

**II CONGRESO NACIONAL DE HISTORIA ECONÓMICA**  
***Redes sociales e instituciones comerciales en México, siglos XVII-XIX***

**Las redes familiares y sociales de un transportista novohispano: Pedro de  
Vértiz, 1760-1802”**

**Clara Elena Suárez Argüello**  
**CIESAS. México, D. F.**  
**Octubre 10, 2004**

***Introducción***

Interesada en la problemática del transporte novohispano, descubrí un personaje que fue central a la arriería novohispana de la segunda mitad del siglo XVIII.

Más que describir las características de este individuo, trataré en esta ponencia de presentar algunos de los problemas metodológicos que encaro al tratar de analizar los documentos bajo la óptica de las redes sociales, por lo que más que respuestas me hago una serie de preguntas.

Primeramente si bien esta investigación puede ubicarse como un estudio de caso dado que sigue la vida y trayectoria profesional de una sola persona, tiene pretensiones más amplias al tratar de profundizar en los términos y características en que se dio el transporte de carga novohispano a través de las redes establecidas por Vértiz. Explicaré estas pretensiones al señalar que Pedro de Vértiz, el transportista del que hemos hecho referencia, fue el transportista “oficial” de la Corona desde 1762 hasta 1802, año de su muerte. La designación de “conductor de cargas reales” se realizaba al pregonar la Real Hacienda el remate al mejor postor, esto es, al individuo que ofreciera el flete más bajo y las mejores condiciones de traslado de las “cargas reales” a los puertos de Veracruz y Acapulco y a 100 leguas a la redonda de la ciudad de México, estableciendo para ello un

contrato por un periodo de 5 años<sup>1</sup>. Las vicisitudes vividas por este transportista y los términos en que manejaba el transporte de carga se reflejan en los contratos que estableció con la Corona Española, además de una variada documentación existente al respecto, que encontramos en diversos archivos.

Así pues las primeras preguntas refieren a saber ¿cuál es el manejo metodológico adecuado para presentar las características asumidas por el transporte de carga novohispano? ¿el conocimiento de un solo caso permite generalizar esta experiencia a todo el territorio? ¿qué tan vinculada está la historia de vida de este personaje al desarrollo del transporte de carga en este periodo? ¿influyeron sus redes familiares y sociales en su desenvolvimiento y progreso?

### ***El estudio de las redes sociales***

Para un planteamiento metodológico de mi proyecto me baso fundamentalmente en el estudio realizado por Michel Bertrand<sup>2</sup> sobre los oficiales reales de la Nueva España en los siglos XVII y XVIII, analizando el camino que siguió en su investigación. Más que realizar un estudio de las instituciones, Bertrand encontró que por medio del análisis de las redes podía profundizar en las dinámicas sociales, y no quedarse solamente con una perspectiva institucional. Para ello la primera etapa seguida fue la realización de una prosografía, obtenida a partir de reunir los datos fundamentales (biográficos) de un grupo

---

<sup>1</sup> Archivo General de la Nación, en adelante AGN. Correspondencia de virreyes. Marqués de Branciforte. Vol. 186, f. 338 – 342v. AGN. General de Parte. Vol. 76, exp. 84, f. 65 – 66v. AGN. Consulado. Caja 285, exp. 9, f. 40 – 42v, 52 – 53v, 81 – 81v, 86v – 90, 91 – 92.

<sup>2</sup> Michel Bertrand, *Grandeur et misère de l'office. Les officiers de finances de Nouvelle Espagne XVIIe – XVIIIe siècles*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999. M. Bertrand, « La élite colonial en la Nueva España del siglo XVIII : un planteamiento en términos de redes sociales ». En B. Schrötter y C. Büschges (Eds.): *Beneméritos, aristócratas y empresarios. Identidades y estructuras de las capas altas urbanas en América hispánica*, Madrid, Vervuert Iberoamericana, 1999, pp. 35 – 51. M. Bertrand: “De la familia a la red de sociabilidad”, *Revista Mexicana de Sociología*, Año LXI, Núm. 2, Abril – junio 1999, pp. 107 – 135.

social coherente, en este caso vinculado por su profesión, los oficiales reales de la Real Hacienda novohispana, lo que le permitió el conocimiento de un cierto sector social.

El estudio de las redes en el contexto histórico nos impone límites tales como las fuentes, considerando siempre que las redes surgen de una finalidad o un proyecto y se activan o desactivan, por lo que su estudio generalmente proporciona una visión sincrónica, siendo difícil recuperar una perspectiva diacrónica.

En nuestra situación no es posible aplicar la prosografía a un estudio de caso, no obstante que creo que el material documental con que contamos es rico y capaz de suplir este método. Considero sin embargo que dada la riqueza de papeles con que se cuenta, el estudio nos permitirá dar no sólo la mirada sincrónica, sino también un panorama diacrónico al abarcar el material con que contamos más de seis décadas y poder atrapar el funcionamiento de las redes sociales de este transportista en diversos momentos.

El propio Bertrand menciona la evolución que ha seguido la prosografía tradicional, considerando e incluyendo el análisis de tipo cualitativo, prestando atención inclusive a conductas que se consideran secundarias o marginadas, lo que permite proporcionar visiones más complejas, siguiendo en ello a la llamada "microhistoria italiana". El estudio de redes se ha visto enriquecido por un grupo de historiadores franceses, cuyo aporte fundamental ha sido la comprensión del imperio español en términos diferentes. En fin, el método sigue también a otras disciplinas tales como la antropología social o la sociología, para poder comprender los modos de sociabilidad y como se estructura una red social.

De esta manera nos encaminamos al estudio de las redes tratando de observar el comportamiento social de este transportista, así como a los grupos sociales a los que tuvo acceso. Y considero fundamental señalar, como lo hace Bertrand, que el estudio de las redes es exclusivamente una herramienta que nos podrá permitir comprender de mejor manera la complejidad social para entender los términos en que se dio el transporte novohispano en el siglo XVIII.

### ***La red familiar***

Bertrand señala la importancia que tuvo la familia en el Antiguo Régimen, situación que constatamos en el caso de Pedro de Vértiz.

