosto de 1691, f. 399r.

Al enterarse de las peticiones de los asentistas, el Cabildo se opuso rotundamente y por su parte ofreció hacerse cargo de las provisiones, pues “la mayor parte de los señores capitulares se hallan con haciendas de labor de trigos temporales que las que son las que han ofrecido para el efecto”.⁷⁰ En nombre de todos los integrantes del cuerpo capitular, don Mateo de la Mella, mayordomo de rentas y tesorero de las reales alcabalas de la ciudad, bajó el precio de los productos, y, en contraposición a la postura realizada por los tres asentistas, declaró los siguientes precios:

Tabla 2.2 Posturas presentadas ante la Real Audiencia

Productos*	Bizcocho a Veracruz**	Bizcocho a Acapulco***	Tocino	Manteca	Arroz	Queso	Semillas (garbanzo, haba, frijol y lenteja)
Precios por Mateo de la Mella	5 pesos	7 pesos y medio	18 pesos	20 pesos	14 pesos	14 pesos	7 pesos
Precios por los asentistas	6 pesos	7 pesos y 4 tomines	24 pesos	28 pesos	18 pesos	18 pesos	10 pesos

Fuente: AGMP. Actas de Cabildo, núm. 32. Sesión 17 de agosto de 1691, fjs. 423 v.-427r.

*Todos en quintales

**En los meses de lluvia Mella lo ofreció a 8 pesos.

***En los meses de lluvia Mella y los asentistas lo ofrecieron a 12 pesos.

La postura de Mella no fue aceptada, entre las razones podría mencionarse que, bajo la administración del Cabildo, el abasto había presentado varias inconsistencias, en especial el rubro de los transportes. Entre 1638 y 1656, se presentaron en el Cabildo 30 certificaciones donde los oficiales reales de los puertos expresaron que una parte de los “petates vinieron [...] rotos [y] hechos pedazos”⁷¹ por lo que los productos que conducían en ellos no servían de ningún provecho. Por otra parte, los asentistas reajustaron su postura, ofrecieron bajar el

⁷⁰ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 30. Sesión 19 de mayo de 1681, f. 160r.

⁷¹ AGMP, Expedientes sobre víveres a las islas españolas, vol. 151. Certificado 19 de mayo de 1642, f. 17r.

precio del arroz a 12 pesos, hacerse cargo del embarrilado,⁷² los petates, y, lo más importante, el flete de los productos.⁷³

El virrey Marqués de la Laguna y el fiscal don Pedro de Labastida analizaron las nuevas condiciones, determinaron aceptar algunas y ajustar otras que parecían excesivas y de perjuicio para el erario real. El 23 de marzo de 1686 presentaron un nuevo pliego donde ofrecieron a los asentistas entregar el contrato por diez años, otorgar el 1% la merma del bizcocho y menestras, es decir que su ganancia fuera equivalente al 1% del costo total de los productos conducidos; aprobaron concederles la preferencia en el transporte de azogues, platas y demás géneros de su majestad y las excepciones fiscales y judiciales, sólo las autoridades reales conocerían sus causas civiles y criminales de sus mayordomos, familiares y sirvientes quedando inhibidas todas las justicias ordinarias, los bizcochos también quedarían libres de la supervisión del Cabildo. Únicamente, los oficiales reales sabrían la calidad de la galleta que fabricaron. Además, gozarían de ciertos honores como proveedores de las armadas y ejércitos, sus delitos o excesos podrían quedarse sin averiguación ni castigo para que no afectasen con su obligación.⁷⁴

Paralelamente, los regidores estarían obligados a utilizar los efectos de las alcabalas, los tributos, el pulque noveno y el papel sellado para los pagos del bizcocho y entregar un adelanto de 500 pesos a los asentistas, para que no tuvieran excusas de entregar a tiempo el bizcocho dentro del mes y medio que tenían determinado. Dadas las circunstancias, los

⁷² Se empleaban barriles hechos de madera. En Sevilla, los barriles usados tenían una capacidad de 10 quintales, unos 46 kilos aproximadamente.

⁷³ Los tres vecinos no tenían problema con gestionar el transporte ya que, en el marco del asiento, fueron dueños de recuas, en el siguiente capítulo profundizaré en ese punto.

⁷⁴ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 32. Sesión 23 de marzo de 1686, f. 398v. Al respecto, los asentistas gozaron de un “fueron militar” cuya principal característica, como lo señala Andújar, fue la extensión de este a todos los individuos que integraban la red de estos sujetos. Aparentemente, el goce era una distinción “un elemento de consolidación de los principios corporativos que diferenciaban al militar de los restantes cuerpos de la sociedad y de la organización del Estado mismo”. Andújar Castillo, «El fueron militar en el siglo XVIII. Un estatuto de privilegio.», p. 22. Un ejemplo de cómo se aplicó para el caso de los asentistas poblanos fue cuando Tomas de Mendoza fue señalado en la real Sala del Crimen por haber dicho ciertas palabras a don Francisco de Torija, regidor y contador de dicha ciudad, y fue puesto bajo de fianza de juzgado y sentenciado, sin embargo el escribano de la Cámara de Crimen del rey, Bernardo Suárez, refrendó el 22 de enero de 1684 una carta el Cabildo de la ciudad para que “desembarguen al capitán Tomas de Mendoza todos y cualesquiera bienes que le estuvieren embargados en cierta causa con 5881 pesos que están embargado en poder del tesorero Mateo de la Mella y que se hiciese notoria a los regidores de esta ciudad para que no lo impidan que se mandó guardar y cumplir por auto del capitán Diego de Villanueva Guzmán”, AGMP, Actas de Cabildo, núm. 31. Mandamiento 28 de enero de 1678, fjs. 29v.-30v.

oficiales reales se comprometieron a remitir dentro del tercer día las certificaciones de entrega al Cabildo.

De nuevo, el pliego recibió algunos comentarios. Mateo de la Mella acusó a los asentistas de manipular y pervertir los efectos:

Esta para hacerse remate del asiento del bizcocho y menestras y atiendo noticia mi parte de que una de las condiciones que pretende hacer, [los] asentistas han puesto entre otras de que se les haya de librar las cantidades que necesitaren en lo producido de reales alcabalas cuyo asiento tiene celebrado mi parte con su majestad con obligación especial hacer enteros conforme a su obligación para que este orden no se pervierta respecto a haber otros efectos para los libramientos que se dieren a dichos asentistas como son los del pulque, reales tributos, novenos y papel sellado y pido se mande a reformar dicha condición⁷⁵

Mella consideraba que era una exigencia que desacreditaba del poder de los capitulares y en especial de los administradores de los gravámenes.⁷⁶ Sin embargo, su petición no procedió, el fiscal mandó a que la ciudad se reservará a resolver el asunto de los pagos y deudas que aún estaban pendientes, así como facilitar los próximos recursos para los asentistas.

Los asentistas poco tuvieron que decir en vista de la flexibilidad de las autoridades, que admitieron varias de sus prerrogativas. El fiscal había dado buenas referencias al virrey sobre sus personas los llamó sujetos de buenos créditos, y pidió que: “la Real Hacienda y vuestra excelentísima podrá admitir dicho pliego con las condiciones del asiento”.⁷⁷

Finalmente, el 3 de mayo de 1686 el virrey y el fiscal celebraron el contrato con Nicolás de Trujillo, Tomas de Mendoza y Joseph Hidalgo, los tres vecinos se comprometieron a proveer todos los géneros necesarios a los navíos de armadas reales que entrasen y estuviesen en el puerto de Acapulco y Veracruz.⁷⁸ Inmediatamente informaron

⁷⁵ *Ibidem*, f. 406v.- 407r.

⁷⁶ Durante el siglo XVII se entregó el arrendamiento de las alcabalas a los regidores, véase en: Celaya Nández, *Alcabalas y situados*.

⁷⁷ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 32. Sesión 4 de abril de 1686, f. 401r.

⁷⁸ Entre 1682 y 1684, los tres asentistas fueron nombrados capitanes de infantería española, astilleros y gente de mar, por lo que también se les ordenó organizar compañías para el socorro de las islas Filipinas y de Barlovento. Una cédula de su majestad del 21 de febrero de 1682 tuvo ordenado que en cada un año haga se levante en la ciudad de Puebla de los Ángeles una compañía de infantería española para reclutar el castillo y real fuerza de San Juan de Ulúa en cuyo cumplimiento tengo nombrados por capitán de ella Joseph Hidalgo. Asimismo, el 28 de enero de 1684, el capitán Nicolás de Trujillo levantó una compañía para el socorro de las islas Filipinas. El salario serían socorridos por la ciudad, “por cuenta de lo que corriere de las alcabalas de ella o de otro cualquier dinero que tuviere en su poder el cabildo justicia y regimiento de dicha ciudad den al alcalde mayor la cantidad que pidiere para correr y pagar la dicha infantería, artilleros y gente de mar y de no haberlo hagan de otro cualquier dinero que pertenece a su majestad así de tributos como de otros cualesquiera

de la contrata a todos los jueces, justicias políticas, militares oficiales y recaudadores de cajas reales.

Las cláusulas firmadas por los asentistas garantizaron a la Corona el suministro de víveres sin interrupciones, al mismo tiempo que significaron beneficios y obligaciones que los particulares adquirieron una vez aprobado el contrato. Una de esas ventajas fue gozar de la exención de cualquier causa judicial, por lo que gracias a su nombramiento de proveedor de bizcocho podía transgredir algunas normas o leyes impuestas por la Corona, en razón de servicios prestados.⁷⁹

La participación de estos sujetos, ajenos a la élite capitular, fue crucial para dos cosas: el funcionamiento de las políticas defensivas de la Corona y el debilitamiento de la oligarquía poblana. Los rastros del primer contrato celebrado en 1678 con los tres asentistas y el segundo de 1686 son documentos de suma importancia porque muestran las negociaciones que las autoridades virreinales realizaron para cumplir con las demandas del rey.

A pesar de que el aprovisionamiento alimenticio respondía a las necesidades de las fuerzas marítimas instaladas en el Gran Caribe y el Pacífico y se financiaba con recursos públicos, la monarquía tuvo que recurrir constantemente a particulares para gestionar la compra, molienda y envase del trigo y menestras así como su conducción a los puertos correspondientes.⁸⁰ Según la documentación, desde 1638, con la fundación de la Armada de Barlovento, las autoridades solicitaron la ayuda de particulares y la intermediación de los capitulares para elegir y reglamentar el abasto de las tropas, sin embargo las altas demandas, los pagos excesivos y el abuso de los regidores en la administración del abasto llevaron a que se recurriera al asiento.

El asiento fue la vía más eficaz para garantizar el arribo en buenas condiciones de los víveres a las guarniciones a precios módicos, controlar los gastos y tener un cierto control sobre estos hombres de negocios. En pocas palabras, la Corona y los asentistas

efectos por convertir y de este despacho se tomara real en la contaduría y tributos y alcabalas de este reino". AGMP, Actas de Cabildo, núm. 31. Mandamiento de Infantería española, 1684, f. 24v-25r.

⁷⁹ Ayán, «El crédito de la corona y los hombres de negocios en los últimos años del reinado de Felipe IV», pp. 65-66.

⁸⁰ Grafenstein, «Políticas y prácticas de abasto de las plazas militares españolas en el Caribe», pp. 278-286.

fueron estableciendo un sistema que, en aquel contexto, fue el más conveniente para ambos.⁸¹

Mientras la Corona renunciaba a administrar directamente. Los hombres de negocios entraban en duras competencias para obtener el contrato y disfrutar de las ventajas que suponía su actividad. Entre ellas, su participación tenía un valor curricular en calidad de “servicios al rey” y servía como garantía de su demostrada fidelidad, pero, más allá de la lealtad proveída, el verdadero interés yacía en la oportunidad de obtener otros contratos y sumar privilegios a su nombre.

En resumen, a finales del siglo XVII se firmó en la ciudad de Puebla el primer contrato de asiento con el objetivo de agilizar el abastecimiento hacia las reales armadas y naves de ultramar. El asiento provocó acuerdos y desacuerdos entre los regidores y los comerciantes, quienes apelaron por sus propios intereses; los primeros por el respeto a sus derechos naturales⁸² y los segundos por el reconocimiento a su autonomía frente a los regidores. Sin embargo, las autoridades reales pusieron orden y pidieron a los regidores acatar la política del rey y respetar los acuerdos celebrados con los comerciantes.

Asimismo, la firma del asiento también se volvió en un medio para controlar los excesos del Cabildo. El poder de los capitulares era notorio dentro del sistema político novohispano ya que sus características como negociantes les ayudó a ocupar un lugar central en el campo de las autoridades superiores, no obstante, los contratiempos ocurridos alrededor de la administración de los abastos llevó a que los regidores perdieran el control sobre la actividad –a un paso de perder también el control de las alcabalas– y a que las autoridades reales prefirieran la participación de sujetos ajenos a la oligarquía.

En este caso, Nicolás de Trujillo, Tomas de Mendoza y Joseph Hidalgo son el ejemplo de la participación local y su posibilidad de celebrar acuerdos de nivel imperial. Los actores seguramente observaron las ventajas de convertirse en asentista real en un creciente negocio, por lo que aprovecharon sus recursos y su conocimiento en el mercado regional para ofrecer al virrey y la real Hacienda una propuesta atractiva. En este sentido,

⁸¹ Torres Sánchez, «Servir al rey», p. 154.

⁸² Establecidos en las Reales Ordenanzas.

se puede mencionar que el asiento trazó y sentó precedente de los futuros negocios relacionados con el aprovisionamiento de las reales armadas en Nueva España del siglo XVIII.

Aunque los cabildantes actuaron para quedarse con la contrata, la decisión del virrey y el fiscal estuvo influenciada por las medidas tomadas a finales del siglo XVII por el monarca español, las cuales buscaron reducir el poder y monopolio de la vasta burocracia que se había colocado en las ciudades. Un camino que se definirá más crudamente durante el siglo XVIII. Haciendo que los regidores se dedicaran a la tarea que tenían asignada desde un principio: obtener los fondos para el proyecto real.

Hasta aquí, se ha presentado la importancia del asiento y sus efectos en los distintos niveles de gobierno novohispano, ahora falta revisar qué sucedió en el aspecto económico, por lo que en el siguiente apartado se atenderá a ese punto.

2.3 La producción de bizcocho, carne y semillas

El bizcocho —también conocido como pan de munición o galleta marina— era un tipo de pan que se horneaba dos veces, según el Diccionario de Autoridades, “para que se enxugue [se seque], y dure mucho tiempo”.⁸³ Para que la galleta llegase a bordo de las naves era indispensable que se pusiera en marcha todo un conjunto de acciones que iban desde el cultivo hasta el procesamiento del trigo y el transporte del producto.

Como se ha mencionado en los párrafos anteriores, la cosecha de trigo fue muy fructífera en la región de Puebla-Tlaxcala. Gracias a su producción, la industria panadera tuvo un lugar muy importante en el desarrollo económico de la ciudad de los Ángeles a finales siglo XVII.⁸⁴ Las haciendas trigueras ubicadas en Tlaxcala, Tepeaca, Totimehuacan y Atlixco destinaban buena parte de su siembra a satisfacer la demanda de los mercados urbanos. Además, la navegación fue otro sector que estimuló la producción de trigo al fabricar el principal alimento de los soldados de ultramar, el bizcocho.

Generalmente, las haciendas de españoles se dedicaban al cultivo de dicho grano y utilizaban técnicas y herramientas europeas para preparar la tierra. El uso del arado

⁸³ Diccionario de autoridades, Tomo I, 1726.

⁸⁴ Pérez, «El gremio de panaderos indios en la ciudad de Puebla de los Ángeles 1549-1692», p. 166.

mediterráneo tirado por bueyes, la técnica de sembrar a voleo y la costumbre de abonar la tierra con fertilizantes de origen animal resultaron indispensable.⁸⁵ Debido a las cercanías de ríos, los hacendados de la región podían sembrar en invierno y cosechar en mayo o junio.⁸⁶

Aunque los tres asentistas poseían haciendas, las cuales se describirán más adelante, debe considerarse que las demandas de víveres podían superar la producción de las mismas o bien consumir en una sola partida todo el trigo, por lo que debían recurrir constantemente a otros labradores. Los proveedores del bizcocho tenían tres maneras de adquirir el cereal, por medio de los regatones, las haciendas o la alhóndiga. En primer lugar, se denominaba regatones a los intermediarios —sin importar su escala social o su origen racial— que había entre productor y consumidor;⁸⁷ sin embargo, estos mediadores solían cometer abusos, por ejemplo: mezclar granos de diferentes calidades y venderlos a precios muy elevados, tal es el caso del trigo blanquillo que se vendían como candeal. En segundo lugar, comprar las semillas directamente en las haciendas parecía una excelente opción pues, al pasar por menos intermediarios, significaba un ahorro; sin embargo, debían hacerse cargo de los onerosos gravámenes.

En tercer lugar, la alhóndiga, depósito público encargado de vender a los vecinos de la ciudad el cereal puesto por los cosecheros e intermediarios,⁸⁸ operó en la ciudad de Puebla a partir 1676 con el propósito de hacer frente a la especulación de los regatones y controlar los tratos de compraventa. Sin embargo, los intereses de los regidores que desempeñaban un papel importante en la agricultura tenían su propio objetivo, y era usarlo como un instrumento de enriquecimiento personal.⁸⁹ Aquello sólo provocó el descontento de los panaderos y los labradores, quienes se quejaban del elevado precio de las semillas e impuestos.

⁸⁵ Mijares, *Mestizaje alimentario. El abasto en la ciudad de México en el siglo XVI*, p. 68. El voleo es un método que consiste en esparcir la semilla en la cama del semillero, se utiliza cuando la semilla es pequeña y se siembran grandes cantidades, al momento de la siembra se tiene el cuidado de distribuir bien las semillas, para evitar que éstas queden amontonadas.

⁸⁶ Suárez Argüello, *La política cerealera en la economía novohispana. El caso del trigo*, p. 68.

⁸⁷ Mijares, *Mestizaje alimentario. El abasto en la ciudad de México en el siglo XVI*, p. 54.

⁸⁸ Vásquez de Warman, «El pósito y la alhóndiga en la Nueva España», p. 395. Además, en épocas de crisis la Alhóndiga tuvo una importante función: combatir la escasez controlando el precio del maíz o trigo y evitando el acaparamiento.

⁸⁹ Alfaro Ramírez, «El abasto de cereales en la Puebla del siglo XVII. El trigo blanquillo, la alhóndiga y el “pósito” tocinero.», p. 93.

Dado el contexto, puede especularse que los asentistas compraron el trigo, y otras semillas, directamente en las haciendas. Al ser dueños de recua no tenían que preocuparse por los gastos del transporte y por tratarse de un “servicio al rey” estaban exentos de pagar el impuesto de las *tres cuartillas*. Además, gracias a su conocimiento sobre la región sabían con quién o quiénes acudir.⁹⁰

Una vez que el trigo era adquirido, los compradores lo llevaban algún molino cercano para tritarlo y convertirlo en harina. La situación con los molinos resulta muy interesante, entre finales del siglo XVI y el resto del siglo XVII algunos hacendados pidieron permiso a las autoridades, por medio de mercedes reales, para construir molinos. En teoría, según Ivonne Mijares,⁹¹ cualquier vecino podía solicitar una merced para montar un molino, pero, dado los altos costos de construcción y mantenimiento, sólo los sujetos con gruesas sumas de dinero podían conseguir la concesión. Con el tiempo, esto provocó que los hacendados y los panaderos no poseedores de esa instalación generaran una dependencia hacia los ahora hacendados-molineros,⁹² quienes lograron acaparar el mercado de las harinas en Puebla.

Una vez adquirida la harina por los panaderos, principales compradores, pasaban a manos de los operarios de las panaderías, en su mayoría indios, quienes debían tener cierta especialización en los métodos que se aplicaban para moldear y hornear el pan, en especial cuando se trataba del bizcocho que exigía doble cocción. Utilizaban tornos y cedazos para

⁹⁰ Al estar exentos del impuesto de las *tres cuartillas*, los asentistas introdujeron más cargas de las que necesitaban. Según las fichas disponibles en el sitio web del Archivo General de la Nación, en 1691, Miguel Gerónimo de Ballesteros, contador del tribunal de la Audiencia de Puebla, expresó en un oficio que los proveedores tenían prohibido vender o rematar las semillas, pues los cabildantes se percataron que los vecinos despachaban ilícitamente los granos. A pesar de la advertencia, en 1695, los diputados de la alhóndiga pidieron proceder ejecutivamente contra los asentistas y sus herederos para cobrar las 36 759 cargas de harina que habían introducido demás. AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, vol. 17, exp. 97. Sesión 25 de mayo de 1695; AGN, Instituciones Coloniales, Indiferentes Colonial, caja 4182, exp. 21. “Abastos y panadería”, 1691

⁹¹ Mijares, *Mestizaje alimentario. El abasto en la ciudad de México en el siglo XVI*, 70.

⁹² Los primeros molinos se establecieron en los ranchos y las haciendas de San Francisco, Santa Bárbara, El Cristo y San Mateo. En la ciudad, a las orillas del río Atoyac, se construyeron los de Huexotitla, El Carmen, Mayorazgo, de En medio, Guadalupe, El Batán, La Teja y San José del Puente; y, para la primera mitad del siglo XVII ya se encontraban registrados más de 30 molinos en la capital. Morales Pardo, «Trigo, trojes, molinos y pan, el dorado de la oligarquía poblana».

cernir la harina, artesas para hacer la masa, mesas para amasar y moldear el pan; tableros para dejarlo reposar y fermentar, y hornos de leña para cocerlo.⁹³

El tocino fue otro producto negociado por los asentistas en la segunda contrata (1686). El producto estaba sometido a un proceso que requería mano de obra, capital y un conocimiento técnico adecuado para obtener buena carne. En la región, la ganadería tuvo un desarrollo muy importante. Específicamente, la comercialización del cerdo y la exportación de sus productos alcanzó en los siglos XVI y XVII grandes proporciones debido a que se elaboraban distintas mercancías con un mínimo de transformación⁹⁴ — tocino, embutidos, sebo y jabón—. Además, los cerdos eran muy fáciles de criar, pues, sin muchos cuidados, podían multiplicarse en criaderos de media legua e incluso en las mismas casas de los vecinos. Para el siglo XVII, los puercos se habían vuelto parte de la urbe. Esto provocó que las autoridades municipales intervinieran para regular el número de animales que andaban sueltos por la calle y controlar su matanza. Pero, pese las ordenanzas, los rastros ilegales dentro de la ciudad continuaron existiendo.

Los indios, los negros y los mulatos eran los facultados de matar el cerdo y obtener el lomo, las costillas, el espinazo y, en especial, el tocino. Este último se separaba en hojas de distintas porciones, después se adobaba en salmuera y, por último, se enjuagaba y guardaba, aislado de la luz y los insectos, para lograr conservarlo hasta por un año.⁹⁵ Los compradores acudían a los rastros, los regatones y las tocinerías para adquirir el producto; los rastros no sólo eran los lugares donde se sacrificaban cerdos, también se podía comprar la carne y otros animales (cabritos y corderos). Las tocinerías estaban ubicadas dentro de la ciudad y estaban autorizadas para comercializar chorizo, cecina, tocino, jamón y manteca.⁹⁶

Por la cantidad tan elevada de tocino se puede descartar que los asentistas hayan acudido a los regatones y los tocineros, sobre todo porque los intermediarios manejaban los

⁹³ García Acosta, «El pan de maíz y el pan de trigo: una lucha por el dominio del panorama alimentario urbano colonial».

⁹⁴ Moreno, «El cerdo. Historia de un elemento esencial de la cultura castellana en la conquista y colonización de América (siglo XVI)», p. 19.

⁹⁵ Covarrubias Orozco, *Tesoro de la lengua castellana o español*.

⁹⁶ Las tocinerías debían estar matriculadas y recibían periódicamente visitas ordenadas por el Ayuntamiento, esto con el objetivo de controlar que no tiraran desperdicios a la calle ni a las acequias urbanas, y también vigilar que no criaran cerdos dentro de la ciudad Véase en: Quiroz, «Del estanco a la libertad», p. 198.; para el caso de Puebla: Loreto López, «Calles, zahurdas y tocinerías. Un ejemplo de integración urbana en Puebla de los Ángeles del siglo XVIII».

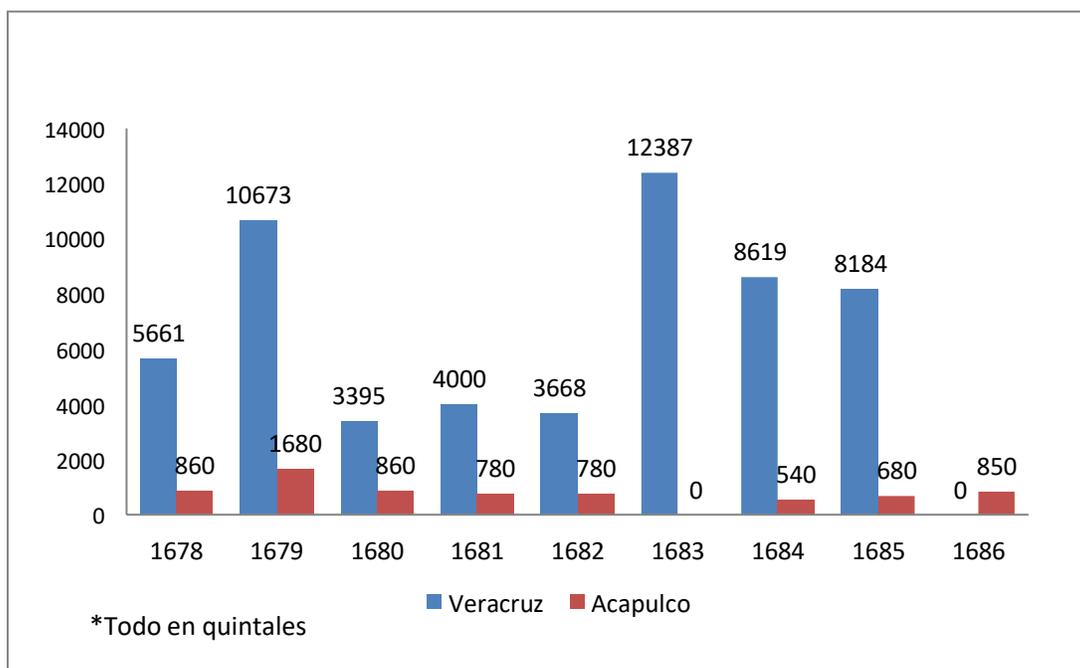
precios más elevados del mercado y los segundos sólo producían lo permitido por el Cabildo. Por otra parte, los negocios con los dueños de los rastros eran directos y a excelentes precios. Una vez obtenido los productos, los asentistas preparaban a sus recuas para salir rumbo a los puertos donde las naves esperaban las provisiones que las acompañarían en su travesía por el océano.

2.4 Montos, costos y pagos de los víveres suministrados a las naves militares

En este siguiente apartado se abordará la información correspondiente a costos y pagos de los suministros de víveres y bizcochos para las flotas, así como los problemas que se presentaron durante el tiempo de las dos contrata. El costo de los aprovisionamientos estaba regulado por precios fijos, los cuales se habían ajustados previamente entre la real Hacienda y los asentistas, aunque no se hallaron cuotas del primer contrato a partir de los expedientes se puede realizar una reconstrucción de lo que sucedió en el periodo de 1678-1686 respecto al financiamiento y montos (ver **Anexo 1**).

Un porcentaje de la harina que se produjo en Puebla se transformó en galleta marinera y formó parte de la dieta de los soldados de mar que viajaron dentro de las naves que recorrían el Caribe y el Pacífico. En los ocho años que abarcó el primer contrato de asiento, se emitieron alrededor de 69 mandamientos para el abasto de las flotas. Las cifras que se presentan a continuación son los resultados de las sumas hechas de las cantidades que el virrey solicitaba en cada mandamiento y un estado general de los envíos que se realizaron, por lo que el análisis de estas cifras deberá hacerse con cuidado pues pueden existir en otros repositorios más datos al respecto. Eran los generales y los capitanes de las embarcaciones quienes comunicaban al virrey la cantidad precisa de bizcocho, para mayores detalles de las cifras por mandamiento ver **anexo 1**.

Gráfica 2.1 Bizcocho enviado desde la ciudad de Puebla a los puertos de Veracruz y Acapulco, 1678-1685*



Fuente: AGMP, Actas de Cabildo, núm. 29; Expediente sobre víveres a las islas españolas (1677-1684), vol. 152.

Tal como puede observarse en la gráfica anterior, se han utilizado a Veracruz y Acapulco como los puntos de destino. El bizcocho poblano no sólo procuró las demandas de la nao de China y la Armada de Barlovento, también llegó a los galeones de Tierra Firme, el presidio de La Habana y algunas naves comerciales.

Tal fue el caso del año 1678, en que se enviaron a los galeones de Tierra Firme⁹⁷ estacionados en el puerto de San Juan de Ulúa, 1000 quintales de bizcocho para reemplazar los que se habían enviado en 1677 y que no estaban de provecho para los tripulantes. En 1679 se remitieron otros 1000 quintales⁹⁸ a los galeones, ya que debían dirigirse urgentemente a La Habana a finales de febrero, para desalojar al enemigo francés que sea había apoderado de la laguna de Maracaibo;⁹⁹ en ese mismo año, la Armada condujo otros 500 quintales hacia el presidio de la isla y otros 600 a la Laguna de Términos en Campeche.

⁹⁷ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 29. Mandamiento de su excelentísima para la remisión de bizcocho, 1678, 342v.- 343r.

⁹⁸ De los 3000 quintales demandados 1000 serían para los Galeones de Tierra Firme.

⁹⁹ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 29. Mandamiento de su excelentísima para la remisión de bizcocho, 1679, fjs. 384v.385r.

Dos años después, se exportaron nuevamente 2 000 quintales a La Habana. En 1684,¹⁰⁰ dos navíos de azogues que estaban estacionados en el puerto de Veracruz solicitaron 2 174 quintales, mientras que, al año siguiente se socorrió al puerto de Campeche con otros 600.

El aprovisionamiento de los galeones y presidios también fue responsabilidad de los asentistas, como su título lo indicaba, fueron nombrados como “proveedores generales de los bastimentos de armadas, flotas, puertos, presidios, fuerzas y castillos de su majestad de este reino y provisiones de las naos de Filipinas y reino de Perú,” por lo que tenían la responsabilidad de satisfacer todo el bizcocho necesario a esos los territorios.

Del mismo gráfico se puede distinguir que al puerto de Acapulco se mandó menor cantidad de bizcocho, porque su población de marineros oscilaba entre 150 a 200.¹⁰¹ A excepción del año de 1679 que superó los 1500 quintales. Además, después del Tratado de Westfalia, en el que figuró el reconocimiento de los holandeses en el Pacífico y el Caribe, las operaciones militares en Filipinas disminuyeron.

Las fluctuaciones que se presentan en la tabla pueden tener diferentes explicaciones, a la que me remito es la prioridad que la Corona le dio al Caribe sobre el Pacífico. Debe tomarse en cuenta que las naves españolas cargadas de los caudales reales viajaban por el Atlántico por lo que debía incrementarse la seguridad en esa zona con barcos y hombres preparados para los ataques. Tomando en cuenta esa razón, los auxilios dirigidos al Pacífico fueron inferiores.

A diferencia del buen servicio que los asentistas procuraron brindar a la Corona, la ciudad no hizo lo mismo con los pagos a los proveedores. En teoría, no debían existir problemas para liquidar los montos, pues en 1638 se había acordado incrementar del 4 al 6% el impuesto de alcabala para pagar los suministros, sin embargo, los regidores tuvieron

¹⁰⁰ Nicolás de Trujillo y Joseph Hidalgo fueron nombrados capitanes de infantería española, artilleros y gente de mar en el año de 1683. Y, en 1684, el capitán Trujillo levantó en la ciudad una compañía de infantería española (compañía ligera compuesta de 70 a 250 hombres) para el socorro de las islas Filipinas y don Hidalgo otra para reclutar el castillo y real fuerza de San Juan de Ulúa. Asimismo, don Felipe Chávez, asentista que obtuvo su nombramiento por medio de don Nicolás, también organizó una compañía para el real campo de Manila. El sueldo de 20 pesos de oro común a de cada soldado estaría a cargo de la ciudad, sin embargo, los capitanes no recibirían pago alguno puesto que la Real Caja de la ciudad de México ya tenía librado sus sueldos. AGMP, Actas de Cabildo, núm. 31. Sesión 8 de enero de 1684, fjs. 20r.-24v.

¹⁰¹ Celaya Nández, *Alcabalas y situados. Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*, p. 135.

varias dificultades para liquidar las fianzas que superaban los 61 000 pesos de oro común. A tan sólo un año de colocado el asiento, se comenzaron a presentar quejas por parte de los asentistas. En 1679 Nicolás de Trujillo dirigió, en nombre y poder de Tomas de Mendoza y Joseph Hidalgo, al virrey Fray Payo de Rivera una petición en la que manifestó que, a pesar de haber entregado la cantidad solicitada en los mandamientos, la condición de dar 1% de las mermas en los bizcochos no se estaba cumpliendo.

Así que pidió al virrey mandar, conforme al asiento, la paga correspondiente de lo que se les debía. El fiscal respondió que para justificar ese pago era necesario que Trujillo presentara todas las certificaciones emitidas por los oficiales reales de Veracruz y Acapulco. El asentista presentó la documentación solicitada por lo que el fiscal mandó que el Cabildo y al regimiento de la ciudad de Puebla, por efecto de reales alcabalas, pagaran a los asentistas el 1% especificado en el asiento. El mayordomo de alcabalas de la ciudad, Mateo de la Mella, pagó a Trujillo 610 pesos de oro común por los 10 673 quintales y 3 libras de bizcocho vaco y blanco¹⁰² que condujo a la nueva ciudad de Veracruz.

Pero los problemas no pararon ahí, por el contrario, irían en aumento, los señores Joseph Hidalgo y Nicolás de Trujillo también denunciaron ante Fray Payo de Rivera que no se estaba cumpliendo una cláusula del contrato, referente al pago de la tercera parte después de presentar las certificaciones. El virrey y el fiscal favorecieron la petición y:

por la mucha carestía de los trigos y gran cantidad de bizcocho que se necesitó para la provisión de las armadas se consiguió grande ahorro a la real Hacienda en dispendio de los caudales de los asentistas y proveedores de dicho bizcocho, en cuya atención, siendo vuestra excelentísima servido podrá mandar que el Cabildo y el regimiento de la muy noble ciudad de los Puebla de los efectos de reales alcabalas de su cargo luego y sin dilación alguna paguen a dichos asentistas.¹⁰³

La orden reconoció la labor de los proveedores, al administrar una red amplia de producción para fabricar el bizcocho, la cual se veía constantemente afectada por las malas temporadas. Los asentistas hacían el esfuerzo por mantener el precio siempre a favor de la

¹⁰² AGMP, Actas de Cabildo, núm. 29. Mandamiento de su excelentísima que presentó Nicolás de Trujillo para el pago de su asiento, 1679, f. 455r.

¹⁰³ *Ibidem*.

Corona, por lo que se ordenó al Cabildo satisfacer los pagos sin retraso alguno a los proveedores.

A pesar de los recursos asignados para pagar el asiento, los regidores no lograron sanear sus deudas con los asentistas, por lo que en 1679 solicitaron un préstamo a los comerciantes de la ciudad con valor de 20 000 pesos. Debido a los gruesos despachos de bizcochos para las armadas y flotas de ambos mares, se organizó una comisión integrada por los regidores don Joseph de Barrio, el alférez mayor don Miguel Raboso de la Plaza, el alguacil mayor tesorero general don Juan de Ávila Galindo, don Francisco de Torija Ortuño y don Alonso Díaz de Herrera para que en compañía del capitán Mateo de la Mella, ahora alcalde ordinario, salieran a buscar prestados entre los vecinos de la ciudad dicha cantidad¹⁰⁴.

Como ya fue mencionado, los problemas de liquidez se hicieron presentes desde el primer año. Podría decirse que, inicialmente, el problema era sólo para las autoridades fiscales de la ciudad, pero, con el tiempo, se convirtió también en una presión económica para los asentistas. Una solución fue utilizar los ingresos procedentes de los tributos y el impuesto del pulque para satisfacer la creciente demanda en los víveres.¹⁰⁵

El descontento de la Hacienda estalló contra el ayuntamiento cuando el 1 de febrero de 1683, el regidor Aguayo declaró en la sala capitular que “los comerciantes debían más de 25 000 pesos comprobable por los recaudadores siendo necesaria su cobranza”.¹⁰⁶ Su declaración explicaba, en cierta medida, por qué no había el dinero suficiente para sanear las deudas, al no ejecutarse el cobro puntual de la alcabala en las garitas. Los regidores decidieron no tomar medidas al instante para cobrar los atrasos a los mercaderes –muchos de ellos sus familiares–, ni vigilar las entradas de la ciudad.¹⁰⁷ Pero ante la queja de los asentistas y el desorden en la administración por parte de la oligarquía urbana, la Hacienda

¹⁰⁴ *Ibidem*, f. 472r.

¹⁰⁵ AGMP, Expediente sobre víveres a las islas españolas, vol. 153. Sesión 13 de enero de 1686, f. 125v.126r.

¹⁰⁶ Celaya Nández, *Alcabalas y situados. Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*, p. 132

¹⁰⁷ Este problema se tradujo en que los últimos años de la administración del Cabildo continuaron las fricciones con los mercaderes, quienes a mediados de 1694 reafirmaron su oferta de encargarse de las alcabalas por \$65, 000 anuales. [...] Así fue como la pérdida de la administración de las alcabalas acarrió sombrías consecuencias para la ciudad de Puebla. Fue sin duda una de las causas del estancamiento de la económica local a principios del siglo XVII. Véase en: Alfaro Ramírez, «La lucha por el control del gobierno urbano en la época colonial. El cabildo de la Puebla de los Ángeles, 1670-1723»

pidió a los regidores presionar a los matriculados para agilizar los pagos y no poner en peligro el plan real.

Ante la demanda, los regidores recurrieron urgentemente a nuevos préstamos con los comerciantes y tomaron de los tributos y el pulque el dinero que hacía falta. La ciudad se encontraba envuelta en deudas, por una parte, porque los regidores se negaron a cobrar a los comerciantes que debían a los recaudadores y, por otro lado, porque debían sanear las deudas con los contratistas, que aumentaban en función del desarrollo de la actividad bélica. A raíz de la cesión de derechos de la recaudación de la alcabala a los cabildos en 1600, la ciudad entró en una crisis porque los regidores comenzaron a conferir “descuentos” a familiares y amigos.

Pero no todos los problemas fueron por temas financieros, los asentistas también los tuvieron con el producto y la materia prima que manejaron. En 1683, el virrey Conde de Paredes informó a los proveedores de las quejas que el capitán de la Armada de Barlovento extendió sobre la mala calidad y fabricación del pan que recibieron en el puerto de Veracruz. Este perjuicio no sólo atentaba contra la salud y los sustentos de los soldados en ultramar, también lo hacían contra el rey por el fraude que estaban cometiendo.

El virrey mandó al alcalde, don Estacio y Benavides, que antes de que los asentistas procedieran a la fábrica del bizcocho “reconozca judicialmente con personas prácticas e inteligentes de las harinas de que lo fabrican y después de hecho y antes de salir de dicha ciudad vuelva hacer inspección y reconocimiento de su calidad a percibiéndoles a que cumplan con las condiciones de su asiento”.¹⁰⁸ Benavides procedió con las diligencias, y reunió a un grupo peritos expertos para declarar sobre la calidad y legalidad de los trigos y las harinas que los asentistas usaban para fabricar el pan. Se nombró al alférez Francisco Lorenzo del Castillo, el capitán Lucas Martín Lozano, Juan Prieto de Guevara, Jerónimo Molina, Bartolomé de Pliego y Luis Ordoñez, en su mayoría dueños de panaderías y bizcocheros, como inspectores. Los seis visitaron las casas de los asentistas, en la casa de

¹⁰⁸ Expediente sobre víveres a las islas españolas (1677-1684), vol. 152, f. 274r.

Nicolás de Trujillo revisaron dos trojes altas que almacenaban en unas 150 cargas y, en la otra, 250 cargas de trigo pelón¹⁰⁹ de temporal y dijeron ser todas de buena satisfacción.

En la casa de Joseph Hidalgo, donde fabricaron el bizcocho, los inspectores abrieron la troja y reconocieron que en ella había más de 500 cargas de trigo y harina que cumplían con todo el agrado para fabricar excelentes bizcochos. En la casa de Tomas de Mendoza sucedió lo mismo, 150 cargas trigo de toda elección no mojadas, heladas o agorjadas.¹¹⁰ Los inspectores declararon que el trigo y la harina almacenada se encontraban en buenas condiciones y si después de su fábrica había algún accidente de mojarse o meterlos en partes húmedas era durante su trayecto a *Tierra Caliente*, donde se corrompían más rápido.

A finales de 1683 la situación quedó aclarada, la responsabilidad se fincó sobre los dueños de recuas que condujeron los bizcochos hacia los puertos.¹¹¹ No obstante, vale la pena mencionar que uno de los inspectores era muy cercano a Trujillo. En el primero año que corrió el asiento, el bizcochero Jerónimo Molina se hizo cargo de remitir a la ciudad de Veracruz 1000 quintales de bizcocho en el nombre de los asentistas, además prestó varias cargas de trigo a Trujillo durante sus años como proveedor. Aunque una sola persona no podía hacer que todos declararan a favor de los contratistas, debe reconocerse la importancia de la relación entre Molina y los asentistas, en la cual se profundizara más adelante.

Al concluir el primer contrato, las tensiones entre los capitulares y los proveedores aumentaron, ambos estuvieron envueltos en problemas con las autoridades virreinales debido a las quejas y denuncias que emitían en su contra. Sin embargo, el virrey procuró analizar cuidadosamente la situación para no perjudicar el abastecimiento a las tropas. Cuando se negoció la segunda contrata varios intereses relucieron, pero las autoridades con una aparente neutralidad se inclinaron por la mejor propuesta, una que cumpliera con objetivos de brindar seguridad a las embarcaciones reales.

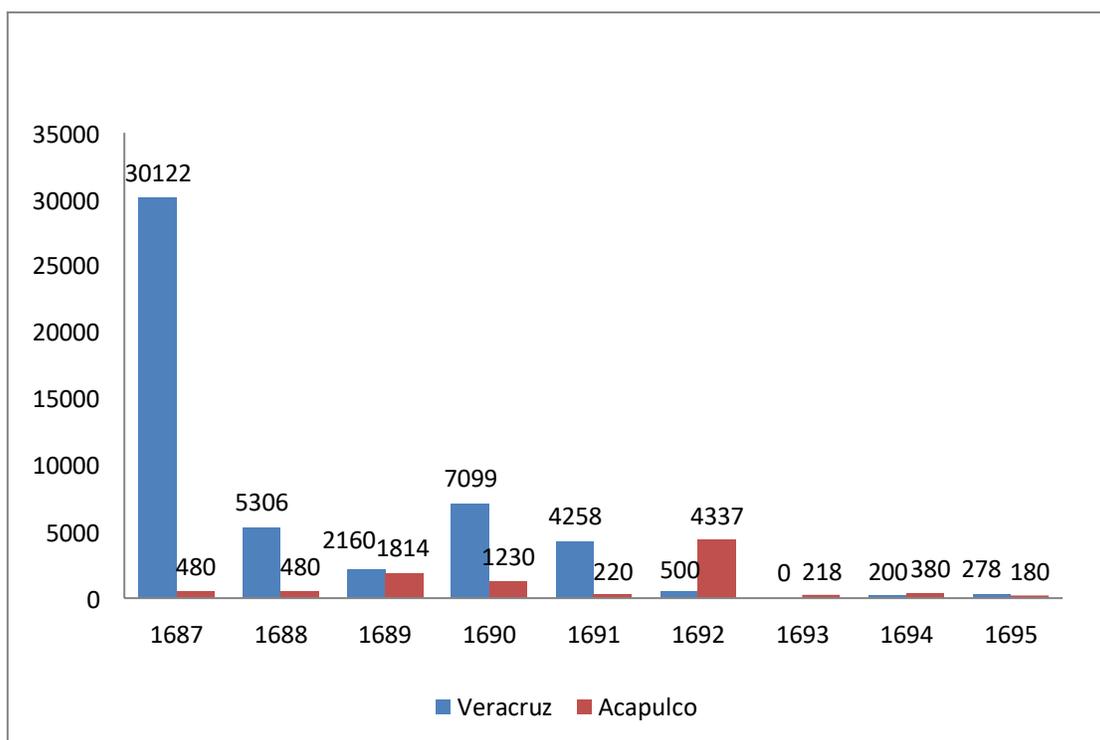
¹⁰⁹ Semilla que produce un trigo que entiesa el pan y lo hace pesado. En Morales Pardo, «Trigo, trojes, molinos y pan, el dorado de la oligarquía poblana».

¹¹⁰ Se refiere a que no tuviera gorgojo (curculiónidos), plagas dañinas para la agricultura.

¹¹¹ AGMP, Expediente sobre víveres a las islas españolas, vol. 152. Sesión 5 de enero de 1686, f. 278r.

El primer contrato llegó a su fin en enero 1686 y, como se abordó en los párrafos anteriores, comenzaron las negociaciones por la segunda contrata. En mayo de 1686, los tres asentistas comenzaron a hacerse cargo de fabricar y conducir todos los bizcochos y víveres necesarios para el conjunto de naves españolas. Entre 1687 y 1695 se resolvieron 46 mandamientos, en la siguiente gráfica pueden distinguirse las cantidades de bizcocho conducido (para más detalles ver **Anexo 1**):

Gráfica 1.2 Bizcocho enviado desde la ciudad de Puebla a los puertos de Veracruz y Acapulco, 1687-1695*



Fuente: AGMP, Actas de Cabildo, núm. 32, 33 y 34

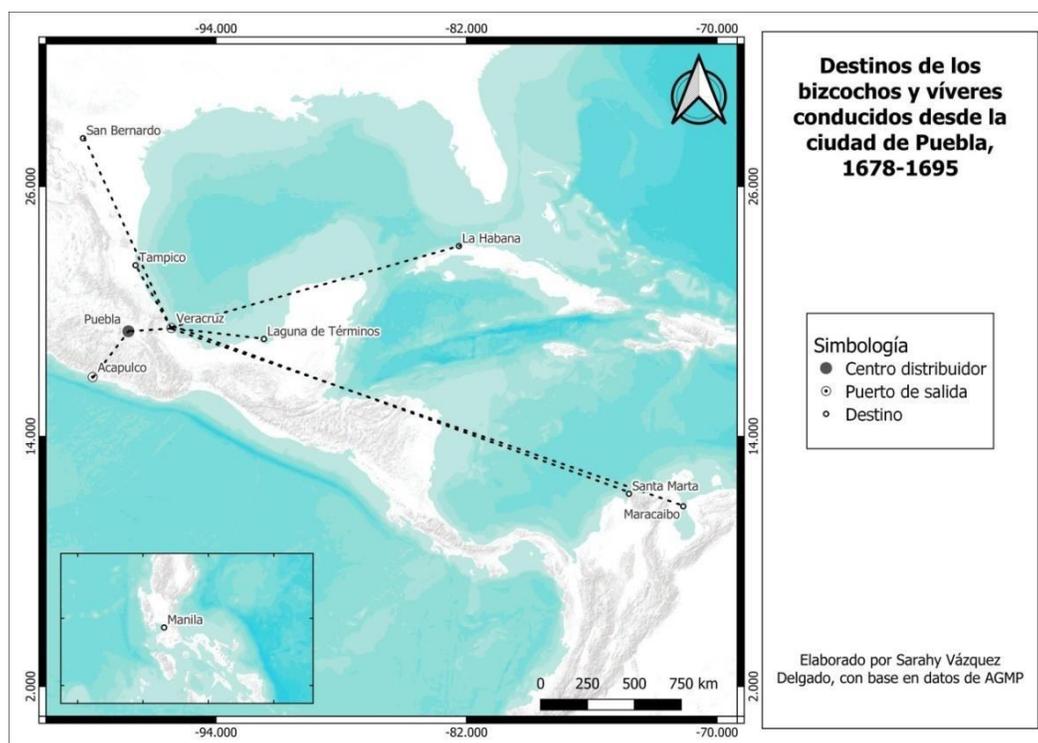
Con lo que respecta al periodo anterior, hubo una disminución de poco más del 50% en los bizcochos conducidos al puerto de San Juan de Ulúa. A pesar de ello, en 1687, se lograron remitir 100 quintales de galleta a Tampico y 30 022 quintales a Veracruz para la Armada; en 1689, 500 quintales para las dos naos del Perú y 114 más para ir a combatir a los piratas que amenazaban los mares del Pacífico. En 1691, se socorrió al lago de San Bernardo en Texas con 110 quintales. Finalmente, entre 1694 y 1695 se enviaron 200 quintales a Campeche y otros 45 más a la Armada de Santa María de Galve, respectivamente. Los envíos de comestibles a las demás plazas de la región del Gran Caribe, entre 1678 y 1686,

eran menos cuantiosos que los que llegaban Cuba, en donde confluía mayor número de empleados en los trabajos de obras de fortificaciones de artillería y se redistribuía a las islas cercanas.

Ahora bien, los datos de la tabla anterior son interesante porque muestran una caída en los envíos de bizcocho, entre las razones: la progresiva decadencia de la economía poblana. En las últimas décadas del siglo XVII, la región de Puebla-Tlaxcala vivió una crisis alimentaria ocasionada por la epidemia de sarampión. El punto más agresivo de la enfermedad sobre la sociedad sucedió en 1692, no obstante, los estragos se sintieron unos años antes. Bajo panorama fue complicado producir los panes de munición. No se descarta que otras ciudades, del Bajío, por ejemplo, asistieran ante la complicada situación. Dadas las prioridades del rey por proteger las “llaves del Nuevo Mundo” la gran mayoría de lo producido en Puebla salía rumbo a Veracruz.

En el siguiente mapa se presenta, con base en la documentación localizada, los alcances de los suministros producidos en la ciudad de Puebla.

Mapa 2.1 Destino de los bizcochos y víveres conducidos desde la ciudad de Puebla, 1678-1695



Elaboración propia con base en datos de AGMP

De manera visual, se pueden distinguir las regiones a dónde se dirigían los alimentos, sitios con pocos terrenos fértiles para la cosecha de maíz, trigo y arroz, que sólo cultivaban lo indispensable para su subsistencia.¹¹² Ciertamente, los asentistas cumplieron con su obligación como proveedores de todo el bizcocho útil para las embarcaciones e infantería de presidios y castillos distribuidos en puntos estratégicos de las fronteras defensivas.