Entendida en este periodo la familia como linaje, se rescatan ascendientes y descendientes, el apellido común y el origen, funcionando el grupo bajo este marco regulatorio y tomando cualquier decisión en los términos impuestos.

Veamos el caso de Pedro de Vértiz. Emigrante navarro que arribó a la Nueva España en los años cincuenta del siglo XVIII. Continuaba la añeja tradición de los inmigrantes españoles que arribaban a América a la solicitud de un pariente (usualmente un tío que había arribado previamente) con el que trabajaban. Hay que tener presente también que en Navarra la herencia se asignaba a un solo heredero elegido por el cabeza de familia, lo que llevaba a que el resto de los hijos emigrara a buscar fortuna<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Paloma Fernández Pérez. *El rostro familiar de la metrópoli. Redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700 – 1812*. Unicaja. Siglo XXI. Madrid. 1997. pp. 43 – 43, nota 36. David A. Brading. *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763 – 1810)*. Fondo de Cultura Económica. México. Madrid. Buenos Aires. 1971. pp. 149 - 151.

Llegó a trabajar a la Nueva España seguramente por petición de uno de sus tíos Juan Miguel de Vértiz<sup>4</sup>, Domingo, Juan Francisco o Juan José de Vértiz, que avecindados en la ciudad de México, se dedicaban al comercio y gozaban de una posición económica privilegiada<sup>5</sup>. Pedro de Vértiz casó en 1756 con su prima hermana, hija de su tío Juan Francisco, cuyo negocio era el transporte de plata a Veracruz y a Acapulco. Como él mismo refiere, llegó al matrimonio sin caudal alguno, aunque su esposa llevó una dote de casi 30,000 pesos en reales, a más de alhajas, muebles y ropa<sup>6</sup>. Para poder establecer el vínculo hubo necesidad de una dispensa religiosa por el cercano grado de consanguinidad<sup>7</sup>.

El matrimonio de Pedro de Vértiz y María Josefa de Vértiz tuvo diez hijos, uno de los cuáles falleció a los dos meses de edad y otra hija, ya adulta, que murió probablemente al dar a luz. A fines del siglo XVIII, Pedro de Vértiz, ya viudo, tenía ocho hijos, los cuales fueron nombrados sus herederos.

La historia familiar se repitió, con el arribo a la Nueva España de su primo hermano que lo era por el lado materno y paterno, Juan José de Oteyza y Vértiz. El provenía de un lugar vecino a Oronoz (el pueblo de Vértiz), llamado Narvarte, también en el reino de Navarra. Seguramente el matrimonio endogámico con parientes muy cercanos fue una estrategia familiar para que el negocio no se perdiera y el patrimonio quedara dentro de la familia.

---

<sup>4</sup> Jean de Monségur. *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*. Edición e introducción de Jean Pierre Berthe. UNAM - IIH, CEMCA. México. 1994, p. 64.

<sup>5</sup> Archivo General de Indias, en adelante AGI, Contaduría, 814, ramo 9, N° 4 (1688 – 1746). AGI.Contratación, 5472, N. 1, R. 24 (19/06/1722). Eugenio Sarrablo Aguarales, *El Conde de Fuenclara, embajador y virrey de Nueva España*. Vol. II, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos. Pp. 258, 331 – 333, 356. ANCM. Notario 19, Juan Antonio Arroyo, Vol. 153, f. 869v – 872v.

<sup>6</sup> Archivo de Notarías de la ciudad de México, en adelante ANCM. Notario N° 19. Juan Antonio Arroyo. Vol- 153, fs 869v – 872v.

<sup>7</sup> Idem.

Así como Pedro de Vértiz fue un apoyo total para su tío suegro, Juan José de Oteyza se convirtió en el brazo derecho de su primo suegro y en poco tiempo contrajo matrimonio con la hija mayor de Pedro de Vértiz, María Josepha<sup>8</sup>. Pedro de Vértiz le tenía depositada una absoluta confianza y sus negocios eran manejados por ambos. Llama la atención que Juan José ocupara este lugar predominante en las empresas de Pedro de Vértiz, más incluso que sus propios hijos varones. En los varios testamentos que redactó<sup>9</sup>, Vértiz nombró a Oteyza como uno de sus albaceas, e inclusive en 1798 hizo una declaración notarial sobre la suma confianza que le tenía a Oteyza<sup>10</sup>. Al final de su vida, el negocio era totalmente manejado por Oteyza, aunque él firmaba ocasionalmente algunos conocimientos del dinero que se había depositado para su transferencia a otra plaza<sup>11</sup>.

Vemos pues, como dice Bertrand, que Pedro de Vértiz se encontraba inserto en las solidaridades familiares, lo que le impuso límites pero también apoyos. Consideramos que con su primo-socio-yerno tenía una densidad de relación intensa. Lo demuestra la declaración notarial que realizó sobre la confianza que tenía depositada en él.

Habrá que analizar con más cuidado las relaciones establecidas con sus hijos, tal vez por medio de las trayectorias que siguieron. Sabemos cuando menos que uno de ellos trabajó en el negocio del transporte, pero habrá que analizar la responsabilidad que tenía. Otro de ellos, era sacerdote y llegó a ser rector de la Universidad. Sin embargo, hay que tener presente que los documentos

---

<sup>8</sup> ANCM. Notario 321, Tomás Hidalgo, Vol. 2165, s/f.

<sup>9</sup> ANCM. Not. N° 19. Juan Antonio Arroyo. Vol. 153, f. 869v - 872v. AGN. Consulado. Vol 208, exp. 3, f. 111- 114v. ANCM. Not. N° 348. Joaquín Antonio de Lima. Vol. 2277, s/f. ANCM. Not. 321. Tomás Hidalgo. Vol. 2166, s/f.

<sup>10</sup> ANCM. Not. N° 321. Tomás Hidalgo. Vol. 2166, s/f. AGN. Consulado. Vol. 140, f. 383 – 385v.

<sup>11</sup> AGN. Consulado. Vol. 140, f. 383 – 385v.

proporcionan muchas veces sólo fragmentos de redes, por lo que no sabemos hasta donde podamos llegar.