El tema de la liquidez continuó preocupando a los capitulares y los proveedores. El Ayuntamiento realizó el 15 de julio de 1688 un informe de pagos, ingresos y adeudos de la ciudad, donde el capitán, regidor y administrador de las reales alcabalas don Antonio Ignacio de Aguayo explicó que la ciudad tenía deudas con su majestad por 23 000 pesos y más de 22 000 pesos con diferentes personas¹¹³ por los bizcochos. Según el informe del regidor, los montos sufrían de un 5% de réditos y se organizaron de la siguiente manera:¹¹⁴

Cuadro 2.3 Deudas de la ciudad de Puebla, 1687-1688

Motivos	Montos
Bizcocho y menestras para remitir al puerto de Acapulco, enero de 1687	1 818 pesos
Bizcocho para la armada, marzo de 1687	18 313 pesos
Bizcochos y menestras, uno para el puerto de Acapulco y otro para la Veracruz, enero de 1688	9 000 pesos
Bizcocho y menestras, marzo de 1688	22 371 pesos
Infantería para la nao que fue a las islas Filipinas	13 129 pesos
Total	54 631 pesos

Fuente. AGMP, Actas de Cabildo, núm. 32.

En 1689 se leyó una carta del conde de Galve donde hizo notorio los 25 000 pesos que aún se debían y obligó a que no hubiere la más leve omisión. Los repartidores y administradores debían pagar “puntualísimamente”, y en caso de que no fuera así los señores asentistas

¹¹² Grafenstein, «Políticas y prácticas de abasto de las plazas militares españolas en el Caribe», pp. 257-265.

¹¹³ Primero se pagaron a los conventos de las religiosas de esta ciudad y a otras capellanías 10 000 pesos de principal y 800 que estaban debiendo de corridos. Otros 3 000 pesos por cuenta de 4 000 pesos que se debían a Doña Magdalena de Córdoba y 3 000 pesos más o menos que se han pagado este año del rédito a 5%.

¹¹⁴ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 32. Propuesta del señor don Antonio Ignacio de Aguayo, 1688, fjs. 64r.-64v.

podrían reportar esta falta a la liquidación. Como puede observarse el discurso de Aguayo es interesante porque ilustra la situación económica de la ciudad ante el sistema de asientos. La solicitud de préstamos generó un ambiente desfavorable para el Ayuntamiento, en un periodo de 17 años habían contraído deudas que alentaron a dismantelar la oligarquía que se había cimentado en el Cabildo.

El cuerpo capitular no fue el único afectado, los asentistas también tuvieron problemas para completar los bastimentos. Si se recuerda, los proveedores hicieron un ajuste importante en el segundo contrato: se comprometieron a abastecer todas las menestras que fueran útiles en las dietas y a conducir las. Pero, la gran mortandad de sarampión de 1692 afectó a la población que vivía en las haciendas productoras de granos, ocasionando que los recursos se encarecieran.¹¹⁵ Además, los mandamientos del virrey rebasaron las capacidades de los particulares porque, como se profundizará en el siguiente capítulo, ellos no fueron directamente los productores. Los asentistas pasaron por el peor momento de la actividad en la década de los noventa, la enfermedad de don Nicolás de Trujillo y la muerte don Tomás de Mendoza afectaron la productividad del negocio, situación que se desarrollara en el siguiente capítulo.

La segunda contrata llegó a su fin en enero de 1696, sin embargo, el virrey mandó que don Joseph Hidalgo se hiciera cargo de despachar unos quintales de bizcochos y menestras en el mes de febrero, como tenía experimentado. Para cumplir con el mandamiento solicitó un adelantó a la real Hacienda por “la gran carestía de trigo y todos los frutos y bastimentos se hallan mis partes destruidos y tan imposibilitados de medio que no es sirviéndose vuestra majestad mandar que a mis partes se adelanten 50 000¹¹⁶ pesos por la importación de los bastimentos”.¹¹⁷

El fiscal aprobó los caudales referidos, pero advirtió que la Hacienda no se haría cargo del crédito, sería la ciudad quien entregaría lo recolectado, en todo el mes de febrero y marzo, “de los efectos de reales novenos, alcabalas, pulques y tributos y también de lo

¹¹⁵ Cuenya Mateos, *Puebla de Los Ángeles en tiempos de una peste colonial*, pp. 143-173.

¹¹⁶ Los gastos se elevaban a los 80 000 pesos anuales.

¹¹⁷ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 34. Mandamiento de su excelentísima, 1696, f. 34r.

que procediere de los oficios de don Joseph Ortega que están para rematarse”.¹¹⁸ En atención a la respuesta, el alcalde concedió a Hidalgo el adelanto para hacer pronto el despacho de los bizcochos y menestras en la misma calidad de los años anteriores.

El último asentista presentó un memorial al conde de Moctezuma a quien señaló “a los pies de vuestra excelentísima” que, durante todo el tiempo que mantuvo el asiento del bizcocho y menestras fue exento de pagar en la ciudad de los Ángeles las tres cuartillas, por lo que en esta ocasión extraordinaria pidió que, a pesar de haber fenecido el último contrato, se respetara esa cláusula por tratarse de un servicio para la Corona. El fiscal expresó que no era “rigurosamente un asiento [sino] sólo de una provisión cuyo ajuste ha cabido extrajudicialmente”,¹¹⁹ sin embargo valoró el hecho de que se tratara de una provisión para su majestad, para no ocasionar perjuicio en la calidad de los productos, aprobó la solicitud.

No obstante, la ciudad no compartió la idea. Los regidores respetaron el adelanto de los 50 000 pesos, pero, se opusieron a la condición de las tres cuartillas, argumentaron que la ciudad no tenía ingresos para reparar “la cañería por donde se conduce el agua de sus pilas para el sustento de su vecindad y demás obras públicas que se halla hoy con suma deterioridad, más con el accidente de la avenida que se experimentó el día 15 del correspondiente que se robó la tarjea principal”.¹²⁰ Suplicaron al virrey negarse a dicha petición, pero, como en años anteriores, la opinión del Ayuntamiento respecto a la administración de las provisiones militares fue puesta de lado e Hidalgo gozó de las prerrogativas del fiscal para cumplir sin problemas con el mandamiento.

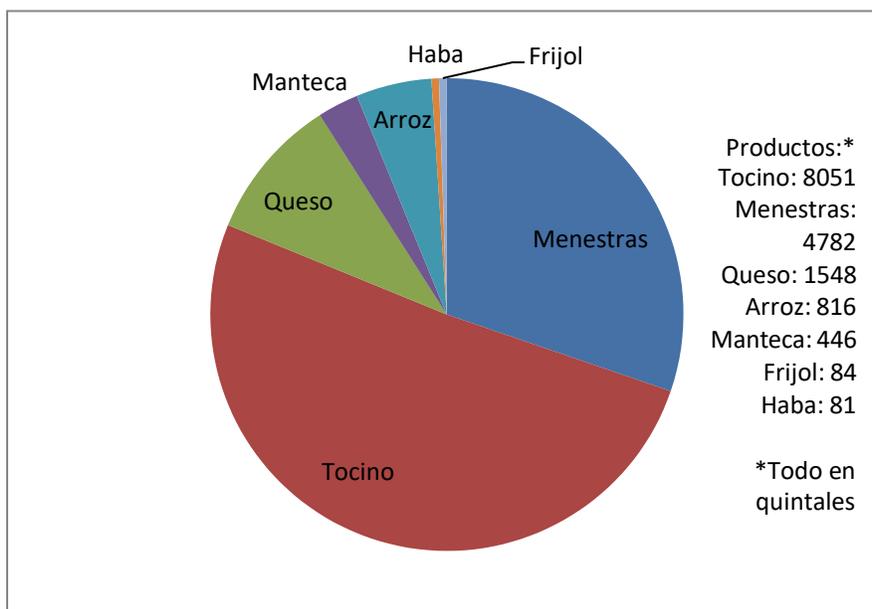
El producto más demandó para la alimentación de las tropas fue el bizcocho. Sin embargo, como se recordará, en el segundo contrato firmado se incluyó la provisión también de: tocino, manteca, arroz, garbanzo, frijoles, habas, lentejas y queso. De acuerdo con la información localizada en la documentación, fueron enviadas las siguientes cantidades por los asentistas (**ver Anexo 2**):

¹¹⁸ *Ibidem*, f. 35v.

¹¹⁹ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 34. Mandamiento de su excelentísima, 1697, f. 245 r.

¹²⁰ *Ibidem*, f. 245v.

Gráfica 2.3 Víveres conducidos a los puertos de Veracruz y Acapulco, 1679-1695



Fuente: AGMP, Expediente sobre víveres a las islas españolas 152 y 153; Actas de Cabildo, núm. 29, 30, 31 y 32.

Las cantidades que se remitían dependían del tipo de embarcación, podía variar entre algunas decenas o cientos de quintales. Previo al acuerdo entre los asentistas y la Hacienda, el virrey pedía que se compraran los víveres al mejor postor; por ejemplo, el 19 de enero de 1679 el alcalde ordinario, Mateo de la Mella, recibió la orden de rematar en pública almoneda: 220 quintales de haba, 230 quintales de queso, 740 quintales de tocino, 229 arrobas de manteca, 490 arrobas y 5 libras de arroz, que conduciría la Armada de Barlovento a la facción de Maracaibo. En dicha almoneda se presentaron los siguientes vecinos, todos tratantes del ganado de cerdo, interesados en los derivados:

Cuadro 2.4 Postulantes a los derivados de cerdo

Nombre	Precio de la manteca*	Precio del tocino**
Antonio de la Rosa	6 pesos	26 pesos
Pedro de Ávila	5 pesos	20 pesos
Juan Guerrero	4 pesos y 6 tomines	19 pesos

Fuente: AGMP, Expediente sobre víveres a las islas españolas, núm. 153.

* En arrobas ** En quintales

Antonio de la Rosa hizo baja a la postura de Juan Guerrero y puso el quintal de tocino a 18 pesos y la arroba de manteca a cuatro pesos y dos reales. El capitán admitió la postura y mandó al pregonero a que declarase los precios, pero, después de repetidas veces, no pareció persona que hiciera una mejor.¹²¹ Lo mismo sucedió con cada uno de los productos, se repartió a la persona con la mejor oferta: Alonso de Heredia dio a dos pesos el quintal de haba, don Luis del Valle ajustó a dos pesos de oro común la arroba de queso, Antonio Rincón se encargó del arroz a razón de cinco pesos y cuatro reales.

Respecto al financiamiento de los víveres, la ciudad pagaba los montos luego de recibir las certificaciones. Por ejemplo, en el caso citado, el Cabildo pagó más de 21 000 pesos de oro común, dividido en 599 pesos del haba, 818 pesos del queso, 142 93 pesos del tocino, 746 pesos de la manteca, 1 860 pesos por el arroz y 3 072 pesos por el bizcocho; aunque, en algunas ocasiones, cuando los regidores se hicieron cargo de comprar los víveres, no se especificaron los montos.

La participación de los vecinos y los precios dependieron mucho de las buenas o malas cosechas. El 14 de marzo de 1686, el alcalde don Juan Isidro de Pardiñas Villa dijo al marqués de la Laguna que, “extrajudicialmente ha hecho muchas y exaltas diligencias en busca de haba y que [...] no sean podido hallar más que seis quintales y una arroba que son las que están rematadas [...] ni hay persona que la tenga para el despacho de su excelentísima”,¹²² por lo que sugirió remplazar los 54 quintales por 25 quintales y dos arrobas de frijol y 29 quintales de garbanzo. Tras aprobarse el cambio, Gonzalo Montero, vecino de la ciudad, pareció y puso el quintal de dicho frijol a tres pesos y el garbanzo a dos pesos y cuatro reales por tratarse de un servicio a su majestad. El mandamiento con dirección al puerto de Veracruz quedó resuelto, Montero ajustó los precios al servicio real pero las autoridades virreinales no quedaron del todo satisfechas.

Ante la complejidad que representaba garantizar los aprovisionamientos de los productos, en los siguientes meses, las autoridades cedieron a entregar la preparación de víveres a los asentistas del bizcocho. Los proveedores reales recibieron el 19 de julio de 1687 su primera orden para racionar a la Armada de Barlovento con: 30 220 quintales de

¹²¹ AGMP, Expedientes sobre víveres a las islas españolas, vol. 152. Pregones, s/f.

¹²² AGMP, Expedientes sobre víveres a las islas españolas, vol. 153. Remate de los quintales, 1686, f. 138v.

bizcocho, 488 quintales de tocino, 77 quintales manteca, 89 quintales de queso, 113 quintales de arroz, 70 quintales de lenteja, 70 quintales de garbanzo, 70 quintales de frijol y 48 quintales de haba. Según los precios ya ajustados, los asentistas cobraron alrededor de 35 000 pesos. La documentación recolectada no ofrece datos más detallados sobre los valores totales de los víveres, pero a partir del contrato se hizo un cálculo aproximado de los pesos anuales (**Anexo 1**).

2.5 Gastos por concepto de envío

Un último aspecto para considerar en el asiento fue la movilidad de los víveres y el costo que representó, los precios oscilaron entre 13 y 12 pesos por flete. Según Suárez Argüello,¹²³ para que el negocio del transporte fuera rentable, había que considerar elementos como: distancia, clima, peso de la carga y embalaje. La distancia implicaba un tiempo necesario de recorrido que los arrieros utilizaban para calcular las necesidades y sus animales, además, desde la perspectiva geográfica, la travesía, los accidentes y obstáculos en el terreno dificultaban el acceso a sus destinos. El camino con mayores dificultades fue el de Acapulco por las condiciones del terreno,¹²⁴ en cambio el camino a Veracruz estaba mejor acondicionado porque era la ruta utilizada para el tráfico de la plata y las mercancías que salían rumbo a Castilla,¹²⁵ aunque no dejaban de ser rutas expuestas a los asaltos por los altos valores de las mercancías que circulaban.

Los períodos de lluvia y sequías afectaban los viajes. Las mulas¹²⁶ se alimentaban de los pastizales y el agua de los ríos presentes en el recorrido, pero, si los recursos no estaban disponibles era imposible que continuar con el traslado.¹²⁷ La abundancia de aguas también podía afectar los viajes, pues la travesía de los ríos se hacía peligrosa por las crecientes que arrastraban animales, mercancías y personas. Las lluvias de julio, agosto y septiembre “impidan el curso para el puerto de Acapulco”.¹²⁸

¹²³ Suárez Argüello, «El costo de los fletes novohispanos en 1800», p. 141.

¹²⁴ Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva-España*.

¹²⁵ Pavón, «Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI», p. 8.

¹²⁶ Usaban mulas porque gracias a sus características físicas podían pasar cualquier camino, recorrer largas distancias y cargar entre 115 y 200 kilos.

¹²⁷ Suárez Argüello, «El costo de los fletes novohispanos en 1800». p. 148

¹²⁸ AGMP, Actas de Cabildo, núm. 32. Sesión 21 de agosto de 1691, 395r.

El peso de la carga era una variable muy importante, porque los dueños de recua tenían que acomodar a las mulas de acuerdo con el número. Por último, el otro factor que alteraba el precio era el embalaje o el forro de los productos; de acuerdo con la mercancía se seleccionaba la cubierta ideal para proteger y transportar los abastos. Los empaques más utilizados fueron: costales, petates, cajones y barriles. Los costales y los petates eran los idóneos para resguardar a las semillas, los cajones fundamentales para la canela y los barriles útiles para los líquidos, como el vino. Asimismo, otros métodos rentables fueron los cueros de animales, denominados botas, porque cuidaban el sebo.¹²⁹ Una vez que los transportistas ajustaban los forros a las mulas, usaban las jergas y las vaquetas para proteger la mercancía del polvo y la lluvia. Debido a su importancia, el empaque se volvió toda una industria, de la cual no se habla demasiado.

A modo de ejemplo, el 5 de diciembre de 1684 se requerían fletar: 554 quintales de tocino, 54 quintales de queso y 257 quintales de menestras al puerto de Veracruz; y después de diez pregones pareció el capitán Tomas de Mendoza, dueño de recua y asentista, y puso el flete de dichos géneros a 20 pesos la carga de 10 arrobas. Al pregón siguiente, Pedro de Rivas, vecino de la ciudad, anunció que daría a 15 pesos la carga, pero el capitán volvió a presentarse y la dejó a 14 pesos. Al poco tiempo, el pregón declaró que: “andando en dicha almoneda pareció el capitán Nicolás de Trujillo Villavicencio y dijo que haría más baja a dicho flete y puso a 12 pesos carga de 10 arrobas brutas con las condiciones y calidad [...] fue admitida dicha postura y [el alcalde] mandó a dicho pregonero la declarase y habiéndolo hecho muchas y repetidas veces [...] no pareció persona que la hiciera más baja”.¹³⁰ Finalmente, el remate se entregó al capitán Trujillo, quien se comprometió a tener puestas las 378 cargas el día 20 de febrero de 1685 y traer la certificación de su entrego.¹³¹

Como puede observarse, los asentistas estuvieron presentes en todos los rubros correspondientes al abasto. Entre 1678 y 1686 los tres vecinos, junto con sus mayordomos y compadres, se hicieron cargo del transporte en múltiples ocasiones, punto que se retomará en el siguiente capítulo. Por ende, cuando negociaron con las autoridades la posibilidad de

¹²⁹ Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*, p.64.

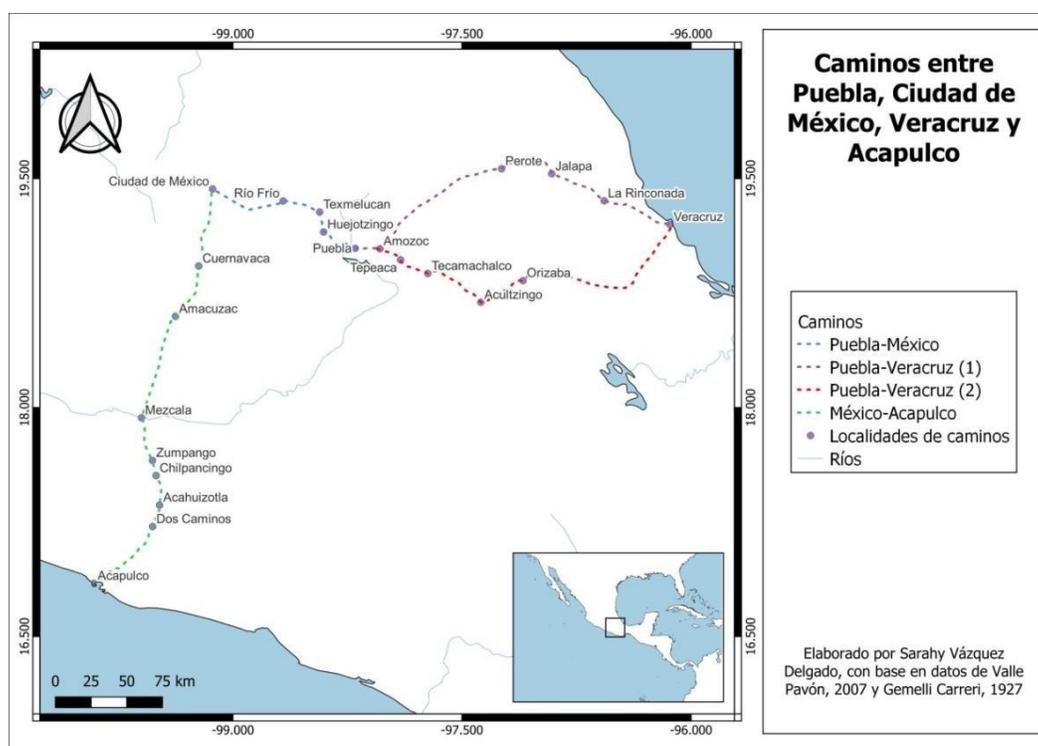
¹³⁰ AGMP, Expediente sobre víveres a las islas españolas, vol. 153. Remate de flete, 1684, f. 5v.-6r.

¹³¹ Se pagó por el flete 4512 pesos de oro común.

hacerse cargo del concepto, éstas cedieron por la experiencia que ya tenía sobre la actividad. Desafortunadamente no se encontraron los precios ni cifras de los fletes entre 1686 y 1696, aun así, puede pensarse en el enorme esfuerzo que significaba para los abastecedores producir, preparar y transportar los suministros de las embarcaciones reales.

Para el transporte de los bizcochos y víveres hacia los puertos de Acapulco y Veracruz se recorrían los caminos comerciales, con base en el siguiente mapa se alcanza a visualizar los recorridos que pudieron seguir los aprovisionamientos:

Mapa 2.2 Caminos entre Puebla, Ciudad de México, Veracruz y Acapulco



Fuente: elaboración propia, con base en datos de Valle Pavón, 2007; Gemelli Carrer, 1827.

Al principio, los dueños de recua recibían del alcalde mayor los productos y, en presencia de los demás integrantes del Cabildo, supervisaban la buena calidad de los suministros que iban en dirección a Veracruz o Acapulco, de esa manera evitarían cualquier denuncia en su contra. No obstante, la supervisión de los cabildantes fue removida después de la segunda contrata.

Cabe recordar que la actividad se modificó en 1686 cuando los capitanes Trujillo, Mendoza e Hidalgo acordaron con las autoridades reales hacerse cargo del flete. El contrato de transporte, por un lado, concedió a los dueños de recuas el privilegio de contar con los recursos y la seguridad necesaria, por parte de las autoridades, para avalar la llegada de las cargas; y por el otro, reflejaba costos menores a las tarifas convencionales.¹³² Además, siendo ésta su actividad de origen, probablemente se sintieron muy cómodos.

La documentación revisada a lo largo de este capítulo permitió vincular los grandes objetivos estratégicos y defensivos de la monarquía española en América con el desarrollo económico de una región, conocida tradicionalmente por su riqueza agrícola y la fortaleza de su oligarquía política. En la primera mitad del siglo XVII, los regidores estaban encargados de promover la participación de particulares en el abasto, sin embargo, sus irregularidades en la administración ocasionaron que las autoridades intervinieran y otorgaran la firma del primer contrato de asiento a individuos ajenos a la oligarquía.

A lo largo del remate, dos bandos se enfrentaron por obtener la exclusividad de la actividad, los regidores y los comerciantes tenían una clara conciencia sobre lo lucrativo del negocio, por un lado, se trataba de preservar la centralidad del poder en un bando específico de la ciudad y por el otro obtener preferencias comerciales y ascenso social. Me parece interesante profundizar en el segundo punto, pues en ellos encontramos un gran interés por colaborar con la Corona a cambio de un reconocimiento en sus personas, empero se encontraron con varios obstáculos para lograrlo, entre ellos la falta de colaboración de las autoridades locales.

Esto no impidió que los proveedores cumplieran con la tarea que tenían encomendada, Nicolás de Trujillo, Tomas de Mendoza y Joseph Hidalgo acondicionaron los bizcochos y víveres necesarios para las tropas que estaban esperándolos en el puerto de Acapulco y Veracruz a los precios ya ajustados con el fiscal, sin importar las malas

¹³² Influyó por supuesto la organización de las recuas y el tipo de empresa que se requiriera. Abarataba los costos del transporte una empresa muy organizada, con una amplia capacidad de carga, con personal contratado para este objetivo, en comparación a una recua más improvisada, con un número mínimo de animales, e individuos poco familiarizados en este servicio. Todo ello significa mayor capacidad de carga y un tiempo menor en los recorridos, con un gasto similar en el mantenimiento de las mulas, lo que en resumidas cuentas puede favorecer un costo menor en el flete. Véase en: Suárez Arguello, «El costo de los fletes novohispanos en 1800».

temporadas. Por un tiempo los tres sujetos soportaron las fuertes y constantes demandas, pero, con los años, se convirtió en una tarea difícil de cumplir.

El asiento de bizcocho y víveres colocado operó hasta 1696. Debido a los altos costos y el poco éxito de la Armada en la defensa del Caribe,¹³³ el asiento fue disuelto y vuelto a instalar hasta 1738. Los borbones ajustaron algunas condiciones del asiento, por ejemplo, negociaron con los asentistas una dotación anual y un salario para evitar los contratiempos de los años pasados. Por último, es importante señalar que aún quedan muchas dudas respecto a la actividad económica y social de estos tres sujetos, como sus canales de distribución y situación familiar, cuestiones que se abordaran en el siguiente capítulo.

¹³³ En 1696 a la Armada se le encomendó una serie de tareas que rebasaron sus tareas de vigilancia originales, como lo fueron: el transporte de remesas de plata a la Península para el financiamiento de la *Guerra de Sucesión* (1704, 1707) o su traslado para apoyar el asedio de la ciudad de Barcelona (1713-1714). Estas acciones representaron un gasto excesivo de salarios, víveres, vestuario, armas, reparaciones, etcétera, para el virreinato, por ello se decidió detener el proyecto, y con ello suspender la operatividad de los contratos, al menos hasta 1731, cuando las necesidades aumentaron por la presencia de tropas enemigas en el Caribe, el Pacífico y otros contornos del virreinato. Véase en: Grafenstein, «Provisión de víveres para la Real Armada y Presidios de Barlovento en el siglo XVIII: su arrendamiento a particulares o administración directa»; Andrade Muñoz, *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII.*; Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento.*

Capítulo III. Los modestos empresarios poblanos

Como se manifestó en el capítulo anterior, es importante profundizar en las trayectorias personales de los tres asentistas porque, más allá de esbozar un retrato estático, se trata de situar a los individuos en su entorno social. Por lo que, en este apartado se ha considerado fundamental reconstruir sus redes de parentesco, realizar un acercamiento a sus trayectorias económicas y explicar las formas en las que éstas fueron utilizadas a favor del asiento.

La idea es conocer quiénes fueron los actores que firmaron un contrato con el monarca español para alimentar a las tropas de ultramar. A través del análisis de los protocolos notariales de la ciudad de Puebla se logró tener un conocimiento amplio, pero todavía limitado. Podría suponerse que eran sujetos pertenecientes a la oligarquía poblana;¹ sin embargo, los documentos dejan ver que no pertenecían al mundo de las élites dirigentes, ni acumulaban títulos, ni mayorazgos. Se trataba de “modestos” empresarios que otorgaron buena parte de sus recursos para cumplir con los compromisos adquiridos con el rey.