En cuanto a la concepción de familia extensa, hay que tener presente que hemos detectado que Vértiz ubicaba a sus parientes o paisanos en puestos claves como corresponsales para el desarrollo de su negocio y así tenemos que en 1795 el administrador de su hacienda de San Diego del Ojo en la Nueva Vizcaya, era Juan Martín de Oteiza y Elizegui, primo o pariente suyo, a quien, dada la confianza depositada, le otorgó un poder general para comprar, arrendar o resolver cualquier otro problema de la hacienda<sup>12</sup>. Juan Martín de Oteyza fue traído de España en 1789 por Juan José de Oteyza que era su primo, para trabajar en la casa de Vértiz<sup>13</sup>.

### ***Otras redes sociales***

Con los documentos que contamos sobre Pedro de Vértiz se puede observar que para el desarrollo y operación de su negocio manejó diversos tipos de redes.

Una de ellas se estableció con los diversos funcionarios de la Real Hacienda, al llevar a cabo por muchos años un trato de trabajo. Los empleados responsables del traslado de los productos a cargo de la Corona le entregaban a Vértiz la pólvora, el azogue, los naipes, el papel, y la plata, para su envío a diversos destinos. Como el manejo y transporte de estos productos era preferencial para la Real Hacienda, Pedro de Vértiz gozó de muchas prebendas otorgadas por los funcionarios públicos<sup>14</sup>. Su reputación era muy sólida e inclusive su probidad y honradez fue

---

<sup>12</sup> ANCM. Not. 321, Tomás Hidalgo, Vol. 2165, s/f. Idem, Vol. 2166, s/f. Sabemos que Oteiza y Elizegui fue traído a Nueva España en 1789 por su tío Juan José de Oteiza. AGI. Contratación, 5533, N.2, R. 45.

<sup>13</sup> AGI. Contratación, 5533, N. 2, R. 45. (18/08/1789)

<sup>14</sup> AGN. General de Parte, Vol. 44, exp. 90, f. 94. Idem, Vol. 189, f. 180 – 180v. AGN. General de Parte, Vol. 61, exp. 210, f. 110v.

reconocida por diversos virreyes. Se puede decir que estas relaciones fueron horizontales, y el trato de los funcionarios con el emigrante navarro era de igual a igual.

El negocio de Pedro de Vértiz no se concretaba exclusivamente al servicio de la Corona española; había establecido una "casa de conductas" que trasladaba distintos bienes a variados puntos. Contaba por ello con una clientela particular que acudía a la casa cuando necesitaba un servicio, dándose también aquí relaciones horizontales.

Sabemos que la empresa contaba con un número significativo de animales de carga, los que organizados en recuas con un número indistinto de bestias y a cargo de un mayordomo responsable y un número variable de trabajadores, realizaban los traslados. He aquí otra red establecida por Pedro de Vértiz, que debió haber fijado criterios estrictos en la selección de sus empleados, ya que necesitaba garantizar el arribo seguro de las diversas mercancías que se transportaban. En este caso la relación que establecía Pedro de Vértiz era vertical, funcionando como patrón y siendo sus trabajadores sus subordinados.

En una ocasión uno de sus mayordomos, José Ignacio Rodríguez, conducía plata en moneda al puerto de Acapulco; en el camino una mula cargada con seis mil pesos se perdió, y al no aparecer, Vértiz suplió el dinero necesario; sin embargo obligó a Rodríguez a pagarle esta cantidad en un periodo de cinco años, viéndose éste en la necesidad de hipotecar dos atajos de mulas de su propiedad, y como si ello no fuera suficiente tuvo que proporcionar una escritura de garantía con unos bienes

raíces que su suegra poseía en el pueblo de Tepecuacuilco<sup>15</sup>.

En ocasiones había una sobrecarga de mercancías a transportar, tanto por parte de la Corona o de la clientela particular de Pedro de Vértiz. Diversas rutas y un volumen excesivo de carga lo llevaban entonces a recurrir a sus "ahijados", que si bien tenían como oficio la arriería, contaban con negocios de escasa envergadura. En estos casos se había establecido una vinculación desigual, en donde por exceso de trabajo Vértiz podía proveer de carga para su traslado a diversos arrieros. Tal vez para ello les había apadrinado algún hijo o les había financiado la adquisición de mulas para completar su recua. Con estos negocios creemos que de cualquier manera Vértiz llevaba su ganancia, y a sus ahijados o subalternos les castigaba su utilidad. Es decir se había establecido una relación clientelar a la que Pedro de Vértiz recurría cuando le hacía falta o los arrieros se acercaban a él para pedirle favores de diversos tipos.

Debemos dejar señalado que Vértiz tuvo otros negocios como una tienda y varias haciendas en Durango, el obraje de Panzacola en Coyoacán, negocios que por ahora no vamos a referirnos a ellos, ni a analizar el tipo de redes sostenidas en estos negocios.

Lo que sí es importante señalar es que la casa de conductas no funcionaba solamente como empresa de transporte, sino como institución de depósito de dinero, pagando al depositario un interés y en ocasiones, proporcionado sus propiedades como garantía<sup>16</sup>.

A raíz de la quiebra de esta empresa, a fines del año de 1802 el consulado de Veracruz redactó el siguiente

---

<sup>15</sup> ANCM. Notario 321. Tomás Hidalgo, Vol. 2166, s/f (1798). Tepecuacuilco estaba ubicado en la jurisdicción de Iguala, en el actual estado de Guerrero.

memorando para enviarlo a Miguel Cayetano Soler, ministro de Hacienda en España:

*... Por más de un siglo ha sido con este giro la casa de Vértiz el único banco del tesoro público: sus exactas operaciones y cumplida correspondencia, los lucros de esta vasta negociación, sus conocidas cuantiosas fincas, y la notoria honradez, porte, y moderación de sus dueños, llegaron a preocupar de un modo tan sin ejemplar la confianza pública, que considerando todos más seguros sus caudales en la casa de Vértiz que en la propia, no sólo consignaban en ella los que eran de conducta a Veracruz, sino muchas otras gruesas sumas que depositaban ciegamente para ir disponiendo según las ocurrencias<sup>17</sup>.*

Creo importante a continuación realizar un análisis de los documentos con los que contamos, para poder saber si nuestro material dará solamente una perspectiva sincrónica o es capaz de proporcionarnos una visión diacrónica.