Aunque convertirse en contratista de la Corona suponía una escalera para ascender socialmente, los asentistas estudiados en este trabajo sufrieron un efecto inverso al esperado, cuando diferentes sucesos se conjugaron para concluir desventuradamente para estos hombres de negocios. De modo que, estas breves páginas se centran en explicar cómo los asentistas poblanos llegaron a la bancarrota a partir del cumplimiento con la contrata. Por último, vale la pena advertir al lector que aún persisten muchas dudas respecto a la trayectoria de estos individuos. Tal es el caso de Tomás de Mendoza, de quien sólo se sabe un pequeño fragmento de su vida. Aun así, la riqueza de las fuentes permite situar a estos individuos en la dinámica social y económica de la Nueva España en el siglo XVII.

¹ Como lo proponen algunos autores que han sido mencionados a lo largo de esta investigación.

3.1 Redes familiares, compadrazgo y negocios de tres asentistas poblanos

A partir de los estudios pioneros de George Simmel,² algunos historiadores han utilizado el análisis de redes como herramienta para comprender los mecanismos familiares, sociales o políticos y cómo estos fueron determinantes en la capacidad de interacción, personalidad, conocimiento y toma de decisiones de los actores sociales.³

Según Michel Bertrand,⁴ la red debe entenderse como una estructura constituida por un conjunto de nodos y vínculos. Esto materializa las relaciones entre individuos previamente identificados. Una red es bastante compleja, así como su reconstrucción. Al tener una dimensión relacional, constituye un sistema de intercambios, en el cual los lazos permiten circular bienes o servicios. Además, los lazos están sometidos a una versatilidad y variabilidad, es decir que en cualquier momento los vínculos pueden cambiar de contenido, variar de intensidad o hasta desaparecer.

A pesar de las complejidades de construir una red, como recurso analítico resulta útil para no pasar por alto las implicaciones colectivas en la toma de decisiones. Cada protagonista se encontraba rodeado de familia y de socios, y tenía aspiraciones que podían ir desde las económicas, el prestigio social, o la preminencia política y cultural.⁵ En este sentido, se ha considerado fundamental reconstruir los vínculos de dependencia –familiares, compadrazgo y negocios– de los asentistas, con la finalidad de identificar las relaciones e intercambios que los protagonistas llegaron a realizar en la dinámica social y económica.

² Simmel, “Sobre el entrecruzamiento de los círculos sociales” (1890) en *Sobre la diferenciación social investigaciones sociológicas y psicológicas*. Los individuos interactúan con terceros para ser parte de otros círculos, afiliarse a ellos significa para los sujetos una amplia diversidad de posibilidades que influyen en su personalidad, conocimiento y toma de decisiones.

³ Por mencionar algunos trabajos: Bertrand, «De la familia a la red de sociabilidad»; Bertrand, «Del actor a la red»; Bertrand, «Elites, parentesco y relaciones sociales en nueva España»; Bertrand, *Grandeza y miseria del oficio. Los oficiales de la Real Hacienda de la Nueva España, siglos XVII y XVIII*; Leiva y Amadori, «Redes sociales y ejercicio del poder en la América Hispana»; Dedieu, «Amistad, familia, patria... y rey»; Morales Pardo, *Élites poblanas en la transición del México colonial a la Nación-Estado mexicana. Continuidad hegemónica y adaptabilidad, 1634-1941*; Suárez Argüello, «José Matamoros, un arriero y su familia en la Nueva España a finales del siglo XVIII»; Leiva y Amadori, «Redes sociales y ejercicio del poder en la América Hispana».

⁴ Bertrand, «Del actor a la red».

⁵ Romano, *Mecanismo*, p. 394.

Los “protagonistas económicos” de este estudio fueron, como se ha relatado en los capítulos anteriores, Nicolás de Trujillo Villavicencio, Tomás de Mendoza y Joseph Hidalgo, quienes no sólo se dedicaron a atender los auxilios del rey a finales del siglo XVII, también fueron administradores de sus propios negocios y tierras.

3.1.1 Nicolás de Trujillo

El capitán don Nicolás de Trujillo Villavicencio, nacido en la ciudad de Puebla en el año de 1641, fue hijo de Antonio de Trujillo y doña Gabriela Martínez de Encino. Los padres de Antonio de Trujillo, Francisco García Chiclana y doña Clara de Trujillo Altamirano eran originarios de la ciudad de Jerez de la Frontera y tomaron la decisión de viajar a Nueva España en el año de 1620 con todos sus hijos: María, Catalina, Antón (Antonio), Marcos e Isabel.⁶ Seguramente, como fue usual entre los emigrantes españoles en la época colonial, se trasladaron por el llamado de alguno de sus familiares ya instalado en la ciudad. De doña Gabriela sabe que era originaria de la ciudad de los Ángeles y que fue hija de Bartolomé Martín y doña María García Gaitán.⁷

A la muerte de sus padres, don Nicolás fue tutor de sus hermanos: fray Joseph de Trujillo, el bachiller Miguel de Trujillo, Catalina de San Nicolás⁸ y el alférez Pedro de Trujillo. A diferencia de la educación religiosa que recibieron sus hermanos, don Nicolás se dedicó al negocio de las recuas, que le permitió incrementar su capital, conocer rutas comerciales e individuos implicados en la misma actividad. Estas cualidades le permitieron ser nombrado en 1678 asentista de los bastimentos de armadas, puertos y presidios, y ratificado en 1684 como capitán de infantería española, artilleros y gente de mar.

El capitán Trujillo Villavicencio contrajo matrimonio en dos ocasiones; el 5 de junio de 1677 se casó con doña Isabel de Ávila y Ceballos, hija del capitán don Juan de Segura y doña Florentina de Ceballos en el sagrario metropolitano de Puebla⁹ con quien tuvo a su primer hijo, el bachiller Antonio de Trujillo, quien falleció a la edad de 18 años. A la

⁶ AGI, Contratación, núm. 19. Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Francisco García Chiclana, 1620, s/f.

⁷ Archivo Parroquial Sagrario Metropolitano Puebla, Bautizos, 1636-1649.

⁸ Religiosa del convento de Santa Inés del Monte Pulciano.

⁹ El sagrario metropolitano abarcaba casi toda la antigua traza de la ciudad, por lo que su jurisdicción se extendía sobre el sector más densamente poblado y cuya población era mayoritariamente española. Véase en: Cuenya Mateos, *Puebla de Los Ángeles en tiempos de una peste colonial*, p. 65.

muerte de doña Isabel, el 24 de octubre de 1689, don Nicolás, “en persona soltera”, tuvo a su hija Olaya Violante y, poco después, se casó con Gertrudis Palacios, con quien concibió a María Magdalena de San Miguel. De su segundo casamiento no se tienen más datos.¹⁰

Debe tenerse en cuenta que, en la sociedad de Antiguo Régimen, el matrimonio era una negociación económico-social entre dos familias. En términos económicos, las partes involucradas discutían los caudales de la dote,¹¹ y en el sentido social puede verse como una alianza que emparentaba y comprometía a las familias a crear otros bloques familiares de negocios y colaboración.¹² En su primer matrimonio, don Nicolás se entendió muy bien con su cuñado don Pedro Rosa de Sáenz, mercader sobresaliente de la ciudad de Puebla que tenía contactos en Cádiz involucrados con el asiento de negros. Don Nicolás consideró a don Pedro como un hermano en todo momento, no sólo porque se casó con la hermana de doña Isabel, doña Micaela de Segura Ceballos, sino porque ambos compartieron el interés por los negocios.

Las relaciones de parentesco con los familiares de su primera esposa le permitieron desarrollar lateralmente otras conexiones con comerciantes. Por ejemplo, gracias a su relación con don Pedro, don Nicolás conoció y se emparentó con don Antonio Moreno de Torija,¹³ comerciante de la ciudad de México, vecino de la ciudad de Puebla y familiar titulado del Santo Oficio.

En el testamento también se logró identificar sus relaciones de compadrazgo. Don Nicolás tuvo un vínculo estrecho, sólido y espiritual con el general y caballero de la orden de Santiago, don Juan Isidro de Pardiñas Villar de Francos,¹⁴ el licenciado Nicolás Alvares, Joseph Arias, y los capitanes don Felipe de Chávez Chacón, Joseph Hidalgo y Tomás de Mendoza. Tales vínculos fueron útiles para operaciones empresariales y familiares –por

¹⁰ A la muerte de don Nicolás en 1697 Olaya tenía 5 años y Magdalena 8 meses, aproximadamente.

¹¹ Base económica con la cual la nueva familia empezaba su vida.

¹² Morales Pardo, *Élites poblanas en la transición del México colonial a la Nación-Estado mexicana. Continuidad hegemónica y adaptabilidad, 1634-1941*, p. 77.

¹³ Hijo legítimo de Andrés Moreno y Doña María Cruz de Torija, padres difuntos que fueron originarios de la villa de Brihuega en los reinos de Castilla de donde también era natural. Se casó con Doña María Rodríguez de Allende.

¹⁴ Sargento mayor, gobernador y capitán general de la provincia de Nueva Vizcaya (1693) y alcalde mayor de la ciudad de Puebla (1683).

falta de herederos don Nicolás legó la administración de todos sus bienes y tutela de sus dos hijas a sus compadres: don Isidro, don Chávez, y el capitán Hidalgo—.

En lo que respecta a sus vínculos económicos, don Nicolás se relacionó con varios sujetos del espacio poblano. En ese sentido, otorgó poderes a algunos vecinos y dueños de recua en diversos lugares de la región para que se hicieran cargo de conducir sus mulas a sus destinos y cobraran a sus deudores. Tal fue el caso de Antonio de Santoyo, Juan Cano, Pascual Rodríguez, Mateo López y el notario de juzgado eclesiástico, don Tomas Antonio Vallecillo.

En cuanto a sus conexiones fuera de la ciudad, el capitán Trujillo de Villavicencio se relacionó con vecinos de la ciudad de México, Veracruz y la villa de Córdoba, sujetos que le ayudaron a obtener bienes y gestionar negocios fuera de la ciudad de Puebla. En México, fue representado por: Juan Ramos, Juan Hidalgo y el procurador de la Audiencia, Domingo de Córdoba. Ramos compró 40 mulas de recua, Hidalgo administró 100 mulas que saldrían de México rumbo a Veracruz con productos del giro real mientras que Córdoba resolvería sus pleitos y negocios civiles que llegaran a presentarse como asentista o cualquier otra razón.¹⁵

Otras operaciones identificadas en los protocolos relacionadas al capitán Trujillo fueron: el poder que le otorgó el capitán Diego de Pamplona, vecino de la ciudad de Veracruz, el 15 de septiembre de 1681, para vender 12 piezas de negros bozales (esclavos recién llegados de las costas de África Occidental), con edades de entre 20 y 25 años, que trajo en su navío “Carlos Segundo”. Como intermediario, don Nicolás recibió y albergó a los armazones de negros, facilitó el pago de diversos impuestos a autoridades municipales y vendió los esclavos al mejor postor.¹⁶ Don Nicolás también declaró haber tenido negocios con el capitán don Francisco de Arias y Viveros, vecino de dicha ciudad y dueño de los navíos de Nuestra Señora del Pilar y San José. Arias se dedicó a transportar bizcocho y otras mercancías a los puertos de Veracruz y Acapulco unos cuantos años, pero, al parecer, hubo un inconveniente porque don Nicolás declaró en su testamento que en el último

¹⁵ ANEP, notaría 2, Poder de Nicolás de Trujillo a Juan Ramos, 1682, f. 6r; notaría 3, Poder de Nicolás de Trujillo a Juan Hidalgo, 1689, 96r; notaría 3, Poder de Nicolás a Diego de Córdoba, s/f.

¹⁶ Sierra Silva, «El tráfico de esclavos a la ciudad de Puebla, siglo XVII», p. 12.

encargo al puerto de Veracruz las cosas no habían salido como se esperaba. Expresó en el documento “nunca me ha dado nada de razón ni descargo.”¹⁷

Los socios económicos constituían otro círculo, en el cual las partes interesadas se reunían, a pesar de la distancia, para crear intercambios comerciales. Dicho círculo se construía por una amistad puramente instrumental y cuyo contenido era exclusivamente económico. Ambas, ya sea a mediano o largo plazo, esperaban rendimientos en sus relaciones. Por ejemplo, el 11 de agosto de 1676, el capitán Joseph Blanco, vecino de la villa de Córdoba, pidió a don Nicolás que hiciera postura al abasto de toro y novillo de las carnicerías de la ciudad de Puebla.

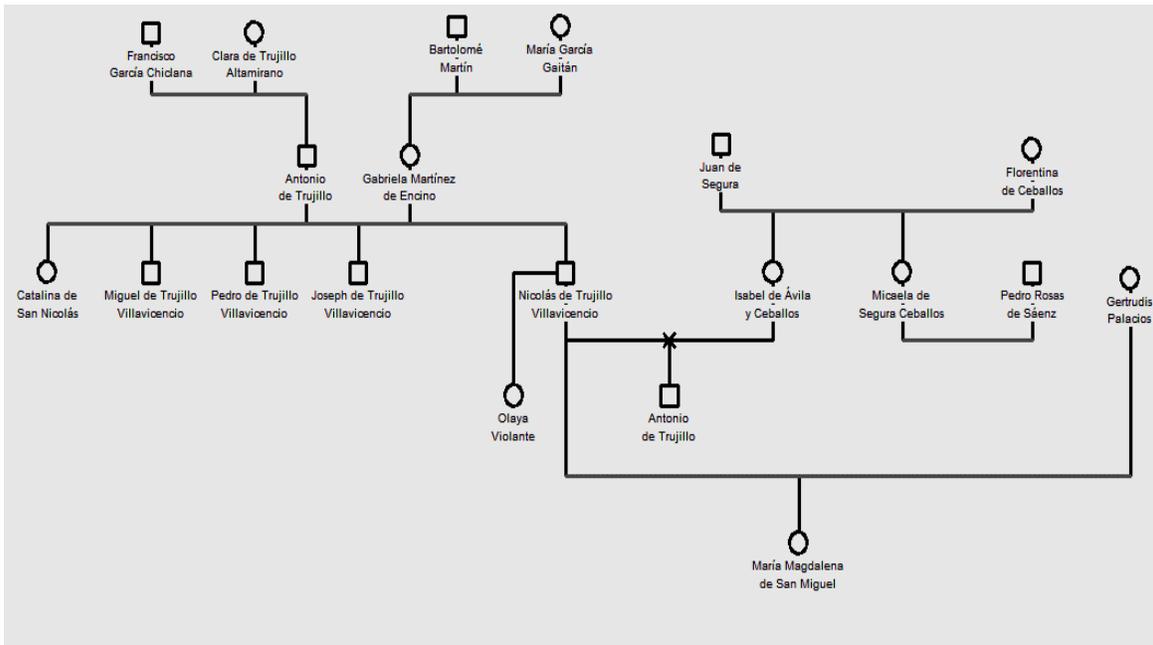
Aunque la familia consanguínea procuraba protección, apoyo o ayuda frente a las amenazas y dificultades,¹⁸ don Nicolás no contó con el amparo de todos sus hermanos. Sólo el alférez Pedro de Trujillo dispuso algunos cargamentos de trigo para la fabricación del bizcocho cuando la demanda de víveres aumentó. En el caso de Catalina y fray Joseph de Trujillo existió un motivo, pues cuando tomaron sus respectivos hábitos renunciaron a sus bienes. En el caso de su otro hermano, el bachiller Miguel de Trujillo,¹⁹ no renunció a su patrimonio, pues el sacramento del orden sacerdotal no lo requería. No se encontraron, por cierto, referencias que demuestren algún tipo de colaboración con don Nicolás.

¹⁷ ANEP, notaría 2, Testamento del capitán don Nicolás de Trujillo Villavicencio, 1697, fjs. 340-370

¹⁸ Bertrand, *Grandeza y miseria del oficio. Los oficiales de la Real Hacienda de la Nueva España, siglos XVII y XVIII.*, p. 231.

¹⁹ Presbítero colector de diezmos de San Andrés Chalchicomula, Tepeaca.

Grafo 3.1 Familia Trujillo Villavicencio



Fuente: ANEP, notaría 2, Testamento del capitán don Nicolás de Trujillo Villavicencio, 1697, fjs. 340-370.

Don Nicolás de Trujillo Villavicencio fue propietario de dos casas y dos haciendas. Una casa estaba ubicada “en la calle que va de la Iglesia de la Santa Veracruz a la sabana”;²⁰ y la otra, sin dirección precisa, que tenía un valor de 4 000 pesos. También se impusieron dos censos en sus propiedades: uno de 1 000 pesos a favor del convento de Santa Inés y otro por la misma cantidad a favor de su hermano el padre fray Joseph de Trujillo, quien fue procurador del convento mercedario de San Cosme y San Damián

En el pueblo de Totimehuacan tuvo una hacienda de labor llamada “La Cañada de los Aguacates”, que compró en el año de 1687 a Diego de Villegas. La Cañada contaba con corrales, cochera, trojes y una capilla bien montada; además, una parte estaba arrendada al alcalde mayor y otra se utilizaba como “tierra en donde pastan los ganados del abasto de la ciudad”.²¹ Su valor fue de unos 25 000 pesos y tenía un censo de 1 000 pesos a favor de la madre Catarina de San Martín, religiosa del convento de la Santísima Trinidad. También poseía otra hacienda de temporal en Cholula, que había comprado el 20 de febrero de 1685

²⁰ AGMP, Expediente sobre víveres a las islas españolas, vol. 152. Diligencias en búsqueda de Nicolás de Trujillo, 1678, f. 15v.

²¹ ANEP, notaría 2, Testamento del capitán don Nicolás de Trujillo Villavicencio, 1697, fjs. 340-370.

al licenciado Josep Díaz Chamarro por 13 600 pesos de oro común. Igualmente, declaró por sus bienes 170 mulas de carga, 82 bueyes, 100 vacas y 11 esclavos.

Esta información da noticia de su modesta riqueza, que le fue útil para realizar tratos comerciales con los abastecedores de carne de la ciudad, a quienes rentaba su tierra para pastar. Sin embargo, don Nicolás, como cualquier hombre de negocios de la época, también contrajo deudas con varias personas. De hecho, algunas deudas lo siguieron hasta sus últimos días, en especial con los siguientes sujetos: el cirujano Francisco Gómez (500 pesos), el capitán Diego Alvares (1 000 pesos), don Felipe y Vélez de Escalante (211 pesos), don Antonio de Segura (80 pesos), Juan Merino (50 fanegas de maíz), el doctor don Joseph Gómez (50 pesos), Jerónimo Molina (muchas cargas de trigo), Joseph de Maldonado (50 cargas de trigo), Antonio Gómez, secretario del Colegio de San Juan (500 pesos), marqués de Altamira (112 pesos) y el mercader Diego de Vega.²² Los préstamos que se hicieron en productos, tal es el caso del trigo y maíz, fueron utilizados para los abastos. En cambio, las deudas monetarias, se puede suponer, cubrieron otros servicios.

Don Nicolás de Trujillo Villavicencio murió en enero de 1697 y tuvo sepultura en el oratorio de San Felipe de Neri en la iglesia de la Santa Veracruz junto a su primera esposa, doña Isabel Ávila. Según su testamento, “la enfermedad de la orina” lo había obligado a estar en cama unos años antes.

3.1.2 Tomás de Mendoza

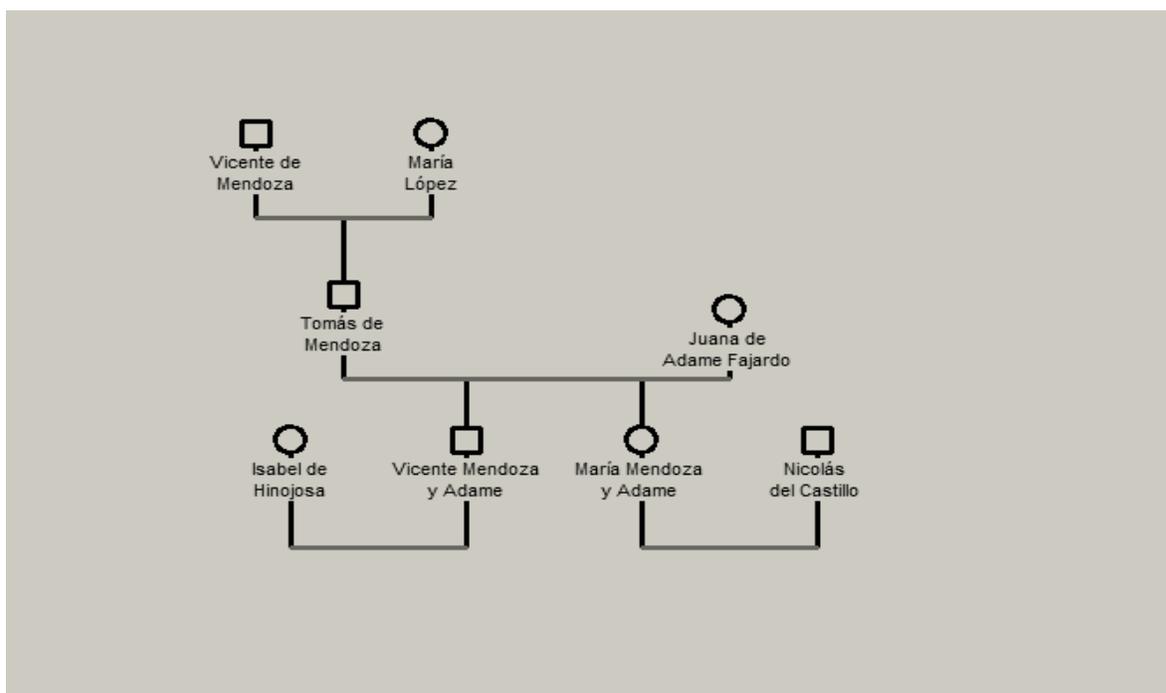
Del que menos información pudo identificarse fue del capitán Tomás de Mendoza. A pesar de ello se cuenta con algunos documentos concretos que proporcionan datos muy interesantes sobre su trayectoria. El capitán Tomás de Mendoza, vecino y natural de Puebla, fue hijo legítimo de Vicente de Mendoza y María López, ambos vecinos de la ciudad de Saro, en el reino de Portugal. Se casó con doña Juana de Adame Fajardo, mujer “española”. El matrimonio Mendoza y Adame tuvo dos hijos: Vicente y doña María. Vicente se casó con doña Isabel de Hinojosa, y declaró no tener hijos; y, doña María se unió en matrimonio con Nicolás del Castillo. El capitán Mendoza poseyó algunas mulas y en 1678 fue

²² ANEP, notaría 2, Testamento del capitán don Nicolás de Trujillo Villavicencio, 1697, fjs. 340-370.

nombrado asentista. Gracias a su actividad con el rey, para 1684 recibió el nombramiento de capitán.

Sobre sus vínculos, se sabe que fue compadre de don Nicolás de Trujillo y Alonso Vallarta y Palla, regidor perpetuo del Cabildo poblano, a quien nombró como uno de sus albaceas. En 1687 autorizó a Joseph Berna y Manuel González, vecinos de la ciudad de los Ángeles, para administrar y resguardar de cualquier litigio a sus recuas y esclavos.

Grafo 3.2 Familia Mendoza y Adame



Fuente: AGMP, Actas de Cabildo 32; ANEP, notaría 2, Testamento de Vicente de Mendoza y Adame, 1711, fjs. 19r. 20v.

A propósito de su patrimonio, tuvo una hacienda de labor nombrada San Bartolomé en Totimehuacan, un rancho llamado Nuestra Señora de Guadalupe cerca de Cholula y dos casas –la primera, ubicada frente a la iglesia del hospital de San Juan de Dios, en la ciudad de Puebla y otra que compró al licenciado Clemente Patiño, de igual forma en los Ángeles– Su riqueza se calculaba en unos 20 000 pesos al final de su vida. Según su hijo Vicente, los caudales del capitán tuvieron mejores épocas, pues fue durante su obligación como asentista que se perdieron muchas cantidades de pesos. En cuanto a sus obligaciones de

pago con otros vecinos, se encontraron algunas, y todas relacionadas con el abasto, las cuales se tratarán en el último apartado de este capítulo.

Antes de morir, el capitán Mendoza arregló todo lo necesario para nombrar a su hijo como su sucesor en el asiento de bizcocho y otras menestras. También, pidió que su esposa tuviera el derecho de asistir a los proveedores. Sin embargo, los capitanes Nicolás de Trujillo y Joseph Hidalgo, solicitaron al fiscal no considerar a Vicente Mendoza para el nombramiento por la desconfianza de no haber generado el contrato con él. Pero, conforme a las condiciones del asiento y la voluntad del capitán, el descendiente de Tomás fue nombrado asentista el 6 de julio de 1691.²³

Después de la muerte de Mendoza en enero de 1691, Vicente Mendoza y Adame y su madre continuaron con las actividades del asiento, las recuas y la labranza. En especial, ambos actuaron para sacar adelante la contrata hipotecando su única hacienda de labor en 1692, tras lo sucedido la relación con los capitanes don Nicolás de Trujillo y Joseph Hidalgo fue mejorando.

En su testamento, Vicente nombró por albaceas testamentarias a su madre y al reverendo padre fray Juan Ximénes, religioso de la orden de San Juan de Dios y prior del convento que los sanjuanistas tenían en Puebla, a quienes pidió rematar sus bienes en almoneda pública o fuera de ella. Asimismo, expresó su deuda con la cofradía de Jesús Nazareno (500 pesos), a los Santos Lugares de Jerusalén²⁴ (1 287 pesos), al licenciado don Joseph de la Mota Pliego (1 080 pesos), al procurador de la provincia de San Hipólito Mártir de Oaxaca y reverendo padre fray Miguel de Valverde (1 000 pesos) y al mercader Juan de Vargas (86 pesos).