### **Fuentes y documentos**

Debemos reconocer que Pedro de Vértiz fue un personaje importante en el mundo novohispano de la segunda mitad del siglo XVIII; cuando menos eso fue para la administración española, ya que los documentos en donde discurren sobre él o lo mencionan provienen de las fuentes oficiales, en donde quedaron redactados los problemas y gestiones que realizaba el gobierno. Si bien no tenemos una constancia directa, Vértiz fue un vínculo indispensable para comerciantes, mineros y otros particulares que recurrían al transporte de diversos bienes, incluido el dinero.

Para poner en orden las ideas mencionaré que se cuenta con documentos variados provenientes de diversas fuentes.

---

<sup>16</sup> ANCM. Notario 350. Diego Jacinto de León, Vol. 2297, f. 281 (1767).

<sup>17</sup> AGN. Consulado, Vol. 231, exp. 22, fs. 351 – 352.

Primeramente contamos con las apreciaciones de varios virreyes, que dejaron constancia del trabajo de Vértiz en sus memorias o instrucciones<sup>18</sup>.

Tenemos los remates realizados por la Real Hacienda en sucesivos periodos para ofrecer el transporte de caudales de la Corona al mejor postor, quedando en ocho periodos y por diversas razones siempre Pedro de Vértiz. En la última ocasión la ingerencia en el remate por parte del virrey Branciforte fue notoria, estableciendo que de cualquier manera el postor fuera Vértiz.

Se tienen también órdenes por parte de funcionarios reales para el traslado de diversas mercancías a cargo de la Corona, quedando manifiestas las seguridades y facilidades otorgadas en el traslado.

Contamos con cartas redactadas por Vértiz, en donde solicita ser relevado del cargo de "conductor de cargas reales" por las grandes pérdidas que ha padecido, pero anteponiendo antes que nada su amor al Rey y estar dispuesto a servirle.

Tenemos también documentos notariales tales como contratos matrimoniales, dotes otorgadas, testamentos, así como contratos realizados para ciertas operaciones mercantiles, o para conferir o dar poderes, y funcionar como albacea.

Hemos encontrado algunos antecedentes familiares en investigaciones sobre las órdenes militares, remitiéndonos a su tío suegro que fue caballero de la Orden de Santiago.

Sabemos también de su pertenencia al Consulado de la ciudad de México, ya que su participación es referida en diversos documentos.

---

<sup>18</sup> "Carlos Francisco de Croix, Marqués de Croix (1766 – 1771)", *Instrucciones y Memorias de los virreyes novohispanos*. Tomo II, México, Ed. Porrúa, 1991, p. 988. L. Navarro y Ma. Del Pópulo Antolín Espino: "El Marqués Virrey de Branciforte (1794 – 1798)", *Los virreyes de Nueva España bajo el reinado de Carlos IV*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1972, pp. 520 – 521.

Pero creemos que el material que arrojará más luz al respecto, proviene de un grueso expediente sobre la quiebra que sufrió esta empresa y su manejo, en 1802, año de su fallecimiento. Parece ser que el responsable de esta quiebra fue su yerno, Juan José de Oteyza, en cuyas manos había quedado el negocio.

La quiebra permite ver en un momento determinado la envergadura de la empresa, los montos que manejaba, quién era su clientela, así como las solidaridades familiares manifestadas por los cuñados, los hijos de Pedro de Vértiz, cuya herencia se encontraba en el negocio.

### ***¿Quién llevó a la Casa de conductas a la quiebra?***

¿Qué llevó a esta casa a la quiebra? A este respecto se cuenta con algunos elementos por lo que se pueden elaborar diversos panoramas.

Hay que señalar primeramente que Pedro de Vértiz falleció en los inicios del año de 1802; la casa de conductas entonces quedó bajo el manejo de Juan José de Oteyza y Vértiz, su primo yerno. Podemos considerar que la situación lo rebasó y un manejo no adecuado lo llevó a la quiebra<sup>19</sup>. Además parece que en los últimos años de vida de Pedro de Vértiz, la responsabilidad principal del negocio recaía en Oteyza<sup>20</sup>.

Sin embargo, también sabemos que Pedro de Vértiz era consciente de que su negocio pasaba por un mal momento. En 1796, con motivo de un nuevo remate por parte de la Real Hacienda para la conducción de cargas reales, Vértiz trató de cancelar su último contrato, al argumentar que se había dado un gran incremento en el costo de los fletes, y como

---

<sup>19</sup> Archivo Histórico del estado de Durango, en adelante AHED. Casillero 4, exp. 26; rollo 58, exp. 26. Correspondencia de D. Juan José de Oteyza y Vértiz. (1802).

<sup>20</sup> AGN. Consulado, Vol. 140, exp. 6, fs. 383 – 385v.

su contrato era a precios establecidos, ya no podía continuar con el negocio pues iba camino a la ruina<sup>21</sup>.

De hecho Vértiz se había quedado con el remate desde el año de 1762 por tiempo de cinco años, y si bien en cada uno de estos periodos se pregonaba y trataba de rematar el cargo, Vértiz volvía a quedar como conductor de cargas reales por petición del virrey en turno, al no presentarse ningún postor. En todo este periodo, a pesar de que las condiciones económicas de la Nueva España se habían modificado, la Real Hacienda continuaba pagándole los precios establecidos desde 1762, aunque en varias ocasiones Vértiz había llamado la atención sobre su situación. En el año de 1791 Vértiz ya señalaba sus pérdidas indicando que de veintantos atajos de mulas de camino real, le quedaban solamente ocho<sup>22</sup> y reclamaba que todas las cargas, tanto las de plata como las de volumen se le entregaran a él para su traslado, hecho que no había sucedido, ya que por la guerra el propio virrey había dado órdenes que la conducción de efectos se entregara a cuantos arrieros se encontrasen, lo que a él le había ocasionado grandes pérdidas<sup>23</sup>. En el año de 96 Vértiz volvió a presentar otro recurso al virrey solicitando "se le exonerase del asiento encomendado", que si bien había solicitado ya varias veces dejarlo, había continuado sólo por fidelidad al Rey; pero advertía que ya no le era posible proseguirlo pues iba directo a la ruina total de su casa<sup>24</sup>.

Pero para el Virrey y los funcionarios de la Real Hacienda el envío de dinero a España era prioritario, dados los

---

<sup>21</sup> AGI, México, 1575, fs. 16 - 19.

<sup>22</sup> Idem, f. 8v.

<sup>23</sup> Ibídem, f. 16.

<sup>24</sup> "Aunque ya en ese tiempo pudiera haber instado en que se me exonerase del asiento encomendado, he seguido con él hasta el presente sólo en fuerza de mi fidelidad". Idem, f. 17v.

requerimientos y presión constante que ejercía la Corona<sup>25</sup>, y que mejor que fuera a cargo de una persona de todas sus confianzas. Ni un mes después de que Pedro de Vértiz realizara su solicitud, una tarde el Contador del Real Tribunal de Cuentas le solicitó que fuese a sus oficinas para que le entregara dos millones de pesos que había que enviar a Veracruz para su embarque a España<sup>26</sup>. Vértiz se comprometió a preparar los cajones y cueros necesarios para el empaque, los que corrían por su cuenta, dispuesto nuevamente a hacerse responsable del traslado de la plata. Pero solicitaba se reconsiderara a una cantidad justa el pago de los fletes de este envío. También pedía se liberara a su corresponsal en Veracruz, Juan Bautista Muñoz, del oficio de consiliario<sup>27</sup> que le habían dado, pues al tener este cargo no podía atender el negocio de Vértiz de recibo y entrega de la plata para su embarque en los navíos<sup>28</sup>. Y en junta superior de Real Hacienda se decidió que dadas las circunstancias que concurrían en Vértiz de “prontitud, seguridad y fidelidad en la conducción de las cargas de S.M.” se le concedieran sus peticiones para que pudiera seguir en el cargo de conductor. Por órdenes del Marqués de Branciforte, y por su propio interés para poder enviar sin obstáculos la plata a España, Muñoz fue liberado de la responsabilidad que había asumido en el consulado de Veracruz, y volvió a funcionar como el apoderado de Pedro de Vértiz<sup>29</sup>.

Dado que el contrato de conducción de las cargas reales era por cinco años y fenecía en 1797, se decidió que el

---

<sup>25</sup> En relación a este tema véase: Carlos Marichal: *La bancarrota del virreinato*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999.

<sup>26</sup> AGI, México, 1575, f. 23v.

<sup>27</sup> Muñoz fue propuesto por el Consejo de Indias como quinto consiliario para el consulado de Veracruz en 1795. Una real orden lo releva del cargo en 1796. De origen montañés. Matilde Souto, *Mar abierto. La política y el comercio del consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, El Colegio de México, Instituto Mora, 2001, pp. 310 – 311.

<sup>28</sup> AGI, México, 1575, f. 32.

cargo de conductor de cargas reales saliera nuevamente a remate por parte de la Real Hacienda. En esta ocasión, además de Pedro de Vértiz hubo otro postor, que era la casa de Peredo y Cevallos. Para la puja ambas casas enviaron agentes de negocios, don Tomás Paradela a nombre de Vértiz y don Joaquín Palacios a nombre de don Francisco Cevallos. La puja inició ofreciendo Palacios transportar la carga de plata por dieciséis pesos al igual que las cargas de volumen, mientras que Paradela propuso a dieciséis pesos la carga de plata y a quince pesos cuatro reales la carga de volumen, y mejorando cada uno sus posturas, el costo del flete se acordó con Palacios de la casa de Peredo y Ceballos en trece pesos cuatro reales carga de plata, y doce pesos en la carga de volumen, desistiéndose Paradela de continuar participando<sup>30</sup>.

De esta manera, en agosto de 1797, con la presencia de un oidor (don Manuel de la Bodega), del fiscal de Real Hacienda (don Lorenzo Hernández de Alva) y del Ministro tesorero del ejército (don José Vildosola), procedió la junta otorgando el remate al agente Palacios que representaba a don Francisco Ceballos, por un periodo de cinco años. Las condiciones eran la conducción de cargas reales a Veracruz, Acapulco y otros parajes en tiempos normales, es decir veinticuatro días para Acapulco y 23 para Veracruz, pero que si el traslado se hacía en menos tiempo, debían considerarse los viajes como extraordinarios o a la ligera y pagar más. Se debería dar un día extra para el empaque y el avío de la gente, y que en la carga de volumen correría el empaque por cuenta de

---

<sup>29</sup> AGN, General de Parte, vol. 75, exp. 1, f. 275v – 276. AGN, Reales Cédulas Originales. Vol. 164, exp. 259, f. 408 – 409.

<sup>30</sup> AGN. General de Parte, vol. 76, exp. 84, fs. 65 – 66v.

la Real Hacienda, debiendo proporcionar para ello los cajones, cueros, arpilleras y lo demás necesario<sup>31</sup>.

Ante las amenazas de guerra, el virrey Branciforte se encontraba en Orizaba, por lo que cuando se otorgó el remate a Cevallos no estuvo presente. Seguramente por ello, en octubre del mismo año Branciforte invalidó el remate "por falta de solemnidad", además de que Vértiz había propuesto mejoras a la postura, tales como no cobrar un flete diferente si era necesario realizar viajes "a la ligera"<sup>32</sup>, cobrar los fletes que había realizado desde 1796 al precio que quedara fijado en el remate, y además de la nueva condición, impuesta por Branciforte, de proporcionar en caso necesario, acémilas para el ejército acantonado en Orizaba, por si hubiera que transportar el tren de artillería a las costas de Veracruz<sup>33</sup>. Ninguna gestión realizaron ya Peredo y Cevallos, volviendo a quedar el remate en manos de la casa de Vértiz, que según decía Branciforte, "graciosamente" había hecho grandes beneficios a la Real Hacienda y al Rey:

*... y de que haciendo justicia puedo asegurar según los informes más dignos de crédito que en 35 años continuos que sigue este asiento, no ha incurrido en la más ligera falta, ha estado dispuesto a cualquier hora que se le ha llamado para conducir, se ha manejado con el mejor desinterés, haciendo aún más de lo de su obligación, sin pedir premio, como se verifica en el adelantamiento de días en viajes regulares, manifestando siempre el mejor amor por el real servicio, de lo que enterado SM ha mandado se le atienda y distinga como es debido...*<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> Idem.