²³ Doña Juana de Adame se presentó en la sala del Ayuntamiento con el testamento de su esposo para reclamar el título real de asentistas. Antes de fenecer, el capitán nombró a su esposa como la encargada de asistir a sus tres compañeros, pero doña Juana pidió que Vicente de Mendoza, su hijo, fuera quien continuara con el tiempo que aún faltaba para concluir el asiento. El virrey, conde de Galve, no tuvo ningún problema con aprobar la autorización; sin embargo, el procurador Domingo de Córdoba, en nombre de los otros dos asentistas, dijo al virrey que, estando muy enfermo Mendoza, Vicente se había hecho cargo de los despachos y éste no cumplió ni con lo mínimo de su obligación. Hidalgo tuvo que hacerse cargo de arreglar los quintales que faltaban. Por esa razón, el procurador pidió que no debían seguir en el asiento y excluir las peticiones del capitán Mendoza tras su muerte. A lo que el fiscal, don Benito de Novoa Salgado dio por respuesta: “de la contradicción de los compañeros, obligándose don Vicente de Mendoza [persona muy capaz] de no llamarse minoridad, y pedir la restitución y entrando de mancomún en la obligación a Doña Juana de Adame, su madre, con sus bienes.” AGMP, Actas de Cabildo 32. Sesión 6 de julio de 1692, f. 411r.

²⁴ Obra pía en favor de los conventos y hospicios de la orden de San Francisco en los Santos Lugares.

El caso del capitán Tomás de Mendoza resulta muy interesante porque supone la preocupación de mantener la actividad en manos de la familia. Doña Juana llegó a hipotecar los bienes de su difunto esposo para conservar la contrata pues, junto con Vicente, era consciente los beneficios que podía obtener con la realización de esta negociación, como facultades para transgredir algunas normativas, tener preferencias en el flete de los productos del giro real y, en general, un ascenso social.

3.1.3 Joseph Hidalgo

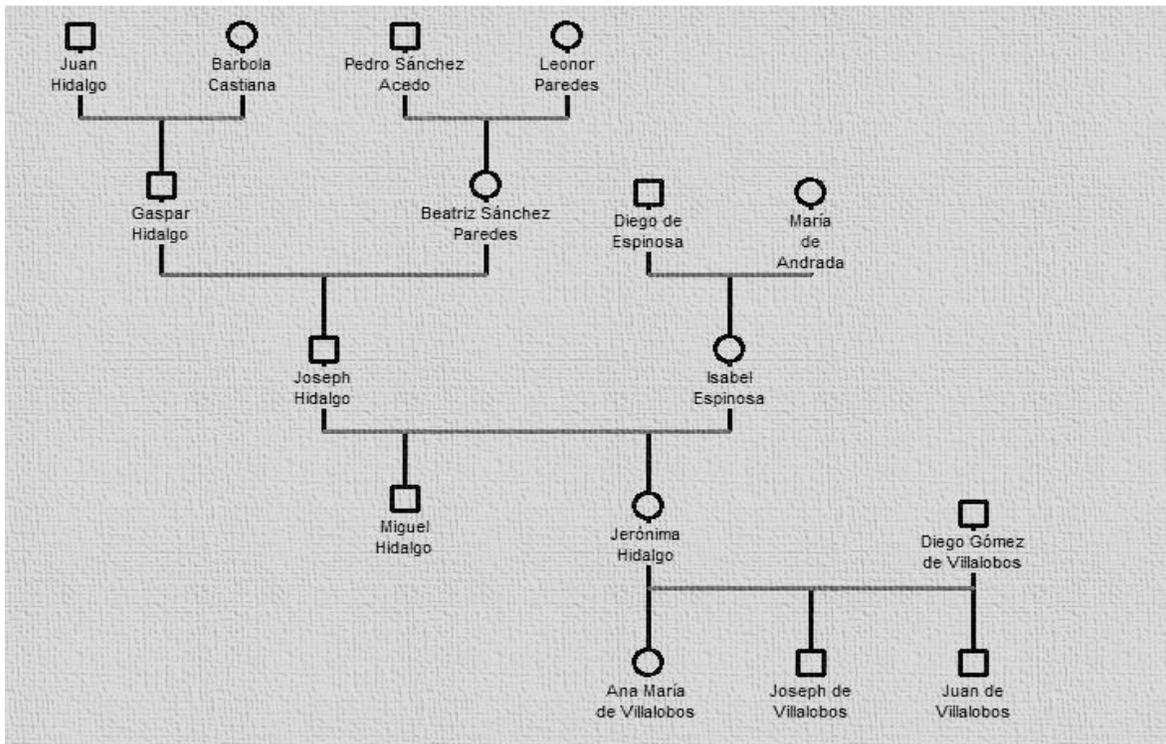
El capitán Joseph Hidalgo, originario de la ciudad de Puebla, fue hijo de Gaspar Hidalgo y Beatriz Sánchez de Paredes. Gaspar, natural de la Gran Canaria y vecino de Puebla, fue hijo de Juan Hidalgo y Barbola Castiana; y Beatriz, vecina de Puebla, fue hija de Pedro Sánchez de Acedo y Leonor de Paredes.

El capitán se casó con doña Isabel Espinosa, hija legítima de Diego de Espinosa y doña María de Andrada, con quien tuvo dos hijos: al alférez Miguel Hidalgo y a doña Jerónima Hidalgo Espinosa. A la muerte de doña Jerónima y su esposo, el capitán Diego Gómez de Villalobos, doña Isabel y el capitán Hidalgo se hicieron cargo de sus nietos, el licenciado Joseph de Villalobos, don Juan de Villalobos y doña Ana María de Villalobos.

En 1678 fue nombrado asentista de bizcocho de las flotas de su majestad y en 1684 capitán de infantería española, título asociado al asiento. Se sabe que el capitán Hidalgo era dueño de recuas. En la última década del siglo XVII, confió en su hijo y su nieto, el licenciado Joseph de Villalobos,²⁵ la administración de sus mulas y haciendas de labor, además de facultarlos como sus representantes en cualquier pleito promovido por cualquier persona, conventos, comunidades, tribunales, y real Audiencia en su contra.

²⁵ Clérigo diaconico del obispado de Puebla.

Grafo 1.3 Familia Hidalgo



Fuente: ANEP, Notaría 2, Testamento de Joseph Hidalgo, 1713, fjs. 214r.-217r.

En el círculo social del que se rodeó se identificaron en la ciudad de Puebla como sus compadres al capitán don Nicolás de Trujillo Villavicencio, Diego de Villalobos y don Joseph de Bonilla. Este último era dueño de recua y, en 1689, facultó a Joseph Galván, mayordomo de la recua de don Hidalgo, para administrar sus mulas. Asimismo, el capitán Hidalgo dio derecho a sus mayordomos Melchor Fernández, Felipe García, Antonio Xavio, Francisco Casaos y Juan Cano sobre sus animales de carga;²⁶ y también otorgó poder al licenciado Nicolás de Andrada Peralta, clérigo presbítero y vecino de Puebla, para que en su nombre comprará un solar ubicado en el barrio de San Pablo.

En Veracruz, el capitán Melchor de Rivera, alcalde ordinario de dicha ciudad, autorizó al capitán Joseph Hidalgo y Joseph Galván para vender dos esclavos negros,

²⁶ Es posible observar que relaciones establecidas con sus mayordomos era sumamente importante. Al dedicarse a otras actividades que requerían una atención especial por tratarse de un negocio con el rey, los asentistas nombraban como responsables de sus recuas a sus mayordomos, individuos de plena confianza para desempeñar el oficio. Este vínculo de confianza significaba una red de apoyo para los capitanes ya que mantenía a flote su principal medio de vida.

Tomás de 25 años y Joaquín de 16 años, en Puebla. Ya como asentista, Hidalgo dio derecho al capitán Pedro Venero para entregar todos los bizcochos y demás bastimentos que remitiera al puerto de San Juan de Ulúa e hiciera postura a los fletes de los productos del giro real para conducirlos a la ciudad de México y al puerto de Acapulco.

En México, Hidalgo encargó a Agustín Ventura de Meneses, dueño de recua, vender un negro nombrado Bernave de 30 años, y nombró a Juan de Altamirano, poseedor de mulas, como principal obligado de conducir todas las certificaciones que se le entregasen en el puerto de Veracruz a la ciudad de México. También comisionó a don Joseph Carrillo de Espinosa, oficial mayor de factoría, y a Francisco Feliz Hidalgo y don Nicolás de Navia, procuradores del número de la Real Audiencia, para que fueran sus representantes en la denuncia que los jueces reales hicieron en su contra por unas inconsistencias en el bizcocho entregado a las flotas.

Referente a sus propiedades, fue dueño de una casa y una hacienda. Su aposento se encontraba en “la calle que va de la puerta reglar de Santo Domingo y al ojo que llaman de San Pablo”,²⁷ y era donde se fabricaban los bizcochos pues tenía seis hornos y un troje para almacenar 500 cargas de trigo. La casa estaba gravada en 2 140 pesos de oro común, con censos “a favor de diferentes interesados”.²⁸ La hacienda, nombrada Santo Tomás, estaba ubicada en el pueblo de Nativitas (Tlaxcala) y su precio era de uno 18 000 pesos de oro común, con un censo principal de 13 000 pesos a favor del convento de San José y de Santa Teresa, de las religiosas carmelitas descalzas, y otro de 3 000 pesos en gracia de don Joseph de Villalobos, Asimismo, declaró tener entre sus bienes cuatro esclavos de nombres Gabriel de la Cruz, Luis de la Cruz, Diego de la Cruz y Juan Amaro y 50 mulas.

Las deudas del capitán fueron muy numerosas, fueron escrituradas con los siguientes individuos: el capitán y regidor perpetuo Joan Bautista de Salaries (3 000 pesos), el capitán Diego Alvarez Montero (1 800 pesos), el convento de la Limpia Concepción de Nuestra Señora (1 200 pesos), don Joseph Cortes de Brito (459 pesos), don Juan de Mendoza (2 000 pesos), don Juan de Olmedo (1 156 pesos), el capitán Bernardo Colín de Meneses (1 200

²⁷ AGMP, Expediente sobre víveres a las islas españolas, vol. 152. Diligencias en busca de Joseph Hidalgo, f. 15v.

²⁸ ANEP, notaría 2, Testamento de Joseph Hidalgo, 1714, fjs. 214-217.

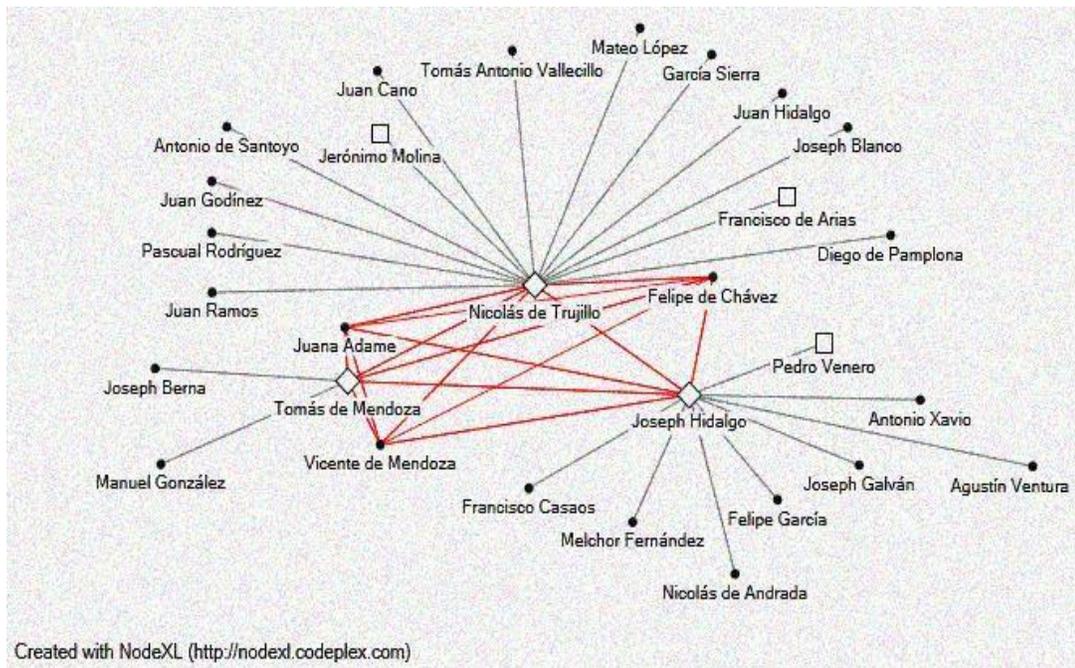
pesos), doña Margarita Rascon Lara (570 pesos), por mencionar algunos. Cabe señalar que existieron otros préstamos en especie destinados al abasto, que se retomarán más adelante.

Enfermo y en cama, nombró al alferez Miguel Hidalgo y al licenciado don Joseph de Villalobos como sus albaceas. Finalmente, el capitán Joseph Hidalgo falleció en julio de 1714.

Este apartado destinado a reconstruir la trayectoria de los sujetos de estudio revela que Nicolás de Trujillo contaba con las redes de negocios y compadrazgo más sólidas y diversas. El peso de sus vínculos y riqueza permite sospechar que fue él quien convenció a sus compadres para participar en el negocio y arregló convenios con sujetos estratégicos para obtener productos. Mientras, Tomás de Mendoza y Joseph Hidalgo dispusieron de sus haciendas, para obtener el trigo, y sus hornos, para cocinar los bizcochos; don Nicolás a través del arrendamiento hecho con Juan Godínez Maldonado y el capitán don García Sierra y Guerra, ambos abastecedores de las carnicerías de la ciudad entre 1692 y 1696, de un pedazo de su hacienda, “Los Aguacates”, para alimentar a sus semovientes,²⁹ pudo haber celebrado algún tipo de convenio apalabrado para intercambiar la renta por carne, manteca y tocino. De modo que los asentistas lograron formar una estructura horizontal que les permitió “disfrutar” los provechos de la contrata. Desafortunadamente, la empresa se tropezó con la muerte de Tomás de Mendoza y la enfermedad de Nicolás de Trujillo, que supusieron un vacío irremediable para Joseph Hidalgo, quien se hizo cargo plenamente del asiento.

²⁹ En 1692, don Nicolás arrendó a Juan Godínez Maldonado, obligado del abasto de las carnicerías de la ciudad de Puebla, parte de la hacienda por tiempo de 2 años en precio de 450 pesos. En 1694 rento el mismo sitio a el capitán Juan de la Mota y Priego, dueño de recua vecino de esta ciudad, por tiempo de 3 años a precio de 200 pesos. Y, en 1696 al capitán Don García Sierra y Guerra, obligado del abasto de las carnicerías de la ciudad, por 2 años a 1000 pesos.

Grafo 3.4 Redes de negocios de los asentistas



Fuente: ANEP

- ◇ Asentistas
- Personas que contribuyeron al asiento con dinero o productos
- Personas que participaron en el asiento

3.2 *El universo de negocios de los asentistas*

La trayectoria de los asentistas revela, a través de la documentación notarial, que fueron dueños de recuas, un recurso de gran valor, particularmente, cuando se poseyó en el eje central del comercio novohispano. Tal medio les permitió realizar una postura al transporte de los víveres.

Los poseedores de mulas se dedicaban a la arriería, es decir al sistema de transporte terrestre utilizado para trasladar productos y mercancías a diferentes pueblos, villas y ciudades de Nueva España. La arriería fue fundamental dentro del sistema económico novohispano. Según Thomas Calvo, “el mundo de los transportes es un mundo aparte, incluso en el siglo XVII cuando el nivel de especialización era menor”.³⁰ Por ello, para comprender más acerca a dichos “protagonistas económicos” resulta preciso detenerse a mencionar sus complejidades.

Por la extensión y naturaleza geográfica del territorio novohispano, la arriería requirió de un sistema muy bien organizado, en el cual existía una división de tareas y funciones entre quienes participaron en esa empresa. Para empezar, una figura importante era el dueño de recua, quien a veces se ocupaba personalmente de liderar sus bestias, pero en otras (o muchas) ocasiones encargaba sus animales a un mayordomo.³¹

Los siguientes en la jerarquía eran los mayordomos o los arrieros, con la responsabilidad de cuidar tanto a los animales como a las mercancías y realizar los trámites administrativos correspondientes para su ingreso en cada poblado. Por último, se encontraba el hatajador y los sabaneros; el primero tenía la misión de dirigir y alimentar a las mulas y, los segundos, de cargar y descargar a los animales.³² Este conjunto de trabajadores marchaba con un grupo de 50 a 60 mulas³³ y llegaba a recorrer grandes distancias. Algunos transitaban por las rutas principales de la ciudad de México a Nuevo México en el norte y a Oaxaca y Guatemala en el sur, o de la ciudad de México a Veracruz

³⁰ Calvo, *Por los caminos de Nueva Galicia: transportes y transportistas en el siglo XVII*, p. 21.

³¹ Hausberger, «En el camino. En busca de los arrieros novohispanos», p. 72.

³² Sánchez, «Mulas, hatajos y arrieros en el Michoacán del siglo XIX.», p. 45.

³³ Ortiz Vásquez, «El camino real del sur en el siglo XVII: arriería y tránsito comercial entre Oaxaca y la Audiencia de Guatemala», p. 101.

o Acapulco; además, estaban los que marchaban por senderos poco conocidos en misiones a la sierra.³⁴

En el trayecto, los arrieros enfrentaban asaltos que ponían en riesgo hasta su vida. Aunque no se tiene noticia de que los transportistas y dueños de recua formaran asociaciones de tipo gremial, según Suárez Argüello,³⁵ en momentos se reunían para denunciar la falta de vigilancia en algunas rutas donde transitaban. Otros factores que condicionaron la efectividad del transporte fueron los extensos y accidentados caminos,³⁶ así como los climas extremos que podían privar a las mulas de sus alimentos.

Cuando el viaje transcurría con “normalidad,” los arrieros y dueños de recuas podían percibir ciertas ventajas. De acuerdo con Suárez Argüello,³⁷ la arriería era una opción viable para una movilidad social ascendente, pues el oficio permitía, tanto a trabajadores como dueños, ampliar sus vínculos personales en el territorio y tener una alternativa de la práctica comercial. Gracias a esta actividad, algunos sujetos lograron obtener ciertas oportunidades a través de sus negocios con el gobierno virreinal.

El servicio de transporte requerido por el virrey para el abastecimiento de las flotas y la conducción del azogue y plata era ofertado al mejor postor. Con la experiencia del abasto de alimentos y mercancías a diversas poblaciones novohispanas, los individuos encargados del transporte bien podían aspirar a llevar productos a las naves que atravesaban el Atlántico.³⁸

Con el interés de obtener beneficios económicos y movilidad social a través de sus servicios al monarca español, los capitanes Nicolás de Trujillo, Joseph Hidalgo y Tomás de Mendoza realizaron una postura al transporte de los suministros, tal vez con el anhelo de establecer un monopolio. Como ya fue señalado, consiguieron la exclusividad del flete de los víveres y la preferencia en el remate del transporte para el azogue. Desafortunadamente, al momento no se identificó información más detallada sobre las ganancias de los embarques, o referencia de que hubiesen establecido una casa comercial en común que

³⁴ Hausberger, «En el camino. En busca de los arrieros novohispanos», p. 73.

³⁵ Suárez Argüello, «José Matamoros, un arriero y su familia en la Nueva España a finales del siglo XVIII».

³⁶ Romano, *Mecanismos y elementos del sistema económico colonial americanos, siglos XVI-XVIII*, p. 33.

³⁷ Suárez Argüello, «José Matamoros, un arriero y su familia en la Nueva España a finales del siglo XVIII».

³⁸ Moro, «Los arrieros novohispanos. La arriería y las rutas de comercio durante la colonia»

resguardara libros de cuentas, no obstante, se puede formular una idea de sus responsabilidades y alcances de sus operaciones a través de los viajes y volumen de víveres que transportaron en sus servicios al rey.

Otra actividad que debe destacarse de los empresarios fue su acercamiento a otro asiento, especialmente el capitán Joseph Hidalgo, quien se dedicó a la venta esclavos. Por la crisis demográfica que sufrió la población originaria en América y el Caribe y la legislación española que prohibió la esclavitud de los indios, la importación sistemática de seres humanos de origen africano como mano de obra se convirtió en una solución.³⁹ De todos los lugares bajo dominación europea, fue en América donde la esclavitud africana alcanzó su pico,⁴⁰ entre el siglo XVI y XVII fue notable en la Nueva España la importación de esclavos. Esa población sustituyó a los indios en algunas actividades económicas, como fue el trabajo en plantaciones y minas, mientras que, en el espacio urbano, se encargaron del servicio doméstico de la élite citadina y los obrajes, principalmente de hilados y tejidos.

El mercado de esclavos en la ciudad de Puebla funcionaba muy bien, según Pablo Sierra.⁴¹ Los encomenderos de negros otorgaban plazos de hasta nueve meses al comprador para liquidar su deuda. Con este tipo de facilidades los vecinos con capital suficiente podían adquirir un esclavo. Se estima que entre 1600 y 1700 fueron vendidas unas 20 000 personas. En cada compra un 6% del valor total era para las arcas municipales. En ese mercado, las operaciones identificadas en las que participaron los asentistas son las siguientes:

Tabla 3.1 Número de esclavos vendidos por los asentistas

Nombre	Número de esclavos	Ganancia
Joseph Hidalgo	26	9 200 pesos
Tomás de Mendoza	7	1 550 pesos
Nicolás de Trujillo	5	1 390 pesos

Fuente: ANEP.

³⁹ Mentz, «Esclavitud y semiesclavitud en el México Antiguo y en la Nueva España (con énfasis en el siglo XVI)», p. 553.

⁴⁰ Klein y Vinson, *La esclavitud en América Latina y el Caribe.*, p. 31 Después de la conquista, los españoles que habían logrado una rápida inserción económica en América y generado grandes riquezas fueron los primeros en contar con el capital necesario para importar esclavos.

⁴¹ Sierra Silva, «Urban Slavery in Colonial Mexico: Puebla de los Ángeles, 1531-1706».

Los documentos dejan ver algunas características de los esclavos que vendieron los asentistas. Tenían entre los 20 y 30 años, aunque algunos estaban entre 40 y 50 años. La gran mayoría era de sexo masculino (33). También se sabe que se vendieron 12 mulatos, 11 negros, 10 bozales y 5 criollos. Sus precios eran de 200 a 450 pesos. Los esclavos más experimentados en algún oficio y los bozales solían ser quienes rebasaban los 400 pesos. Sobre los compradores se sabe que fueron clérigos, mujeres, labradores, mercaderes y dueños de obrajes, recuas e ingenios azucareros. En las compras se involucraron vecinos de Querétaro, México y Oaxaca.

Cabe mencionarse que los dueños de obrajes e ingenios en Puebla se vieron forzados a sustituir la mano de obra indígena.⁴² Por razones políticas, económicas y religiosas, el Cabildo poblano pidió a los obrajeros hacerse de sus esclavos. Entre los casos registrados puede hacerse alusión al de Felipe de los Ríos, dueño de un obraje, quien compró al capitán Joseph Hidalgo un mulato de nombre Miguel de 24 años para trabajar en su taller;⁴³ o del clérigo de la Sagrada Compañía de Jesús, el presbítero Torivio Gutiérrez, a quien el capitán Tomás de Mendoza vendió cinco piezas de esclavos bozales para el ingenio azucarero de su orden: tres varones nombrados Agustín (22 años y bautizado), Domingo (20 años) y Pedro (20 años), así como, dos mujeres llamadas Catalina (20 años) y Anna (20 años), ambas bautizadas.⁴⁴

Pero, ¿cómo se involucraron los asentistas en el comercio de esclavos? Gracias al negocio de las recuas, los capitanes bien pudieron relacionarse con los comerciantes autorizados para traficar e ingresar esclavos por el puerto de Veracruz.⁴⁵ Como se mencionó anteriormente, fueron los capitanes Diego de Pamplona y Francisco Arias de Viveros, quienes usaron los servicios de transporte ofrecidos por Trujillo de Villavicencio e Hidalgo para movilizar negros a la ciudad de Puebla.

Al parecer, los tres dueños de mulas habían fundamentado su profesión como modestos empresarios de transporte, la cual los pudo haber hecho empatizar en algún

⁴² Sierra Silva, «El tráfico de esclavos a la ciudad de Puebla, siglo XVII», p. 13.

⁴³ ANEP, notaría 3, Venta de mulato de Joseph Hidalgo a Felipe de los Ríos, 1686, f. 1189

⁴⁴ ANEP, notaría 2, Venta de mulato Joseph Hidalgo a Torivio Gutiérrez, 1684, f. 249v.

⁴⁵ Con el tiempo, otros puertos se abrieron para la importación y distribución esclava por toda la Nueva España, entre ellos: Tuxpan y Campeche en el Golfo de México (conocido en la época como “Seno Mexicano”) y el puerto de San Blas (actual Estado de Nayarit) por el lado del Pacífico.

momento del siglo XVII. Los asentistas poseían de una cantidad muy considerable de mulas. Don Nicolás tenía unas 170 y don Joseph Hidalgo otras 50. En dicho periodo, ostentar entre 50 y 60 bestias podía ser una señal distintiva del oficio.⁴⁶ Tal actividad les permitió acumular capital y lanzarse a la aventura del asiento. En 1678, sus carreras protagonizaron un cambio al interesarse por la producción de víveres; primero por los bizcochos, a los cuales pusieron tanto empeño que llegaron a ser considerados como la mejor opción para fabricar y conducir otros alimentos en 1686. El cambio de sector pudo haberse basado en su buena lectura del contexto y los negocios. En vista de que las guerras en el ultramar se intensificaban y, por ende, las demandas de suministros aumentaban, los modestos empresarios de transporte aprovecharon la fertilidad de los campos para establecer acuerdos con los hacendados, o productores, y, de esa manera, obtener en demasía los granos que necesitaban.