<sup>32</sup> Esto significaba realizar los viajes en menos días que lo establecido..

<sup>33</sup> AGN. Consulado, caja 285, exp. 9, fs. 152 – 153.

<sup>34</sup> AGN. Correspondencia de Virreyes, vol. 186, f. 342v.

¿Cuáles fueron las condiciones bajo las que operó Vértiz para obtener el contrato de transporte? Desde 1762 consiguió el asiento de conducción de cargas reales de la Real Hacienda, por 12 pesos el costo de cada carga, bien fuera de barras de plata o de moneda, así como las llamadas cargas “voluminosas” que comprendían otros productos controlados por la Corona, tal como era la pólvora, el cobre, los naipes. El envase de cualquiera de ellos corría por cuenta del propio Vértiz, y se calculaba que tenía un costo de 2 pesos<sup>35</sup>. Una carga de plata en moneda era equivalente a 6,000 pesos, lo que significaba que el valor del flete era apenas de un .2%. Vértiz acostumbraba cobrar a los particulares por la misma carga entre 24 y 26 pesos<sup>36</sup>, pero como ya hemos mencionado, si bien el precio concertado con la Real Hacienda era castigado, los traslados estaban asegurados, mientras que con los particulares eran inciertos.

El primer remate al que accedió Pedro de Vértiz fue desde el año de 1762 y tenía de duración cinco años bajo las condiciones arriba mencionadas. En 1767 se le volvió a otorgar nuevamente el contrato de conducción de cargas reales, y esta situación continuó hasta el remate celebrado en 1792, que debería concluirse en 1797. Y si bien cuando se finiquitaba el periodo de cada contrato, se pregonaba nuevamente el asiento para la conducción de cargas reales, nadie se presentaba a realizar la licitación, por lo que Pedro de Vértiz continuaba con el contrato, por petición que le realizaban los propios

---

<sup>35</sup> Luis Navarro García y María del Pópulo Antolín Espino. “El virrey Marqués de Branciforte (1794 – 1798). Los virreyes de Nueva España bajo el reinado de Carlos IV. Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla. 1972. pp. 520 – 521.

<sup>36</sup> “Carlos Francisco de Croix. Marqués de Croix (1766 – 1771)”. En: Instrucciones y Memorias de los virreyes .... Tomo II, . pp. 988, n° 113.

virreyes, además de continuar con los mismos precios establecidos en 1762<sup>37</sup>.

Fletes acordados por Pedro de Vértiz con la Real Hacienda novohispana para el transporte de las cargas reales a los puertos de Veracruz y Acapulco y a 100 leguas a la redonda de la ciudad de México, mediante contratos establecidos por 5 años<sup>38</sup>

Años	1762 pesos	1767 pesos	1772 pesos	1777 pesos	1782 pesos	1787 pesos	1792 pesos	1797 pesos
Carga Plata	12 p	13 p 4 r						
Carga Volumen	12 p							

En este cuadro se observa claramente como el costo del flete se mantuvo al mismo costo durante 35 años, hasta que el conductor de cargas reales, presionado por el alza del costo de la vida, se vio en la necesidad de hacer una llamada de auxilio, para que le incrementaran el pago del costo del flete.

Si bien las diversas autoridades novohispanas designaban en todo el territorio a transportistas elegidos por medio de pregón para el traslado de las mercancías que se encontraban bajo su control, tales como el azogue, la pólvora, el papel, los naipes, etc. o la misma plata, los contratos otorgados a Pedro de Vértiz fueron sin duda los más importantes, ya que se hacía cargo del traslado de toda la plata que arribaba a la Ciudad de México, y como ésta era el centro y corazón del país, supuestamente toda la plata de los diversos minerales y reales de minas del

<sup>37</sup> AGN. Consulado. Caja 285. Exp. 9, f. 91 –92. AGN. Correspondencia de virreyes. Marqués de Branciforte. Vol. 186, f- 338 – 342v.

territorio debía arribar a ella, aunque no se descarta que una buena proporción saliera de contrabando, sin pasar necesariamente por el centro del país. Pedro de Vértiz fue también asentista de azogue, de naipes, de papel, de pólvora, de balas<sup>39</sup>, productos que la Corona española manejaba en exclusiva.

Y bien, para concluir este apartado podemos señalar que tal vez por su amor al Rey y a la Corona, Pedro de Vértiz encaminó a la casa de conductas a la quiebra. El precio dado en el último remate fue muy castigado, y probablemente por el servicio dado a la Corona la Casa de Vértiz para poder realizarlo fue tomando dinero de los que le daban en depósito, hasta que llegó un momento, en 1802, que ya no fue posible que la situación subsistiera. Por un lado sabemos que los traslados de plata se incrementaron sustancialmente debido a un incremento de la producción y por la presión de la Corona agobiada por las deudas. También se menciona la escasez de pasto que se había dado en la Nueva España, así como la mortandad de mulas, lo que hizo que su precio se elevara, con las consecuencias en el costo del flete. En su escrito enviado al virrey en 1796, señalaba que cuando había tenido necesidad de recurrir a otros arrieros, les había pagado las cargas desde dieciséis a dieciocho pesos, cuando a él la Real Hacienda se las pagaba a doce, por lo que había padecido grandes pérdidas<sup>40</sup>.

¿O fue acaso que Oteyza, con el fallecimiento de su primo suegro a fines de enero o principios de febrero de 1802 fue

---

<sup>38</sup> AGN. Correspondencia de virreyes. Marqués de Branciforte. Vol. 186, f. 338 – 342v. AGN. General de Parte. Vol. 76, exp. 84, f. 65 – 66v. AGN. Consulado. Caja 285, exp. 9, f. 40 – 42v, 52 – 53v, 81 – 81v, 86v – 90, 91 – 92.

<sup>39</sup> AGN. Consulado, caja 285, exp. 9, f. 27 – 32v. AGN. Archivo Histórico de Hacienda. Caja 222, exp. 2. AGN. Alcaldes Mayores. Vol. 2, exp. 166, f. 333 – 334. AGN. Alcaldes Mayores. Vol. 5. exp. 158, f. 214 – 215v.

<sup>40</sup> AGI, México, 1575, f. 18v.

incapaz de manejar el negocio y lo llevó a la quiebra en agosto del mismo año?

### ***La quiebra de la casa conductora de Vértiz***

Nos hemos extendido demasiado y en este apartado solo trataremos de dar un breve panorama de la situación de la casa de conductas en el momento de la quiebra.

En futuras trabajos analizaremos la amplia red de personas que padecieron las consecuencias de la quiebra, así como los términos en que se realizó el juicio, y la manera como fueron afectados los intereses de la familia Vértiz y Oteiza.

Desde 1800 la casa de Vértiz presentaba rezagos en sus envíos y la entrega de dinero ya no era tan puntual como había sido<sup>41</sup>. Sin embargo, la gente tenía confianza en la casa de Vértiz y se seguían haciendo depósitos en la ciudad de México, bien para su traslado a Veracruz y su posterior envío a España, o para tener el dinero a buen resguardo. Tenemos noticia que depósitos que se hicieron para su traslado a Veracruz en mayo de 1802, trataron de ser cobrados y ya no se pagaron. Las cartas de los comerciantes aludían a los retrasos, pero consideraban que ello se debía al fallecimiento de Pedro de Vértiz<sup>42</sup>. El Tribunal del Consulado declaró que la quiebra debía entenderse desde el 14 de julio de 1802, en que cesaron de pagarse los conocimientos<sup>43</sup>. Tanto el Consulado como el Virrey y otros funcionarios tomaron cartas en el asunto, si bien los miembros del Tribunal del Consulado argumentaban que era responsabilidad exclusiva de ellos dirimir las causas de la

---

<sup>41</sup> UIA. Archivo de Comerciantes, Copiador 2. 1. 39, f. 48v – 49. Carta al Sr. Santiago de Ayala. Febrero 3, 1800.

<sup>42</sup> UIA. AC. Copiador 2.1.39. fs. 231v – 232. Carta de Iturbe a Iraeta. Julio 14 de 1802.

<sup>43</sup> AGN. Consulado, Caja 287, exp. 4.

quiebra<sup>44</sup>. Primeramente se comisionó que tres miembros del consulado visitaran la casa de conductas, en donde interrogaron a los dependientes además de solicitar los libros de la empresa, que les fueron negados.

El Tribunal del Consulado organizó diversas juntas, reuniendo en la primera a más de ochenta personas afectadas, además de Oteiza y sus dependientes. En la segunda reunión se le preguntó a Oteiza que ¿desde que tiempo consideraba que la casa había ido en demérito: si antes de la muerte de Vértiz, o después? A lo que respondió:

*Que no sabe: que lo único que puede decir es, que cuando murió Vértiz se hallaba la casa con mucho dinero: que venida la paz<sup>45</sup>, comenzó a entregar a los acreedores lo que pedían; y que insensiblemente halló un vacío, que le imposibilitó llevar el orden de las conducciones en los términos que antes: que así caminó en las primeras y subsecuentes, hasta que le fue imposible cubrir las cantidades que debía remitir<sup>46</sup>.*

A pesar de la oposición del consulado, y con la presidencia del Oidor Ciriaco González Carvajal, enviado por el virrey para mediar en el asunto, se realizó una nueva junta de acreedores, en donde se dio a conocer que el monto de la deuda de la Casa de Vértiz ascendía a 2,248,950 pesos. Se presentó también el monto de los bienes de Oteiza, en donde se encontraba incluido algún dinero que había en la empresa de Veracruz y México, las deudas a su favor, y sus propiedades, lo que ascendía a 1,890,035 pesos, por lo que el descubierto de la quiebra quedaba en 358,314 pesos. Sin embargo los acreedores

---

<sup>44</sup> Idem.

<sup>45</sup> Se refiere a la conclusión de la guerra en marzo de 1802, después de la firma de la paz de Amiens entre Francia e Inglaterra, que generaron una elevada cantidad de remesas a Europa. Veáse Marichal, 1999, p. 173.

<sup>46</sup> Ibídem.

consideraban por perdidas todas sus deudas que ascendían a 401,877 pesos, por lo que establecieron que el adeudo total ascendía 760,191 pesos.

Se pedía que tanto Oteiza como sus hermanos políticos (los hijos de Vértiz) respondieran con sus bienes, aunque era necesario consiguieran fiadores para tener seguridad del pago de la deuda<sup>47</sup>.

A inicios de septiembre, en la cuarta reunión que se efectuó sobre la quiebra, Oteiza propuso que si se le esperaba un lapso de tres años pagaría un 60%, afianzando sus propuestas con los intereses de los hijos de Vértiz; ante esto, los acreedores muy enojados agradecieron al Oidor Carvajal su presencia, señalándole que estaba por demás, y le pedía que cesara en sus funciones, pues el Tribunal del Consulado debía intervenir de manera competente.

El tribunal se organizó de manera inmediata, tomando la palabra el síndico Alva, pidiendo la prisión de Oteiza por "su reprensible mala fe", estando de acuerdo todos los asistentes a la junta, y formándose una comisión de siete individuos, que realizarían el secuestro de sus bienes, para poder ir amortizando las deudas<sup>48</sup>.

Esta situación sucedió en septiembre de 1802, y el concurso se alargó durante muchos años; aunque este ya es tema, como he dicho anteriormente, de otro capítulo.

A pesar de ello, creo pertinente hacer nuevamente la pregunta: ¿Quién llevó a la Casa de conductas a la quiebra?

---

<sup>47</sup> Centro de Estudios de Historia de México. CONDUMEX. CCLXXXVII. Papeles de Lucas Alamán. Carpeta C. Expediente 140.