Frente a la búsqueda del monarca de créditos e insumos entre los agentes públicos y privados en Nueva España para cubrir los gastos de la guerra en los mares, los tres asentistas formaron una asociación e invirtieron todos sus recursos para multiplicar su capital. Sin embargo, este plan también conllevaba sus riesgos. La falta de pago y las altas demandas de suministros trajeron serias complicaciones en su anhelo.

3.3 Las complicaciones del asiento y los problemas en el círculo

Visto el contexto relacional y productivo de los abastecedores de víveres y bizcochos, en este apartado pretendo dar una explicación sobre el por qué los asentistas no alcanzaron el éxito esperado. Como se anotó al inicio de este capítulo, pese a que convertirse en asentistas de la Corona, privilegio que suponía el enriquecimiento y el ascenso social particularmente en período de crecientes necesidades militares, el caso estudiado de los asentistas poblano se aleja un tanto de ese patrón. Pues, por el contrario, al final de su vida, al menos en el caso de dos de ellos, los compromisos y deudas adquiridas por el negocio limitaron los beneficios que, idealmente, debieron obtener.

Las causas por las que un hombre de negocios de la época fuera a la quiebra eran variadas. Los factores eran múltiples, pero, para este caso se apunta principalmente a una

⁴⁶ Calvo, *Por los caminos de Nueva Galicia: transportes y transportistas en el siglo XVII*, p. 66.

disputa por la administración de la alcabala poblana, el endeudamiento de los asentistas y las tragedias personales. Sobre el primer punto, cabe recapitular algunos datos sobre el desarrollo en la administración del impuesto que tasaba el comercio en la ciudad poblana.

Luego de que Felipe II finalizara con el privilegio concedido a los conquistadores y los primeros pobladores de Nueva España de verse libres de pagar el principal impuesto castellano, la alcabala,⁴⁷ algunas corporaciones se mostraron interesadas en su administración y recaudación. En ese contexto, la Junta de Hacienda novohispana deliberó ceder los derechos de la recaudación a los cabildos. La ciudad de Puebla obtuvo su primer contrato de cabezón en 1600,⁴⁸ en el cual se estipularon las condiciones para la administración y percepción del impuesto, así como la definición del espacio fiscal del sujeto.⁴⁹

La supervisión de las autoridades reales se limitaba a exigir el pago oportuno de lo recolectado, por lo que la oligarquía capitular disfrutó de autoridad y autonomía en todo lo referente al cobro del impuesto. Entre 1600 y 1683 el Cabildo poblano firmó ocho contratos de cabezón. En un principio, los encabezamientos resultaron muy convenientes. Por un lado, la Hacienda tenía a tiempo los caudales y el Cabildo lograba mantener el poder político y económico de la región, pero conforme fue avanzando el siglo XVII las ventajas se fueron desvaneciendo.

Los regidores lograron convertir la recaudación del impuesto en un medio a su favor. Eran conscientes del peso que tenían sobre sus hombros y lo aprovecharon para obtener beneficios personales y conceder descuentos a familiares y amigos, quienes pertenecían a la exclusiva lista de grandes comerciantes. Según Alfaro Ramírez,⁵⁰ algunos de los mercaderes daban sobornos a los regidores para quedar exentos del impuesto. Todo esto se tradujo en una significativa pérdida de dinero para las arcas de la ciudad. Ante tal

⁴⁷ Sánchez Santiró, «La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1636-1749)». Se trataba de un gravamen que se cobraba por cada trueque, cambio y compraventa en todo el territorio novohispano. En un principio se retenía el 2% del valor del producto, pero, durante la administración de Felipe IV, aumentó al 4% por concepto de Unión de Armas y debido a la fundación de la Armada de Barlovento incrementó otro 2%.

⁴⁸ Alfaro Ramírez, «La lucha por el control del gobierno urbano en la época colonial. El cabildo de la Puebla de los Ángeles, 1670-1723.», p. 148.

⁴⁹ Celaya Nández, *Alcabalas y situados. Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*, p. 66.

⁵⁰ Alfaro Ramírez, «La lucha por el control del gobierno urbano en la época colonial. El cabildo de la Puebla de los Ángeles, 1670-1723.», p. 149.

panorama, los regidores se vieron forzados a pedir préstamos para reunir los montos faltantes de la contribución anual.⁵¹

En 1683 comenzó el octavo contrato de cabezón y el Cabildo debía más de 70 000 pesos entre adeudos a la Real Hacienda y préstamos particulares que generaban intereses del 5% anual.⁵² Este endeudamiento provocó que los regidores recurrieran a un grupo de comerciantes que habían mantenido no sólo subordinados, sino también presionados, a pagar el 6% del impuesto. Gracias a la dependencia de los capitulares hacia los préstamos, los comerciantes lograron involucrarse directamente en todo lo referente a la administración de la alcabala.

El 9 de febrero de 1690 el Cabildo ordenó dos cosas. Primero, que los receptores de las reales alcabalas debían tener cobrados todos los rezagos a finales de marzo y, segundo, que se convocara a 20 o 25 personas de los tratos y comercios más crecidos para asistir a una sesión de Cabildo en la que los regidores expondrían la grave situación en la que se encontraba la administración del impuesto.⁵³

Para efectos de nombrar repartidores reales del gravamen, entraron a la sala del Cabildo el capitán Pedro de Uriza y Barrera, Gaspar Martínez, el capitán don Diego de Salgado, Pedro de Yrigoyen, Rodrigo López Bueno, Cristóbal Martínez, Domingo de Sempertegui, Domingo Martínez, Pedro Barrales Bravo, Nicolás de Quintanilla, don Jerónimo de Villaseptiem, Juan de Aramburo, Alonso Álvarez Tavira, capitán Pedro de Herrera, Nicolás del Castillo, Don Tomas Machoso, Miguel Martínez, Nicolás González de la Vega y el capitán Martín Verdugo. Durante la sesión, Juan de Villaroel, oficial mayor de las reales alcabalas, dijo que se debían a su majestad 60 443 pesos 6 tomines y 6 granos y que solicitaba la ayuda de los presentes para nombrar a los repartidores que se harían cargo de cobrar los adeudos y obtener los préstamos. En acuerdo de los presentes se nombraron

⁵¹ El sistema de pagos establecía dos entregas anuales a las cajas de la Real Hacienda, la primera en junio y la otra en diciembre, pero la desorganización provocó que hasta febrero o marzo se pagara la primera cuota y la segunda hasta agosto o septiembre. Entre 1600 y 1631 la renta anual era de 25 000 pesos, entre 1632 y 1652 de 53 300 pesos y a partir de 1653 de 57 300 pesos. Véase en: Celaya, *Alcabalas y situados*, p. 77.

⁵² Alfaro Ramírez, «La lucha por el control del gobierno urbano en la época colonial. El cabildo de la Puebla de los Ángeles, 1670-1723.», pp. 158-157.

⁵³ AGMP, *Actas de Cabildo*, número 32. Acuerdo para que se notifique a los receptores tengan cobrado el repartimiento del año pasado, 1690, f. 230v.

por repartidores a los capitanes Pedro de Uruza y Barrera, Francisco Romero Moscoso, Don Martín Calvo Viñales, Nicolás de Quintanilla y Pedro de Yrigoyen.⁵⁴

El 24 de abril de 1690, el regidor don Nicolás de Victoria Salazar dijo que los dichos comerciantes que aceptaron el nombramiento propusieron dar para los efectos de la imposición sólo 23 079 pesos. Esta oferta fue rechazada por los demás integrantes del Ayuntamiento porque no se ajustaba a la cantidad que se debía pagar a su majestad. A raíz de eso, solicitaron una nueva reunión con otros vecinos comerciantes. Con el consentimiento del alcalde mayor se juntaron en la casa del regidor Nicolás de Victoria los cabildantes y los cinco representantes del “gremio de mercaderes y republicanos”, Felipe de Chávez, Pedro Sáenz de Rosas, Francisco Romero Moscoso, Hipólito del Castillo y Antonio Moreno de Torija.⁵⁵

El 9 de agosto de 1691 firmaron un convenio que contenía cinco cláusulas dictadas por los regidores. La primera señalaba que ambas partes se comprometían a nombrar a dos representantes. De esa manera los cuatro realizarían los ajustes que fueran necesarios para mantener en buenas cuentas la administración. También apuntaron, en esa cláusula, que ninguna de las partes podía operar sin la presencia de la otra.

La segunda, que es la que más interesa para efectos del presente trabajo, trataba lo referente a los mandamientos que el virrey conducía a la ciudad para la provisión de las armadas. Dadas las gruesas cantidades de dinero que solían utilizarse para satisfacer estos mandamientos y que en algún momento no hubiera lo suficiente para pagar, los dos comerciantes y los dos contadores acordaron dar boletas de pago, como se hacía con los indultos, a vecinos y regidores sujetos a la alcabala con el fin de satisfacer los faltantes.

El tercer punto establecía que los cuatro tenían el poder de remover y quitar los guardas, receptores y demás ministros de la Contaduría, mientras que la cuarta daba la autoridad a los sujetos de empadronar a todos los comerciantes de la ciudad: “todos los vecinos que comercian en poca o en mucha cantidad se hayan de asentar en el cabezón.”⁵⁶

⁵⁴ *Ibídem*, f. 247r.

⁵⁵ *Ibídem*, f. 389v.

⁵⁶ AGMP, Actas de Cabildo, número 31. Pago del cabezón, 1691, s/f.

Por último, tanto los contadores como los vecinos nombrados podrían continuar por dos o más años enfrente de la actividad.

Si bien se había firmado un contrato, el 14 de agosto de 1691 los mercaderes presentaron nueve cláusulas ante el Cabildo, pues en la práctica su presencia había quedado limitada a ajustar cuentas atrasadas, dar dinero para las transferencias y aumentar la lista de contribuyentes.⁵⁷ Para salir de la difícil situación propusieron, a grandes rasgos: nombrar a los integrantes de la real Contaduría de la ciudad, llevar en dos libros los cobros de todos los géneros que hayan ingresado a la ciudad, hacer público el convenio para evitar la “ignorancia” de los otros mercaderes y, por último, viendo los mandamientos del virrey, en caso de hacer falta dinero en las reales alcabalas los integrantes de la Contaduría buscarían entre los integrantes del Cabildo y los demás vecinos lo restante.

Como puede observarse, los mercaderes querían proteger las cuentas de la ciudad y, paralelamente, un negocio familiar. Si se hace énfasis en este episodio es porque se vincula directamente con el papel que la ciudad cumplía en el aprovisionamiento del que se ha referido hasta aquí. Así, debe tomarse en cuenta la relación de parentesco que Nicolás de Trujillo tenía con tres de los cinco mercaderes involucrados en la administración de la alcabala: Felipe de Chávez, Pedro Sáenz y Antonio Moreno. Se puede sospechar de las implicaciones de su vínculo en el segundo convenio, especialmente en la última cláusula que trataba sobre la satisfacción del pago a los asentistas de bizcocho y víveres.

Ante la falta de caudales, los comerciantes pidieron a los dos regidores nombrados como representantes del Cabildo buscar entre los capitulares la cuarta parte de lo que faltase, y a los dos diputados las otras dos terceras partes entre los vecinos. Para que obtuvieran los préstamos, dichos representantes debían valerse de los mejores medios de persuasión: “procurar la satisfacción de tales suplementos con los primeros efectos que se recaudaren. De esa manera habría un futuro con más facilidad de conseguirse las veces que se necesitaren”.⁵⁸ Respecto a los atrasos de la renta anual del cabezón, consideraron que la ciudad debía apoyarse únicamente en los fiadores que habían quedado asentados en el contrato celebrado con su majestad y no perturbar a los vecinos ajenos al pacto.

⁵⁷ Celaya Nández, *Alcabalas y situados. Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*, p. 142.

⁵⁸ ANEP, notaría 6, Convenio con su majestad, 1691, s/f

Dentro de esta negociación, los mercaderes operaron como mediadores de los asentistas frente a los capitulares para resolver el asunto de los pagos. Cabe recordar que, a un año de haberse firmado el primer contrato de asiento en la ciudad, los proveedores manifestaron al virrey de turno, fray Payo Enríquez de Rivera, que el Cabildo no estaba cumpliendo con los pagos. En consecuencia, la participación de los familiares de los asentistas en la administración del gravamen pudo significar, además de un claro beneficio para los involucrados, parte de una estrategia familiar más amplia, en la que también estaba en juego el mejorar las condiciones de los proveedores del rey.

En este caso, puede observarse cómo los mercaderes brindaron cierta ayuda al negocio de su hermano, compadre y primo don Nicolás de Trujillo. Al respecto, no es anecdótico recordar que era difícil que en la sociedad del Antiguo Régimen se actuara individualmente. En el mundo de los negocios, la familia, en la extensión de su estructura de sangre o parentesco, era determinante. Las relaciones familiares se desarrollaban activamente con el fin de proveer de personal, obtener capital y crédito y superar ciertos obstáculos generados por la jerarquía política y sus regulaciones.⁵⁹

El reclutamiento de parientes en la actividad del asiento era importante para proteger las inversiones familiares, pues se tenía por entendido que entre más miembros de la familia se sumaran a la contrata y estuvieran dispuestos a poner sus recursos y capital a favor de ella, el negocio tendría más posibilidades de superar las dificultades y, después de un gran esfuerzo, disfrutarían de la prosperidad y eventualmente del ascenso social de todo el grupo familiar.

Lo último consigue apreciarse cuando los tres asentistas utilizaron su facultad como proveedores, que el virrey Conde de Paredes les había otorgado, para nombrar el 29 de mayo de 1691 a don Felipe de Chávez Chacón proveedor ayudante de la cuarta parte de todos los géneros necesarios. Respecto al nombramiento, don Felipe declaró que los asentistas “hicieron esto por su cuenta y sin más interés que hacerme amistad y buena obra deseando que yo goce de los aprovechamientos que pudiere gozar” y aceptó “sacar con los capitanes Nicolás, Tomás y Joseph a paz y a salvo la obligación que está constituida a favor

⁵⁹ Kicza, «El papel de la familia en la organización empresarial en la Nueva España», p. 74

de su majestad [...] con un salario de tres pesos de oro común que me gane en cada día de los que ocupare toda la negociación”.⁶⁰

Gracias a las turbias decisiones que el Cabildo tomó sobre la administración de las alcabalas y el desolador panorama económico de la entonces segunda ciudad más importante del virreinato, el gremio de mercaderes logró construir un espacio de negociación en donde la lealtad hacia la familia se hizo presente. La estrecha relación que existió entre los mercaderes y los asentistas permite sospechar que hubo una red de apoyo para los proveedores al interior del Cabildo que les ayudaría a evitar que las autoridades incumplieran en el contrato, especialmente en el rubro de los pagos, punto de gran preocupación para los asentistas, pues esperaban que sus gruesas inversiones de capital fueran retribuidas tal y como se estipuló.

Es verdad que los vínculos fueron determinantes para que los capitulares adoptaran las cláusulas, y apresuraran sus formas de satisfacer los pagos hacia los asentistas. Pese a todos los esfuerzos, los acontecimientos de 1692 fueron determinantes en cómo terminaría el asunto. Entonces, varias discusiones se sostuvieron hasta hacerse evidente la tensión entre los capitulares y los mercaderes, rozando lo insostenible. Finalmente, y a raíz de las desavenencias, en 1693 todo estalló y el virrey, junto a los oficiales de la real Hacienda, intervinieron en el conflicto. Al final, estos suspendieron el convenio entre los comerciantes y el Cabildo.

Sin aliados en el poder, los asentistas estuvieron expuestos a las irregularidades de pago. Al examinar más de cerca a los proveedores se puede constatar que, a diferencia de los prósperos hombres de negocios de la época, habían invertido todos sus recursos para sacar adelante la contrata con el rey. Sin embargo, estos no fueron suficientes, ya que, los atrasos obligaron a los pequeños empresarios depender cada vez más de transacciones crediticias, situación que los puso en un riesgo que solo crecía, mientras su capital se veía comprometido. Con el tiempo, las circunstancias los condujeron a un grave endeudamiento con distintos sujetos y pleitos que concluyeron en el embargo de sus bienes. Así, el segundo factor que propició el declive del negocio para los asentistas poblanos fue el constituido por las deudas personales adquiridas para solventar la compra de los insumos.

⁶⁰ ANEP, notaría 2, Nombramiento de proveedor, 1686, fjs. 53r.-54r.

Antes de la existencia de instituciones bancarias formales, los habitantes de Nueva España recurrieron a préstamos con particulares y corporaciones. Los préstamos a título particular aportaron capitales importantes a quienes lo solicitaran. Según Martínez López-Cano,⁶¹ se puede destacar la participación de dos grupos en este tipo de crédito: el primero estaba compuesto por menores de edad, viudas, mujeres célibes, beatas y “herederos” pertenecientes a la élite novohispana, quienes, dada su condición de orfandad, celibato y viudez, preferían invertir sus fortunas en préstamos. El segundo estaba formado por personas vinculadas a la alta burocracia, las regidurías y el comercio, quienes, después de sus logros en riqueza y estatus, estuvieron interesados, igualmente, en este tipo de inversiones.

Respecto a las corporaciones, las instituciones eclesiásticas fueron la principal fuente de crédito. Particularmente, los conventos femeninos tuvieron un papel muy activo en el mercado crediticio. En ese contexto, el Concilio de Trento repercutió en la organización financiera de la Iglesia, lo que implicó que las instituciones exigieran un capital de fundación y que se establecieran mecanismos de inversión para garantizar la perpetuación de los caudales.⁶² Los conventos se sostenían de las dotes que pedían las monjas aportar para poder ingresar, los donativos, los legados testamentarios que muchos fieles les dejaban y las obras pías y capellanías que administraban. En la mayoría de los casos, dichos fondos se convirtieron en capital disponible para préstamos, que les proporcionaría una renta con la cual podrán mantenerse económicamente sin poner en riesgo sus caudales.

Los conventos se valían de ciertos mecanismos que garantizaran mayor seguridad. Por sus características, el censo consignativo era el ideal pues, según Martínez López-Cano, se trataba de una operación donde el acreedor entregaba una suma de dinero al deudor; éste gravaba un bien raíz y no determinaba fecha de devolución, la cual quedaba abierta y a merced del deudor. El censuario se comprometía a pagar réditos, usualmente del 5%, hasta reintegrar lo prestado al censalista. En caso de que el deudor vendiera la propiedad censada el nuevo dueño tenía que hacerse cargo de la deuda. Según Wobeser,⁶³ en el siglo

⁶¹ Martínez López-Cano, *El crédito a largo plazo en el siglo XVI. Ciudad de México (1550-1620)*, p. 165.

⁶² López-Cano, «El crédito eclesiástico en Nueva España», p. 10.

⁶³ Wobeser, *El crédito eclesiástico en la Nueva España. Siglo XVIII*, p. 14

XVII los conventos garantizaban sus préstamos mediante bienes raíces porque en caso de cualquier falta procederían a embargar y rematar la propiedad.

Ahora bien, es necesario tener presente las diferentes corporaciones y fundaciones que eran parte de la Iglesia: las cofradías, las obras pías y las capellanías. A fin de esta investigación vale la pena detenerse a exponer las características de las cofradías, las cuales eran, en esencia, una corporación religiosa que proporcionaba a sus miembros seguridad espiritual y sepultura.⁶⁴ Las cofradías eran fundadas por el dinero de un determinado número de fieles, en el ámbito rural eran modestas en recursos y estaban adscritas a la parroquia de su pueblo, y en el espacio urbano podían convivir modestas y ostentosas cofradías que lograban financiar las fiestas religiosas, ciertas obras de infraestructura y préstamos a sus miembros y, en ocasiones, a terceros.⁶⁵ El capital para las inversiones procedía de donativos, legados, obras pías, capellanías, testamentos y arrendamientos.

Usualmente, los comerciantes y hacendados acudían a los conventos de monjas y cofradías para pedir capitales. Desde los llamados almaceneros o mercaderes dedicados al comercio internacional hasta los pequeños y modestos empresarios integraban este amplio universo de préstamos y créditos en Nueva España. El destino principal de lo obtenido de las corporaciones religiosas iba hacia sus negocios y giros comerciales. Por su parte, los hacendados y los rancheros adquirían créditos para pagar sus deudas, incrementar su producción o, en caso de una mala cosecha, salir de la escasez.

Los tres asentistas solicitaron diferentes préstamos tanto a particulares como instituciones eclesiásticas para sacar adelante los abastos de las flotas, la mayoría de ellos en caudales y otra parte en especie

⁶⁴ García, «Sociedad, crédito y cofradía en la Nueva España a fines de la época colonial: el caso de Nuestra Señora de Aránzazu», p. 53.

⁶⁵ Wobeser, *El crédito eclesiástico en la Nueva España, siglo XVIII*, p. 139.

Cuadro 3.1 Créditos otorgados por particulares

Año	Nombre	Cantidad
1678	Capitán Juan de la Cruz, mercader	1 000 pesos
1678	Capitán don Juan de Ubeda y Fonseca, juez administrador de los novenos	750 pesos
1683	Don Joseph de Salaeta, alcalde mayor	1 235 pesos
1686	Capitán Diego Alvares Montero, mercader	1 800 pesos
1687	Don Gerónimo de Villaseptiem, regidor	3 792 pesos y 3 tomines
1688	Capitán Juan Alvares Montero, mercader	1 500 pesos
1689	General don Estacio Coronel y Benavides, caballero de la orden de Santiago	1 800 pesos
1689	Domingo de Ayarza, mercader de la provincia de Guatemala	990 pesos
1689	Antonio de Bustamante, escribano	1 900 pesos
1689	Capitán Diego de Andrada Peralta, vecino de Xalapa.	2 100 pesos
1690	Don Estacio Coronel y Benavides	1 575 pesos
1690	Capitán Diego Alvares Montero	1 299 pesos
1690	Mateo de Reigadas y Agüero	1 500 pesos
1691	Capitán Diego Alvares Montero	1 645 pesos
1691	Capitán Diego Alvares Montero	1 387 pesos y 4 reales
1691	Capitán Sebastián Martínez Carrasco	1627 pesos y 4 tomines
1691	Capitán Diego Alvares Montero	1 362 pesos y 7 tomines

1692	Capitán Diego Alvares Montero	1 582 pesos
1692	Don Estacio Coronel y Benavides	1 072 pesos y 4 reales
1692	Capitán Bernardo Colín de Meneses, mercader	1 000 pesos
1692	Joseph [ilegible], vecino de la Antequera	1 130 pesos
1692	Licenciado Jacinto Hernández de Priego	1 800 pesos
1692	Capitán don Joseph de Olaisola	1 507 pesos
1693	Juan de Espejo, mercader	150 pesos
1693	Bernabé de Cruz	200 pesos
1694	Don Francisco González Velázquez	311 pesos
1695	Fray Miguel de Valverde	274 pesos
1695	Doña María Beatriz Moctezuma, cacica y principal del pueblo de Tepexi	150 pesos
1696	Capitán Diego López de Luna	750 pesos
s/d	Juan Merino	25 fanegas de maíz
s/d	Juan Maldonado	una carga de trigo
s/d	Licenciado Jacinto Pliego	50 cargas de trigo
s/d	Jerónimo Molina, bizcochero	Muchas cargas de trigo y reales

Fuente: ANEP

*s/d= sin dato

En total, la deuda de los asentistas ascendió a 55 188 pesos, 8 reales y 11 tomines. Es preciso subrayar que este monto corresponde a las deudas escrituradas en tres notarías, de un total de seis que existían en la ciudad, por lo que debe tomarse de forma parcial. En el cuadro anterior destacan tres puntos generales. En primer lugar, se sabe que estos créditos operaban a favor del asiento de bizcocho y víveres porque especificaban que era para “el

despacho de la flota surta al presente en el puerto de San Juan de Ulúa” o “comprar trigos para poder cumplir nuestra obligación de dicho asiento para la fábrica de bizcochos” y, habitualmente, en la obligación de pago, Mendoza, Hidalgo, Trujillo y Chávez fueron tanto los deudores principales y como los fiadores.

En segundo lugar, en la mayor parte de las actas se anota que el acreedor por “hacer amistad y buena obra” entregó los reales de contado al deudor, quien se comprometía a pagar en una fecha establecida, sin réditos ni garantía. Aunque, debe decirse, hubo préstamos respaldados por una hipoteca o fianza, por ejemplo: Tomás de Mendoza hipotecó su hacienda a Diego Alvares de Montero; Vicente de Mendoza y doña Juana Adame dieron al capitán Bernardo Colín unas casas que poseían en la calle del convento de Santo Domingo y al mercader Juan Espejo un esclavo de 14 años como fianza, y don Nicolás entregó al capitán Diego de López 40 mulas de aval.

En tercer lugar, las cantidades que se concedieron fueron muy variables. Fluctuaron entre un mínimo de 150 y un máximo de 3 000 pesos, con un promedio de 1 800 pesos. También, se aprecia que durante la segunda contrata (1686-1696) los asentistas obtuvieron varios préstamos. Especialmente, en el año de 1692 pidieron seis préstamos que superaban los 1 000 pesos. La razón de tan numerosos y elevados créditos se halla en la epidemia de sarampión y peste que azotó a la ciudad,⁶⁶ y la crisis fiscal que estaba sacudiendo las cuentas del Ayuntamiento. Todo esto afectando de manera muy significativa las actividades económicas.

De igual modo, existe diversidad de orígenes de sus acreedores, entre los que destaca don Domingo de Ayarza, mercader de la provincia de Guatemala, que perteneció a la red de comerciantes más exclusiva de aquella capitanía general.⁶⁷ Es probable que se trataran de sus “clientes” comerciantes que contrataron los servicios de recua de los asentistas para llevar cargas de mercancías.

Por otro lado, fueron cuatro los individuos que otorgaron a los asentistas préstamos en especie. El caso de Jerónimo Molina es interesante porque estuvo involucrado desde el

⁶⁶ Cuenya Mateos, «Evolución demográfica de una parroquia de la Puebla de los Ángeles, 1660-1800», p. 449.

⁶⁷ Falla, *Extracto de escrituras públicas. Años 1676 a 1709*.

principio en el asiento. En 1678 se hizo cargo de remitir a Veracruz el bizcocho en nombre de los proveedores, y poco después asumió la responsabilidad de suministrar a los capitanes de trigo. En su testamento, don Nicolás declaró tener una cuenta grande con el bizcochero y pidió “por la amistad que tuvimos y la mucha confianza” que lo perdonase.

Respecto al crédito eclesiástico, se identificaron cuatro operaciones que se presentan en el siguiente cuadro que indica el nombre de la corporación y los montos:

Cuadro 3.2 Crédito eclesiástico

Año	Cantidad	Corporación	Propiedad impuesta
1695	1 000 pesos	Convento de Santo Domingo de la ciudad de Oaxaca	Hacienda de labor nombrada San Bartolomé
s/d	1 000 pesos	Convento de Santa Inés	Una casa con valor de 4000 pesos
s/d	1 000 pesos	Convento de la Santísima Trinidad	Hacienda de labor llamada La Cañada de los Aguacates
s/d	500 pesos	Cofradía de Jesús de Nazareno	s/d

Fuente: ANEP

Las corporaciones religiosas favorecieron a un amplio abanico social mediante el crédito que otorgaron, en virtud de que el único requisito era que el prestatario pudiera garantizar debidamente el préstamo con un bien raíz.⁶⁸ Aun cuando las fuentes no permiten determinar la dirección del crédito, se alcanza a plantear una idea sobre la función económica que tuvo en el grupo ocupacional que solicitaba el dinero. El grupo de los grandes y modestos comerciantes utilizaban, como se ha dejado claro, el capital para impulsar sus negocios.

Dada la situación de los asentistas, posiblemente solicitaron un crédito para sostenerse mientras el Cabildo resolvía los atrasos de sus pagos. Como se muestra en el cuadro, acudieron a conventos dentro y fuera de la ciudad. Para los comerciantes bien

⁶⁸ Wobeser, *El crédito eclesiástico en la Nueva España, siglo XVIII*, p. 166.

establecidos y los familiares de las religiosas era más sencillo conseguir un préstamo, considerando que la hermana de don Nicolás, Catalina, era monja del convento de Santa Inés de la ciudad de Puebla y es probable que facilitará el crédito. Desafortunadamente, no se cuenta con más información del censo impuesto a favor del convento de Santo Domingo a la hacienda de doña Juana Adame y Vicente de Mendoza, pero se sabe que Vicente pidió a la cofradía de Jesús de Nazareno “perdonar esta cantidad por no tener bienes con que pagar.”

En un principio, la demanda de los bastimentos era manejable y sus haciendas ubicadas en fértiles terrenos de la región de Puebla y sus vínculos con otros labradores los ayudaron a tener listos los bastimentos. Sin embargo, con el incremento de la actividad bélica en los mares y los malos pagos, los asentistas comenzaron a sufrir graves pérdidas de sus capitales y relaciones. Esto tuvo, sin duda, un grave impacto al interior del grupo.

Hasta aquí se han expuesto las posibles causas que llevaron a los asentistas a la pérdida de sus negocios, pero, falta revisar el desenlace de la vida de estos individuos. Como se anticipó, debido a la muerte de Tomás de Mendoza y a la enfermedad de Nicolás de Trujillo, gran parte de la actividad cayó sobre los hombros del capitán Joseph Hidalgo, don Felipe de Chávez y Vicente Mendoza. Estos individuos siguieron adelante con la contrata suministrando bizcocho y víveres a las naves reales. Pero, más allá de la obligación con el rey, no tenían ninguna clase de vínculo de amistad, compadrazgo o parentesco. Vicente de Mendoza fue nombrado asentista de los bastimentos a la muerte de su padre y, posiblemente, don Felipe ocupó el cargo de ayudante de proveedor gracias a su compadre don Nicolás de Trujillo. No obstante, la ausencia de sus familiares terminó por desvanecer su interés en la contrata. La forma en la que se fue desarrollando el negocio provocó que Vicente y don Felipe comenzaran un pleito en contra de Joseph Hidalgo por las pérdidas que sufrieron a causa del asiento.

Aunque no se cuenta con el expediente o los documentos referentes al pleito, es preciso hacer referencia a los indicios que las fuentes notariales permiten vislumbrar. En específico, con base en unos poderes localizados en el Archivo de Notarías logré reconstruir lo siguiente. En 1710, el capitán posiblemente fue informado del pleito que don Felipe de Chávez y Vicente de Mendoza llevarían a cabo en su contra, por lo que antes de

morir dio poder a los procuradores de número de la real Audiencia, don Francisco Feliz Hidalgo y don Nicolás Navia, y al licenciado Don Joseph de Villalobos Hidalgo, clérigo diácono, para que “respondan, al contrario, confiesen o nieguen” cualquier pleito.

En 1714, don Felipe de Chávez y Vicente de Mendoza, argumentando ante los señores contadores y oficiales reales del Tribunal, que de los bienes que habían quedado del fallecido capitán Joseph Hidalgo “se les pague y satisfaga la cantidad de pesos que el suso dicho nos quedó debiendo de los reales cuentas por servir para los bastimentos como uno de los asentistas que fue en compañía de los otorgantes”.⁶⁹ Nombraron, así, al procurador don Francisco Feliz Hidalgo para que “ponga las demandas que más convengan”.

Por su parte, Vicente de Mendoza pidió al agente de negocios de la Audiencia de México, don Antonio de Figueroa, presentar ante el Tribunal y la Audiencia las cuentas del asiento para que “con su vista” estén enterados de lo “que resultare en contra” del capitán Joseph Hidalgo. Además, rogó que se considerara “haber cumplido enteramente su caudal en el tiempo de alteración de los precios de los trigos y demás menestras en los seis últimos años que faltaban del dicho asiento, en que dio puntual satisfacción para los despachos de armadas y demás presidios.” Don Miguel Hidalgo y don Joseph de Villalobos trataron de impedir que los bienes del capitán fueran embargados, pero la hacienda nombrada Santo Tomás, en Nativitas (Tlaxcala), valuada en 18 000 pesos, fue retenida por la Sala del Crimen.

Este caso permite observar un cambio en la red de los asentistas. Los compadres Nicolás de Trujillo, Joseph Hidalgo y Tomás de Mendoza habían asociado sus capitales para hacerse cargo de los abastos con la esperanza de que sus esfuerzos fueran bien retribuidos; sin embargo, las circunstancias llevaron a los capitanes a considerar la participación de don Felipe de Chávez y Vicente de Mendoza. Estos últimos tejieron un vínculo de carácter estrictamente económico, el cual se vio afectado cuando se percataron que el asiento era una pérdida de dinero. Tras no identificarse con el desarrollo del asiento, decidieron exigir al capitán Joseph Hidalgo y sus albaceas el pago de lo que habían invertido. Finalmente, consiguieron que el Tribunal y la Audiencia retuvieran las propiedades del capitán y las rematara para devolverles su capital.

⁶⁹ ANEP, notaría 2, Poder de Felipe de Chávez y Tomás de Mendoza a Francisco Feliz Hidalgo, 1714, s/f.

Trujillo, Mendoza e Hidalgo se dedicaron al transporte de cargas y a la administración del asiento que la Hacienda remató y otorgó al mejor postor. Sin embargo, dadas las diversas vicisitudes que se presentaron, se puede suponer que las deudas y la escasez fueron las causas que encaminaron a los modestos empresarios de transporte a la sufrir elevadas pérdidas. De forma audaz, con poco capital, pero con muchos conocidos que tenían en las rutas que recorrieron, así como sus lazos de parentesco, intentaron sacar provecho de su especialidad. Sin embargo, la realidad los avasalló.

La exigencia de cumplir con gruesos volúmenes de suministros y conducirlos hasta los puertos de embarque se tradujo en un gran riesgo para sus pocos caudales. En tiempos de guerra, la producción de bizcocho acrecentaba y las mulas eran sometidas a trabajos excesivos por el constante transporte de víveres.

Para que pudieran resistir a tan complejo servicio necesitaron buenas sumas de dinero, por lo que recurrieron a sus conocidos y comerciantes para obtener créditos. Durante el tiempo de las dos contrata solicitaron muchos préstamos. Alcanzaron a liquidar los más importantes, pero, según sus testamentos, otros quedaron pendientes, por lo que los asentistas pidieron a sus albaceas rematar algunos de sus bienes para saldar las deudas restantes. Otro factor que los orilló a tal situación fue el atraso de los pagos emitidos por el Cabildo. Como se describió en el capítulo, los capitulares pagaron a muy largo plazos debido a las rencillas y la crisis fiscal, provocando un desequilibrio en los ingresos y gastos de los abastecedores.

Los capitanes utilizaron su conocimiento del medio político y económico para sacar adelante la contrata, pero el negocio tomó una ruta diferente. La provisión real exigía una fuerte inversión de dinero. Si los interesados en el contrato querían obtener frutos tenían que apostar el doble, cosa que no lograron hacer los asentistas poblanos del siglo XVII, pero que, en años posteriores, grandes empresas, como fue Pedro Vertíz Oteyza, resolvieron de manera más eficiente.⁷⁰

⁷⁰ Suárez Argüello, «La quiebra de una casa de conductas novohispana en los inicios del siglo XIX».

Consideraciones finales

Por medio del análisis de este grupo de modestos empresarios poblanos es posible entender como la monarquía solucionó el aprovisionamiento a sus reales armadas a finales del siglo XVII. Y, en un ángulo particular del proceso, es posible destacar el tipo de gente que la Corona elegía para sus proyectos; es decir, actores con un amplio conocimiento de la economía regional y dispuestos hacer uso de todos sus recursos para cubrir las necesidades navales. Aunque, dichos elementos, también fueron utilizados por los asentistas como estrategias de negociación para elevar su rango social, ampliar sus alcances comerciales y, en especial, disfrutar de un fuero militar.

Desde ese punto de vista, es posible observar la aparición de un grupo de comerciantes interesados en la economía de guerra. Los conflictos en ultramar obligaron al rey a diseñar un proyecto naval que protegiera a las islas más importantes y propensas de los ataques enemigos. Inicialmente, se organizaron campañas en algunas ciudades novohispanas para obtener los recursos necesarios (alimentos, soldados y armadas), pero, en las últimas décadas del siglo XVII, dada la experiencia con el asiento militar en España, el monarca decidió establecer contratos con particulares. En 1678, los empresarios poblanos operaron de una manera diferente, dieron un salto y ajustaron sus actividades, que normalmente practicaban de manera local, a la intensa recaudación y conducción de alimentos.

Asimismo, en esta investigación se puede apreciar la simbiosis entre la Corona y los asentistas. El complejo contexto imperial obligó al soberano a depender de las contribuciones hechas por los habitantes novohispanos. En específico, el sostenimiento de las fuerzas navales instaladas en los mares del Caribe y el Pacífico fue posible gracias a los recursos económicos y materiales suministrados por el virreinato. Los impuestos, los donativos y los préstamos fueron fundamentales para la monarquía, pues, a través de ellos, lograron financiar gran parte de las políticas defensivas. Y, la contratación de agentes privados para la producción y conducción de insumos estratégicos desempeñó un papel decisivo porque facilitó la obtención y la gestión de los recursos necesarios para los marinos en los momentos más críticos y, sobre todo, a un bajo costo.

Por su parte, los contratistas pretendían ganar privilegios y beneficios del servicio que prestaban al rey, como asentistas de víveres no pagaban algunos impuestos y el ayuntamiento no tenía jurisdicción sobre sus actividades comerciales. Por lo que se trataba de una relación de ayuda mutua, la Corona necesitaba de la actuación de los arrendatarios por lo que cedió ciertas prerrogativas a las acciones jurídicas y comerciales, y los privilegios que los asentistas recibieron descansaron en la buena ejecución de la actividad. Teniendo eso en cuenta, es posible contribuir en la discusión del imperio como a una entidad construida localmente y flexible en sus decisiones.

Del mismo modo, el análisis en conjunto de los documentos permitió ver cuatro cosas. En primer lugar, el mecanismo de negociación entre los poderes virreinales, los poderes intermedios y los actores locales, el cual reveló que los últimos tuvieron un peso y apoyo importante ante los desacuerdos e intentos del Cabildo poblano por controlar la administración del asiento. En segundo lugar, la eficiencia en la transferencia de recursos fue crucial para dar seguimiento a los contratos entre los asentistas y la Hacienda; en tercer lugar, la articulación de redes a favor del asiento, los proveedores proyectaron sus actividades relacionadas con el abasto en un circuito mercantil que ya funcionaba en la región de Puebla-Tlaxcala a través de relaciones estratégicas con bizcocheros, tocineros y agricultores. Por último, el revés que sufrieron los asentistas, las deudas, la falta de pago y la muerte fueron tres elementos que impidieron a los sujetos convertir la actividad en un gran negocio.

En esta investigación, mi intención ha sido abordar a los actores locales desde una visión diferente, se trata de la bancarrota que éstos sufrieron una vez que asumieron la responsabilidad del abasto. En un principio, me había planteado que los contratistas amasaron riquezas y títulos gracias a la actividad, pero, conforme avanzaba en la revisión y el análisis de los documentos notariales, la perspectiva cambió. Al pasar de los años, los modestos comerciantes pidieron créditos a ciertas corporaciones religiosas e individuos para cumplir con las cargas de alimentos que eran demandadas mensualmente por el virrey. Sin embargo, la realidad los avasalló y la aventura de los asentistas terminó cuando la Real Sala de Crimen embargó algunos de sus bienes para rematarlos, y, con el dinero, pagar a las partes afectadas. Sin duda, el estudio de este caso particular reside en tener presente la

exposición de las historias de vida al azar, y que si no se cuenta con vínculos estratégicos y fuertes las probabilidades de tener un crecimiento económico y social son mínimas.

Sin embargo, la falta de un sistema relacional adecuado no impidió que los actores locales estudiados aquí trascendieran en la monarquía hispánica. Los datos obtenidos en esta investigación indican que el asiento funcionó apropiadamente desde el comienzo, esto provocó que la preferencia hacia los agentes privados aumentara y se reflejara en la renovación de su contrato en 1686. Además, lograron que el apoyo de las autoridades virreinales fuera aún más lejos, cuando se pidió la suspensión de la justicia ordinaria sobre las operaciones de los arrendatarios para no perjudicar las actividades del asiento. Bajo esas condiciones, eran evidentes los privilegios que estos tenían y las oportunidades que podían desarrollar. Además, ayudaron a sostener la imagen de Puebla a niveles imperiales.

Pero ¿cuáles fueron las características de los modestos empresarios? Para responder eso fue indispensable la pesquisa en las escribanas notariales de la ciudad de Puebla: documentos inéditos sobre las compraventas y los arrendamientos de haciendas y ranchos; los poderes legales acordados con vecinos de la región, así como de las ciudades de México y Veracruz; las obligaciones de pago y los préstamos que solicitaron estos tres modestos comerciantes revelaron su capacidad para desarrollar actividades económicas a nivel regional, que aunadas al asiento, podían tener una dimensión imperial.

Nicolás Trujillo y compañía no dejaron tantas huellas como las que dejarían los grandes comerciantes novohispanos. Sin embargo, me fue posible construir un perfil con características ocupacionales, movilidad geográfica y relaciones. En primer lugar, pude identificar que la arriería fue la actividad principal que les permitió tener un patrimonio, el cual constituyó un apoyo financiero importante para consolidar su participación en el remate del asiento de víveres y, una vez contraída la obligación, cumplir con el mismo.

En segundo lugar, la arriería también les permitió practicar un comercio a pequeña escala. Gracias a sus recuas lograron convertirse en empresarios con un amplio dinamismo local y regional, con intenciones de proyectar sus actividades a una escala global. En tercer lugar, los modestos comerciantes recurrieron a productores locales y se asociaron con otros comerciantes regionales para gestionar las necesidades del asiento, por lo que sus

relaciones, en su conjunto, les fueron útiles para acceder a un espacio de poder, recibir títulos militares e incursionar en otros ámbitos de la economía y la política imperial.

A pesar de su trágico final, esta reconstrucción me permite colocarlos en la escala media de la sociedad novohispana y valorar el gran potencial de su capacidad para administrar, por un periodo más o menos largo, una actividad a gran escala. Debo insistir en que se trata de una construcción empírica que hace único el caso de estudio. Cabe mencionar, que hacen falta estudios sobre los medianos empresarios y su impacto en el universo novohispano, indagar en el tema permitiría ampliar la visión de estos actores estratégicos.

No cabe duda de que la Corona incrementó sus vínculos con sus posesiones americanas en materia militar a través de sus actores locales. Aunque numerosos conflictos intervinieron en el desarrollo del sistema de asiento. Las tensiones entre los Austria y los Borbones, que más adelante estallarían en la Guerra de Sucesión, obligaron a detener y a evaluar las condiciones de la contrata. Finalmente, Felipe V reinstauró este método y, nuevamente, vecinos de la ciudad Puebla encabezaron la contrata.

Resta mencionar algunos pendientes de esta investigación. Con el objetivo de evaluar la importancia de los contratistas en las actividades económicas de la región, debe profundizarse en el tema de la introducción y la venta ilícita de trigo y harina que los asentistas realizaron al interior de la ciudad de Puebla, entre 1687 y 1696. Así como en las acusaciones entorno a los hechos, el volumen de los productos y, en caso de tener registro, los nombres de los compradores y sus oficios. Revisar la presencia de los tres proveedores en los puertos de Veracruz y Acapulco. Gracias a los datos recabados en esta investigación, se sabe que utilizaron sus propias mulas para conducir los víveres a los puertos, pero, a su retorno, ¿estas regresaban sin cargas? Una consulta a los archivos notariales y municipales de ambas ciudades portuarias pudieran arrojar algunos datos sobre el tráfico ilegal de mercancías castellanas o asiáticas a la ciudad.

Falta obtener más datos sobre sus operaciones como dueños de recuas. Apreciar su papel como propietarios de animales de carga significaría un aporte considerable para explicar: ¿cómo funcionaba la arriería en el siglo XVII? ¿qué intereses emergían de ella? ¿qué otros circuitos se integraron? Por último, dadas las condiciones del contexto belicoso

durante todo el virreinato, es posible que otros agentes privados se dedicaran a proveer de armas, soldados, vestuarios y maderas a las reales armadas bajo el título de asentistas militares. En caso de que estos existieran, su estudio lograría analizar a los habitantes de Nueva España como proveedores de insumos estratégicos para la guerra, con sus propias particularidades.

Anexo 1.

Cantidad y costos del bizcocho en números enteros

Año	Veracruz*	Costos en pesos	Acapulco*	Costos en pesos
1678	5661	s/d	860	s/d
1679	10 673	s/d	1 680	s/d
1680	3 395	s/d	860	s/d
1681	4 000	s/d	780	s/d
1682	3 668	s/d	780	s/d
1683	12 387	s/d	0	s/d
1684	8 619	s/d	540	s/d
1685	8 184	s/d	680	s/d
1686	0	0	850	5 950
1687	30 122	180 732	480	3 360
1688	5 306	31 836	480	3 360
1689	2 160	12 960	1 814	12 698
1690	7 099	42 594	1 230	8 610
1691	4 258	25 548	220	1 540
1692	500	3 000	4 337	30 359
1693	0	0	218	1 526
1694	200	1 200	380	2 660
1695	278	1 668	180	1 260

*Todo en quintales

Cantidades de bizcochos conducidos

Año	Bizcocho para Veracruz	Bizcocho para Acapulco
1678	5 661q. 5lbs.	860 q.
1679	10 673	1 680 q.
1680	3 395q. 32lbs.	860 q.
1681	4 000 q.	780 q.
1682	3 668 q. 7 lbs.	780 q.
1683	12 387q. 39lbs.	s/d
1684	8 619q. 56 lbs.	540 q.
1685	8 184q. 7 lbs.	680 q.
1686	s/d	850 q.
1687	30 022 q.	480 q.
1688	5 306 q.	480 q.
1689	2 160 q.	1814 q.
1690	7 099 q.	1230 q.
1691	4 258 q.	220q. 5lbs.
1692	500 q.	4337q. 5lbs.
1693	0	218 q.
1694	200 q.	380 q.
1695	278 q.	180 q.

q.=quintales

lbs.=libras

Anexo 2.

Tabla de víveres conducidos por año

Año	Minestras	Tocino	Queso	Manteca	Arroz	Haba	Frijol
1679	156 q. 39 lbs.	1894 q. 45 lbs.	486 q. 13lbs.	94 q. 5lbs	351 q. 23 lbs.	s/d	s/d
1680	156 q.	402 q.	34 q.	12 q. 5lbs	208 q.	220 q.	s/d
1681	7 q.	65 q. 98 lbs.	45 q.	s/d	22 q. 2 onz.	s/d	s/d
1682	1022 q. 1 @ 4 onz.	1435q. 22lbs. 12 onz.	27 q.	s/d	25 q.	s/d	s/d
1683	189 q.	525q.	83 q.	s/d	s/d	75 q.	78 q.
1684	758 q. 90 lbs.	1858 q. 50lbs.	304 q. 10 lbs.	48 q.	41 q.	s/d	s/d
1685	59 q. 55lbs.	119 q. 10 lb.	26 q. 40 lb.	s/d	s/d	s/d	s/d
1686	234 q. 2@	396 q.	36 q.	s/d	s/d	s/d	s/d
1687	268 q.	488 q.	89 q.	77 q.	113 q.	s/d	s/d
1688	344 q. 2 @	500 q.	66 q.	25 lbs.	s/d	s/d	s/d
1689	225 q.	420 q.	45 q.	30 q.	s/d	s/d	s/d
1690	549q. 12 lbs.	923 q. 56 lbs.	89 q. 50 lbs.	77 q. 11 lbs.	s/d	s/d	s/d
1691	722 q. 80 lbs.	790 q. 12 lbs.	172 q. 49 lbs.	98 q. 73 lbs.	50 q.	s/d	s/d
1692	74 q.	72 q.	15 q.	7 q. 5 lbs.	s/d	s/d	s/d
1693	7 q. 80 lbs.	7 q. 10 lbs.	1 q. 72 lbs.	86 lbs.	s/d	s/d	s/d
1694	s/d	s/d	25 q.	s/d	s/d	s/d	s/d
1695	8 q.	13 q. 7 lbs.	3 q. 30lbs.	1 q. 22 lbs.	6 q.	6 q.	6 q.
Total	4782 q. 81 lbs. 4 onz.	8051 q. 10 lbs.	1548 q. 51 lbs.	446q. 32 lbs.	816 q. 23 lbs. 2 onz	226 q.	84 q.

q.=quintales

@=arrobas

lbs.=libras

onz=onzas

Fuentes documentales

AGNEP Archivo General de Notarias del Estado de Puebla

AGMP Archivo General Municipal de Puebla

PARES Portal de Archivo Españoles

Bibliografía

Alba González, Jacome. «El ambiente y la agricultura en Tlaxcala durante el siglo XVI». *Perspectivas Latinoamericanas*, n° 3 (2006): 19-28.

Alfaro Ramírez, Rafael. «El abasto de cereales en la Puebla del siglo XVII. El trigo blanquillo, la alhóndiga y el “pósito” tocinero.» En *Las dimensiones sociales del espacio en la historia de Puebla (XVII-XIX)*, editado por Francisco J. Cervantes Bello, 91-110. Puebla: BUAP, 2001.

———. «La lucha por el control del gobierno urbano en la época colonial. El cabildo de la Puebla de los Ángeles, 1670-1723.» UNAM, 1998.

Alonso Álvarez, Luis. «La ayuda mexicana en el Pacífico: socorros y situados en Filipinas, 1565-1816.» En *El secreto del Imperio Español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, editado por Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein, 251-294. México: COLMEX-Instituto Mora, 2012.

Alvarado Morales, Manuel. *La ciudad de México ante la fundación de la Armada de Barlovento*. México: COLMEX, 1983.

Andrade Muñoz, Germán Luis. *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*. Historia Internacional. México, D.F.: Instituto Mora, 2006.

Andújar Castillo, Francisco. «El fuero militar en el siglo XVIII. Un estatuto de privilegio.» *Chronica Nova. Revista de Historia Moderna de la Universidad de Granada*, n.º 23 (1996).

Benavente, Toribio de. *Historia de los indios de la Nueva España*. Centro para la edición de los clásicos españoles. Madrid: RAE-AQUAE Fundación, 2014.

Bertrand, Michel. «De la familia a la red de sociabilidad». *Páginas (Rosario): Revista Digital de la Escuela de Historia* 4, n° 6 (2012): 47-80.

———. «Del actor a la red: análisis de redes e interdisciplinaridad». *Nuevo Mundo*, 2009.

- . «Elites, parentesco y relaciones sociales en Nueva España». *Tiempos de América: Revista de historia, cultura y territorio*, n° 3 (1999): 57-66.
- . *Grandeza y miseria del oficio. Los oficiales de la Real Hacienda de la Nueva España, siglos XVII y XVIII*. México: FCE, COLMEX, COLMIICH, CIDE, Instituto Mora-CEMCA, 2011.
- Bonialian, Mariano. *El Pacífico hispanoamericano, política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*. México: COLMEX, 2012.
- Boogaart, Ernst van den. *La expansión holandesa en el Atlántico: 1580-1800*, Madrid Coleccion MAPFRE, 1992.
- Calvo, Thomas. «El poder local: entre la complicidad y la sumisión». En *Poder, religión y sociedad en la Guadalajara del siglo XVII*, 45-79. Hors collection. Mexico: Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 2015.
- . *Por los caminos de Nueva Galicia: transportes y transportistas en el siglo XVII*. México: Universidad de Guadalajara-CEMCA, 1997.
- Carlos Javier, de Carlos Morales. «El precio del dinero político y el crédito de Castilla: la evolución de la política financiera de Carlos V y Felipe II». *Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V*, 2001, 15-38.
- Castañeda González, Rocío. *Las aguas de Atlixco. Estado, haciendas fábricas y pueblos, 1880-1920*. México: CONAGUA-AHA-CIESAS-COLMEX, 2005.
- Castillo Palma, Norma Angélica. *Cholula: sociedad mestiza en ciudad india: un análisis de las consecuencias demográficas, económicas y sociales del mestizaje en una ciudad novohispana (1649-1796)*. 2da ed. México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2008.

- Celaya Nández, Yovana. *Alcabalas y situados. Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*. México: COLMEX, 2010.
- . «La cesión de un derecho de la Real Hacienda: la administración del impuesto de la alcabala novohispana en el siglo XVII. Tres estudios de caso». *América Latina en la Historia Económica*, n° 33 (2010): 91-125.
- . «Producción y mercado ganadero en las fuentes del siglo XVII». *América Latina en la Historia Económica* 10, n° 2 (2003): 25-38.
- Contreras Gay, José. «El servicio militar en España durante el siglo XVII». *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, n° 21 (1993): 99-122.
- Crespo Solana, Ana. «Las rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico y la conquista de Australia: de Cornelis de Houtman a Abel Janszoon Tasman (1595-1651)». *Anuario de estudios americanos* 70, n° 2 (2013): 479-507.
- Cruz Rodríguez, Ma. Soledad. «La emergencia de una ciudad novohispana: la ciudad de México en el siglo XVII». *Anuarios - Historia y Cultura en México*, (1991), 89-115.
- Cuenya Mateos, Miguel Ángel. «Evolución demográfica de una parroquia de la Puebla de los Ángeles, 1660-1800». *Historia Mexicana* 36, n° 3 (1987): 443-64.
- . *Puebla de Los Ángeles en tiempos de una peste colonial*. México: COLMICH-BUAP, 1999.
- Cuenya, Miguel Ángel, y Carlos Contreras Cruz. *Puebla de los Ángeles. Una ciudad en la historia*. México: OCEANO-BUAP, 2012.
- De la O Torres, Rodrigo Alejandro. «Vigilar y defender: Piratería y la región de Yucatán, 1559-1610». Maestría', CIESAS-Peninsular, 2010.
- Dedieu, Jean-Pierre. «Amistad, familia, patria... y rey». *Mélanges de la Casa de Velázquez. Nouvelle série*, n° 35 (2005): 27-50.
- Del Valle Pavón, Guillermina. «El Consulado de comerciantes de la Ciudad de México y las finanzas novohispanas, 1592-1827». COLMEX-Centro de Estudios Históricos, 1997.
- . «Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI». *América Latina en la Historia Económica*, (2007): 4-49.

- Everett Boyer, Richard. *La gran inundación, vida y sociedad en la ciudad de México (1629-1638)*. Traducido por Antonieta Sánchez Mejorada. México: Secretaría de Educación Pública, 1975.
- Falla, Juan José. *Extracto de escrituras públicas. Años 1676 a 1709*. Vol. VI. Guatemala: Universidad Francisco Marroquín, 2015.
- Fernández Castillo, Ricardo. «El pósito y la alhóndiga de Mérida a fines del siglo XVIII y principios del XIX». *Universidad Autónoma de Yucatán*, n° 2 (2012): 55-76.
- Flores Guzmán, Ramiro. «El enemigo frente a las costas. Temores y reacciones frente a la amenaza pirata, 1570-1720». En *El miedo en el Perú, siglos XVI al XX*, editado por Claudia Rosas Lauro, 33-50. Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005.
- Flores Sosa, Emmanuel Michel. «Construyendo El Espacio Social Novohispano. La Influencia de La Estructura Socioeconómica Sobre El Papel de Los Indios En Las Fiestas Públicas de La Ciudad de Puebla. Siglo XVIII». CIESAS-Peninsular, 2014.
- . «La espiga de la discordia. La confrontación entre el obispo de Puebla y el virrey de la Nueva España en torno al abastecimiento urbano (1694)». *Revista Ecúmene de Ciencias Sociales*, n° 2, (2021): 52-72.
- Florescano, Enrique, y Moreno Toscano, Alejandra. «Historia económica y social». *Historia Mexicana*, n° 2 (1966): 310-78.
- Francis Lang, Mervyn. *Las flotas de la Nueva España (1630-1710), despacho, azogue, comercio*. España: Muñoz Moya Editor, 1998.
- Galindo Villavicencio, María Xóchitl. «Los ‘señores de la tierra’ y los mecanismos del abasto de carne en Tlaxcala en el siglo XVI». *Revista Complutense de Historia de América* 40 (2014): 155-77.
- Garavaglia, Juan Carlos, y Juan Carlos Grosso. «El abasto de una villa novohispana: mercancías y flujos mercantiles en Tepeaca (1780-1820)». *Anuarios IEHS*, n° 2, (1987): 217-53.
- . «La región de Puebla/Tlaxcala y la economía novohispana (1670-1821)». *Historia Mexicana*, (1986): 549-600.
- García Acosta, Virginia. «El pan de maíz y el pan de trigo: una lucha por el dominio del panorama alimentario urbano colonial». En *Conquista y comida. Consecuencias del encuentro de dos mundos*, México: UNAM, (1996): 265-282.

- García, Clara. «Sociedad, crédito y cofradía en la Nueva España a fines de la época colonial: el caso de Nuestra Señora de Aránzazu». *Historias* 3: 53-68.
- García, Manuel José Pedraza. «La documentación notarial: Fuente para la investigación de la historia del libro, la lectura y los depósitos documentales» *Documentación de las Ciencias de la Información*, n° 24 (2001): 79-104.
- García Martínez, Bernardo. *Las regiones de México: breviario geográfico e histórico*, El Colegio de México, 2008.
- Garcinava, Miguel Vallebuena, y Pacheco Rojas, José de la Cruz. «El Camino Real de Tierra Adentro, Eje De Comunicación Del Septentrión Novohispano». *Xihmai* 9, n.º 18 (2014).
- Gerhard, Peter. *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*. Traducido por Stella Mastrangelo. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1986.
- González de la Vara, Martín. «El estanco de la nieve». *Estudios de Historia Novohispana*, n° 11 (1991): 45-67.
- González Enciso, Agustín. *Felipe V: la renovación de España: sociedad y economía en el reinado del primer Borbón*. EUNSA. Ediciones Universidad de Navarra, 2003.
- . «La Supresión de Los Arrendamientos de Impuestos En la España del siglo XVIII». *Revista Electrónica de Historia Moderna*, n.º 30 (2015).
- . «Asentistas y fabricantes: el abastecimiento de armas y municiones al Estado en los siglos XVII y XVIII». *Studia historica. Historia moderna*, n° 35 (2013): 269-303.
- Goslinga, Cornelis Christiaan. *Los holandeses en el Caribe*. Casa de las Américas, 1983.
- Grafenstein, Johanna von. *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*. México, UNAM, 1997.
- . «El situado novohispano en el Circuncaribe, un análisis de su composición, distribución y modalidades de envío, 1791-1808». En *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, editado por Carlos Marichal y Johanna Grafenstein, México, COLMEX-Instituto Mora, (2012): 143-170.
- . «Políticas y prácticas de abasto de las plazas militares españolas en el Caribe». En *El Caribe: región, frontera y relaciones internacionales*, editado por Johanna von Grafenstein y Laura Muñoz Mata. México, Instituto Mora, 2000.

- . «Provisión de víveres para la Real Armada y Presidios de Barlovento en el siglo XVIII: su arrendamiento a particulares o administración directa». En *La fiscalidad novohispana en el imperio español. Conceptualizaciones, proyectos y contradicciones*, editado por María del Pilar Martínez López-Cano, Ernest Sánchez Santiró, y Matilde Souto Mantecón, México, Instituto Mora/UNAM Instituto de Investigaciones Históricas, (2015): 105-138
- , y Laura Muñoz Mata. «Las Antillas francesas y Haití. Población y sociedad». En *Historia de las Antillas no hispanas*, editado por Ana Crespo Solana y Ma. Dolores González Ripoll, Madrid, Doce Calles, (2011): 23-69
- Grijalva, Manuel Miño. «Las ciudades novohispanas y su función económica, siglos XVI-XVIII». En *Historia económica general de México*, editado por Sandra Kuntz Ficker, 143-70. de la colonia a nuestros días. El Colegio de México, 2010.
- Gutiérrez Escudero, Antonio. «Los holandeses en América del Norte y el Caribe en el siglo XVII». En *Historia de las Américas*, vol. 2, Universidad de Sevilla, (1991): 783-794
- Haring, Clarence H. *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*. Renacimiento, 2003.
- Hausberger, Bernd. «En el camino. En busca de los arrieros novohispanos». *Historia Mexicana*, (2014): 65-104.
- Hernández García, Ángel Hernández. «Clasificación diplomática de los documentos reales en la Edad Moderna». *Norba: Revista de historia*, nº 15 (1995): 169-186.
- Hirschberg, Julia. «La fundación de Puebla de los Ángeles - Mito y realidad». *Historia Mexicana* 28, nº 2 (1 de octubre de 1978): 185-223.
- Humboldt, Alexander von. *Ensayo político sobre el reino de la Nueva-España*. Vol. 1. México: Universidad Veracruzana, 2020.
- Illades Aguiar, Gustavo. «Voces de Pregonero En La Puebla Novohispana». *Vanderbilt E-Journal of Luso-Hispanic Studies*, nº7 (2011).
- J. Nickel, Herbert. *Morfología social de la hacienda mexicana*. México: FCE, 1996.
- Jimenez Estrella, Antonio. «Asentistas militares y fraude en torno al abastecimiento de pólvora en el reino de Granada (siglo XVI)». *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, nº 30 (2010): 11-29.

- Jumar, Fernando; Biangardi, Nicolás; Bozzo, José; Orlowski, Sabrina; Querzoli, Roberto y Sandrín, María Emilia. «El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense siglo XVIII». *Anuarios IEHS*, n.º 21 (2006): 235-254.
- Kicza, John E. «El papel de la familia en la organización empresarial en la Nueva España». En *Familia y poder en Nueva España. Memoria del Tercer Simposio de Historia de las Mentalidades*, de Seminario de Historia de las Mentalidades. México: INAH, 1991.
- Klein, Herbert, y Ben III Vinson. *La esclavitud en América Latina y el Caribe*. Historia Mínima. México: COLMEX, 2013.
- Leiva, Pilar Ponce, y Arrigo Amadori. «Redes sociales y ejercicio del poder en la América Hispana: consideraciones teóricas y propuestas de análisis». *Revista Complutense de Historia de América* 34 (2008): 15-42.
- Liehr, Reinhard. «Ayuntamiento y oligarquía de la ciudad de Puebla a fines de la colonia (1787-1810)». *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas, Anuario de Historia de América Latina*, n.º 7 (1970): 417-26.
- Lomeli Vanegas, Leonardo. *Puebla. Historia Breve*, México, FCE, 2011.
- Loreto López, Rosalva. «Calles, zahurdas y tocinerías. Un ejemplo de integración urbana en Puebla de los Ángeles del siglo XVIII». En *Las dimensiones sociales del espacio en la historia de Puebla (XVII-XIX)*, editado por Francisco J. Cervantes Bello. México: BUAP, 2001, 143-172.
- Lynch, John. *Historia de España. Edad Moderna. Crisis y recuperación, 1598-1808*. Vol. 5. España: Editorial Crítica, 2005.
- Machuca Chávez, Claudia Paulina. «El Cabildo de la Villa de Colima siglo XVII». CIESAS, 2010.
- ; Carrano, Diana y Hernández López, José de Jesús. «El estanco del vino de cocos y mezcal en la Nueva Galicia, siglos XVII-XVIII». *Letras Históricas*, n.º 8 (2015).
- Machuca Gallegos, Laura. *Poder y gestión en el Ayuntamiento de Mérida, Yucatán (1785-1835)*. México, CIESAS, 2018.
- Marichal, Carlos, y Souto Mantecón, Matilde. «La Nueva España y el financiamiento del imperio español en América: los situados para el Caribe en el siglo XVIII». En *El*

- secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, editado por Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein, México: COLMEX-Instituto Mora, (2012): 61-95.
- Martí, Eduard. «Detrás del asentista. Los contratistas militares de Felipe V en Cataluña, 1715-1720». En *Redes empresariales y administración estatal: la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*, editado por Iván Valdez-Bubnov, Sergio Solbes Ferri, y Pepijn Brandon, México, UNAM, (2020): 95-128.
- Martínez López-Cano, María del Pilar. *El crédito a largo plazo en el siglo XVI. Ciudad de México (1550-1620)*. México: UNAM, 1995.
- ; «El crédito eclesiástico en Nueva España». *América Latina en la Historia Económica*, 1 de enero de 1996, 9-20.
- Mazabel Domínguez, Davison Gustavo. «Agua, sociedad y territorio en el Valle de Texmelucan, Puebla, durante el siglo XVII: La conformación de un espacio agrícola regional». UNAM, 2011.
- Mentz, Brígida von. «Esclavitud y semiesclavitud en el México Antiguo y en la Nueva España (con énfasis en el siglo XVI)», *Studia Historica. Historia Antigua*, n° 25, 2007.
- Mijares Ramírez, Ivonne. *Mestizaje alimentario. El abasto en la ciudad de México en el siglo XVI*. México: UNAM, 1993.
- . «La mula en la vida cotidiana del siglo XVI». En *Caminos y mercados de México*, editado por Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón, México, UNAM-INAH, (2009): 291-310.
- Miño Grijalva, Manuel. *El mundo novohispano. Población, ciudades y economía, siglos XVII y XVIII*. 2001, México, FCE-COLMEX.
- Morales Pardo, Luz Marina. *Élites poblanas en la transición del México colonial a la Nación-Estado mexicana. Continuidad hegemónica y adaptabilidad, 1634-1941*. México: BUAP-ICSYH, 2020.
- . «Trigo, trojes, molinos y pan, el dorado de la oligarquía poblana». *Theomai: estudios sobre sociedad, naturaleza y desarrollo*, n° 13 (2006).

- Moreau, Jean-Pierre. *Piratas filibusterismo y piratería en el Caribe y en los mares del sur (1522-1725)*. España: Antonio Machado, 2012.
- Moreno, Justo L. «El cerdo. Historia de un elemento esencial de la cultura castellana en la conquista y colonización de América (siglo XVI)». *Anuario de Estudios Americanos* 53, n° 1 (1996): 13-35.
- Moro, Raffaele. «Los arrieros novohispanos. La arriería y las rutas de comercio durante la colonia.» En *La gesta del caballo en la historia de México*, editado por Miguel Ángel Márquez Ruiz, UNAM, (2010), 81-93.
- Mulhare de la Torre, Hielén. *Totimehuacan Su historia y vida actual*. México: Subdirección de Ediciones de la Secretaría de Gobierno del Estado de Puebla, 2001.
- Ocampo López, Felicitas. *El pan y sus molinos en la Puebla de los Ángeles*. Puebla: Honorable Ayuntamiento del Municipio de Puebla, 1997.
- Onnekink, David. «Los intereses comerciales holandeses en las Indias Occidentales y los Tratados de Reparto (1697–1700)». *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, n° 28 (2015): 259-272.
- Ortiz Vásquez, Diana Felicitas. «El camino real del sur en el siglo XVII: arriería y tránsito comercial entre Oaxaca y la Audiencia de Guatemala». CIESAS-Peninsular, 2020.
- Ortiz-Sotelo, Jorge. «Nuevos detalles sobre la expedición de Spilbergen en la Mar del Sur». *Derroteros de la Mar del Sur*, n° 18-19 (2010): 97-119.
- Pacheco Díaz, Argelia. «Las transferencias fiscales novohispanas a Puerto Rico: siglos XVI-XIX». En *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, editado por Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein, México: COLMEX-Instituto Mora, (2012): 115-142.
- Pérez Zamarripa, Abisai. «De monarquía de vecinos a nación de ciudadanos: la definición de la ciudadanía durante las reformas borbónicas y los primeros años de vida independiente, Puebla 1780-1825». *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, n° 159 (2019): 219-245.
- Pinzón Ríos, Guadalupe. *Acciones y reacciones en los puertos del mar del sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*. México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Mora, 2011.

- Rodríguez Pérez, Merced. «El gremio de panaderos indios en la ciudad de Puebla de los Ángeles 1549-1692», *Graffylia*, (2014): 160-178
- Quiroz, Enriqueta. «Del estanco a la libertad: el sistema de la venta de carne en la ciudad de México (1700-1812)». En *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*, editado por Guillermina del Valle Pavón, 191-223. México, Instituto Mora, 2003.
- Reichert, Rafal. «El situado novohispano para la manutención de los presidios españoles en la región del Golfo de México y el Caribe durante el siglo XVII». *Estudios de historia novohispana*, n° 46 (junio de 2012): 47-81.
- . «La lucha por el dominio colonial en las indias durante el siglo XVII, casos de San Martín, Jamaica y la isla Española». *Historia Caribe*, n.º 20 (2012): 159-82.
- . «La pérdida de la isla de Jamaica por la Corona española y los intentos de recuperarla durante los años 1655-1660». *Ulúa. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, n° 14 (2008).
- . «Recursos forestales, proyectos de extracción y asientos de maderas en la Nueva España durante el siglo XVIII». *Ohm: Obradoiro de historia moderna*, n° 28 (2019): 55-81.
- Rivero Carvallo, José. *Totimehuacán. Convento y templos franciscanos*. México, Impresos López, 1961.
- Rodríguez Hernández, Antonio José. «Asientos y asentistas militares en el siglo XVII: el ejemplo del pan y la pólvora». *Studia historica. Historia moderna* 35 (2013): 61-98.
- Romano, Ruggiero. *Mecanismos y elementos del sistema económico colonial americanos, siglos XVI-XVIII*. México: FCE-COLMEX, 2004.
- Romero, Guadalupe Albi. «La sociedad de Puebla de los Ángeles en el siglo XVI». *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas, Anuario de Historia de América Latina*, n° 7 (1970): 76-145.
- Sánchez, Gerardo. «Mulas, hatajos y arrieros en el Michoacán del siglo XIX.» *Relaciones*, n°17, (1984): 41-53.

- Sánchez Santiró, Ernest. «La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1636-1749)». En *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)*, México, Universidad Federal de Juiz de Fora/Instituto Mora, (2012): 65-90.
- . «El orden jurídico de la fiscalidad en la real Hacienda de Nueva España: un análisis a partir de la calidad, el estado y la clase de los contribuyentes.» *Espacio Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, nº 27 (2014): 85-107.
- Sánchez Verín, Carlos Arturo Giordano. «Un recorrido por la provincia de Tlaxcala a principios del siglo XVII». *Perspectivas Latinoamericanas*, nº 2 (2005): 1-12.
- Sandrín, María Emilia. «La demanda de bienes y servicios para la Corona y la navegación ultramarina en el complejo portuario rioplatense y la dinamización de la economía regional. 1680-1810»: Tesis Doctoral, Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2016.
- . «Los proveedores de bienes comestibles en el Sitio de Colonia del Sacramento, 1735-1737». En *Segundas Jornadas Nacionales de Historia Social*, 2009.
- . «“Los que trabajaban”. Una aproximación a los individuos que vivían de la provisión de bienes y servicios para la navegación y/o lo militar en el Río de la Plata en el largo siglo XVIII (1680-1820)». En *I Jornadas Nacionales de Historia Social*, 2007.
- . «¿Quién amasa la masa? los proveedores de comestibles en el sitio Colonia del Sacramento de 1735-1737», 2013.
- Sanz Ayán, Carmen. «El crédito de la corona y los hombres de negocios en los últimos años del reinado de Felipe IV». *Cuadernos de Historia Moderna*, nº Núm. 9 (1988): 63-94.

- . «Negociadores y capitales holandeses en los sistemas de abastecimientos de pertrechos navales de la monarquía hispánica durante el siglo XVII». *Hispania: Revista española de historia* 52, n° 182 (1992): 915-945.
- Sempat Assadourian, Carlos. *El sistema de la economía colonial: mercado interno, regiones y espacio económico*. Estudios Históricos 10. Lima, Perú: Instituto de Estudios Peruanos, 1982.
- Ríos Elorza, Serafín. «Origen del sistema de haciendas en México y Tlaxcala». En *Dinámica socioeconómica de la hacienda tlaxcalteca*, editado por Serafín Ríos Elorza, Manuel Camacho Higareda, Julio César González Morales, y Gonzalo Yanes Díaz, México, Colegio de Tlaxcala, (2017): 13-21.
- Sierra Silva, Pablo. «Urban Slavery in Colonial Mexico: Puebla de los Ángeles, 1531-1706». University of California, 2013.
- . «El tráfico de esclavos a la ciudad de Puebla, siglo XVII». *El pregonero de la ciudad*, Presencia negra e indígena en la Puebla de los Ángeles, n° 18 (2018): 11-18.

- Solano, Francisco de. *Cedulario de tierras: compilación de legislación agraria colonial, 1497-1820*. 2da. Edición, México, UNAM, 1991.
- Solbes Ferri, Sergio. «Gasto militar y agentes privados. La provisión de uniformes para el ejército español en el siglo XVIII». *Tiempos Modernos* 30, (2015).
- , y Amós Farrujia Coello. «El papel de las instituciones y de los agentes privados en la provisión de suministros militares para la defensa de Canarias». *Tiempos Modernos* 36, (2018): 56-79.
- . «La demanda de vestuario para el Ejército español en el siglo XVIII». *Campo y campesinos en la España Moderna: culturas políticas en el mundo hispano*, 2012.
- Solís Sosa, Iván de Jesús. «Vecindad y poder en el partido de la sierra, provincia de Yucatán, 1768-1822». Maestría, CIESAS, 2019.
- Suárez Argüello, Clara Elena. *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*. México: CIESAS, 1997.
- . «El costo de los fletes novohispanos en 1800». *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas, Anuario de Historia de América Latina*, n° 33 (1996): 139-163.
- . «José Matamoros, un arriero y su familia en la Nueva España a finales del siglo XVIII». En *Movilidad social de sectores medio en México. Una retrospectiva histórica (siglo XVII al XX)*, editado por Brígida von Mentz, México: CIESAS-PORRÚA, (2003): 167-195.
- . *La política cerealera en la economía novohispana. El caso del trigo*. México: CIESAS, 1985.
- . «La quiebra de una casa de conductas novohispana en los inicios del siglo XIX: sus causas». *Historia Mexicana* 56, n° 3 (2007): 817-862.
- Torales Pacheco, Ma. Cristina. *Tierras de indios, tierras de españoles: confirmación y composición de tierras y aguas en la jurisdicción de Cholula (siglos XVI-XVIII)*. México: Universidad Iberoamericana, 2005.
- Torres Ramírez, Bibiano. *La Armada de Barlovento*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1981.
- Torres Sánchez, Rafael. «Administración o asiento. La política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII». *Studia Historica: Historia Moderna* 35, (2013): 159-200.

- . «“Los empresarios de la guerra”: evolución historiográfica y nuevos retos de investigación». En *Piedra a piedra: la construcción de la Historia Moderna a la sombra de las catedrales*, Fundación Española de Historia Moderna, (2022): 275-313.
- . «Alimentando a Marte: la política de suministros militares al ejército español en el XVIII». *Cuadernos de Historia Moderna* 41, (2016): 373-389.
- . «Cuando las reglas de juego cambian. Mercados y privilegio en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII». *Revista de historia moderna* No. 20 (2002): 487-512.
- . «“Servir al rey”. El fortalecimiento de los asentistas en la corona española durante la segunda mitad del siglo XVIII». En *Monarquía, Imperio y Puebla en la España Moderna*, editado por Pablo Fernández Albadalejo, España: Publicaciones de la Universidad de Alicante, (1997): 149-167.
- Valdez-Bubnov, Iván. «Navíos para un imperio global: la construcción naval y la matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo Siglo XVIII (1670-1834)». *Espacio Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, n.º 32 (2019): 123-160.
- . *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. Historia Universal. España: Bonilla Artigas Editores, 2011.
- Van Young, Eric. «La carne». En *Integración y desintegración del espacio económico mexicano. Mercado interno y abastecimiento de las carnes desde la colonial al siglo XX*, editado por Enriqueta Quiroz, México: Instituto Mora, (2017): 25-44.
- Vásquez de Warman, Irene. «El pósito y la alhóndiga en la Nueva España». *Historia Mexicana* 17, nº 3 (1 de enero de 1968): 395-426.
- Velázquez, María del Carmen. «Una misión de la Armada de Barlovento». *Historia Mexicana*, (1959): 400-406.
- Veytia, Mariano de. *Historia de la fundación de la ciudad de la Puebla de los Ángeles en la Nueva España su descripción y presente estado*. Vol. 1. México: imprenta «Labor», 1931.
- Wobeser, Gisela von. *El crédito eclesiástico en la Nueva España, siglo XVIII*. Instituto de Investigaciones Históricas, 1994.
- . *El crédito eclesiástico en la Nueva España. Siglo XVIII*. México: UNAM, 2010.

———. *La formación de la hacienda en la época colonial: el uso de la tierra y el agua*, Yago Soriano, Sergio. «Los tendones de la Monarquía Hispánica. Asiento, adelantos, deuda y pensamiento en torno a la financiación, pago y aprovisionamiento del ejército de Flandes (1575-1598)». Doctorado, Universidad de Murcia, 2021.

Zapatero, Juan Manuel. «Las “llaves” fortificadas de la América Hispana». *MILITARLA, Revista de Cultura Militar*, nº 1 (1989).