<sup>48</sup> Idem.

## ***Algunos datos sobre el transporte de carga en el siglo XVIII***

Más que conclusiones en esta ponencia, quiero recapitular en relación al señalamiento que hice al inicio sobre la importancia de Pedro de Vértiz en el transporte de carga novohispano, ya que el análisis de sus documentos me ha permitido conocer mejor su operación. Por ello añado algunos puntos que permitirán contextualizar esta ponencia de mejor manera.

Cuando menos para la segunda mitad del siglo XVIII operaba el transporte regular y el transporte que se denominaba "a la ligera"; mientras que el primero comprendía la carga regular que soportara una mula, en un lapso de tiempo de recorrido aproximado de 20 kilómetros, el segundo consistía en cargar a la mula con una carga de la mitad o tres cuartos del peso acostumbrado, lo que permitía que el animal pudiera hacer el recorrido más rápido y llegando a su destino en menos tiempo. Si bien no tenemos constancia explícita de ello, en diferentes puntos se hacían remudas de los animales con el objeto tanto de su cuidado como de que mantuvieran constancia en la marcha.

Ahora bien, el contrato de transporte establecido de 1797 a 1802 estipulaba el precio de 13 pesos 4 reales la carga de la plata. En el transporte regular una carga de plata contendría 6,000 pesos y el tiempo del viaje sería de 23 días al puerto de Veracruz<sup>49</sup>, y 24 días para el puerto de Acapulco, ya que el camino tenía un mayor grado de dificultad. El transporte a la ligera cargaría solamente 4,000 pesos en un tiempo menor de entrega que el estipulado para el recorrido regular<sup>50</sup>. El transporte de volumen, que como ya hemos mencionado, consistía en el

---

<sup>49</sup> La distancia a Veracruz por la vía de Orizaba era de 93 ½ leguas. Con buen tiempo el recorrido se podía hacer en menos tiempo. Véase Clara Elena Suárez A. Camino real y carrera larga..., pp. 296 – 299.

<sup>50</sup> AGN. Consulado. Caja 285, exp. 9, f. 86v – 90.

transporte de productos que la Corona tenía monopolizados tales como el cobre y la pólvora, el flete por carga era de 12 pesos.

El contrato de transporte establecía que al recibir las cargas el conductor, se le debería dar un día extra para habilitar a su gente y animales para el viaje, y acomodar las cargas con los cajones, cueros y arpilleras necesarias para el empaque. Si el viaje fuera a cualesquier otro lugar, el flete se ajustaría de acuerdo a la distancia de recorrido, y las autoridades responsables de ninguna manera deberían entregar esta carga a otros arrieros. También se disponía que a la entrega de la carga por parte del conductor y sus arrieros, los oficiales reales deberían inmediatamente recibirla, dando las certificaciones respectivas<sup>51</sup>. El costo del empaque de cueros, cajones y arpilleras iría por parte de la Real Hacienda, aunque el enfardado tenía que ser hecho por el conductor.

Una de las situaciones que jugaron a favor de Pedro de Vértiz fue que en los contratos anteriores, y por petición en ocasiones de determinados ministros, hiciera la entrega de la carga entre dos y cuatro días antes de lo estipulado, sin cobros extra a pesar de ser la carga de peso normal. También se consideraba un gran beneficio, los ahorros que en cuestión de fletes había hecho a favor de la Real Hacienda, todo lo cual contaba para que el remate se hiciese a su favor. Finalmente Vértiz indicaba que la diferencia del costo del flete que había solicitado en 1796 y que había sido aprobada por la Corona, se le pagara al precio que se había establecido en la nueva postura<sup>52</sup>. Vértiz estuvo totalmente de acuerdo con la condición de otorgar las acémilas para prestar el servicio en caso

---

<sup>51</sup> AGN. General de Parte. Vol. 76, exp. 84, f. 65 – 66v.

<sup>52</sup> Idem.

necesario al ejército que se encontraba acantonado, con el objetivo de acercar en caso de peligro todo su equipo a las inmediaciones del puerto de Veracruz.

De esta manera y con las mejoras que se propusieron, el asiento de cargas reales volvió a recaer en Pedro de Vértiz. Pero en todo este tiempo Vértiz además de atender los intereses del Rey, tuvo una amplia clientela de particulares.

De hecho giraba una gran cantidad de dinero que le era depositaba en su casa de conductas en la Ciudad de México con el objeto de enviarlo a diferentes destinos. La mayor parte de él se embarcaba en Veracruz con destino a Cádiz o a otro puerto español, bien para la adquisición de mercancía, o para pago de deudas, o como envío de remesas a familiares. Otra parte iba con destino a Acapulco para embarcarse a Filipinas para que los depósitos realizados por diversos comerciantes pudieran servir para la compra de productos orientales. En otras ocasiones Vértiz trasladaba dinero para el pago de deudas que tenían entre sí algunos comerciantes con sus corresponsales o con funcionarios, o bien provenientes de adeudos mineros.

En ocasiones tal vez los gastos en los que incurría la casa de conductas, obligaba a que Pedro de Vértiz solicitara algún préstamo. Conocemos uno de ellos que probablemente fue realizado con el interés de incrementar el giro de la casa (como por ejemplo la adquisición de más mulas). Esto sucedió en el año de 1767, que recibió en préstamo 12,000 pesos para pagar en un periodo de cuatro años, con un 5% de interés anual. Como garantía hipotecó una propiedad que tenía en Durango, la hacienda de labor llamada San Diego del Milagro<sup>53</sup>.

Vértiz giraba grandes cantidades de dinero tanto de la Corona Española como de particulares. Su radio de acción

---

<sup>53</sup> ANCM. Notario N° 350. Diego Jacinto de León. Vol. 2297, f. 281.

era muy amplio, inclusive las operaciones que realizaba llegaban hasta Guatemala, La Habana, o la propia España, como se ha visto<sup>54</sup>.

Inclusive en muchas ocasiones, diversos individuos les solicitaban que les fuera fiador, y por los riesgos que ello le ocasionaba, fue a declarar ante notario público que no lo haría y en caso contrario pagaría 2,000 pesos de misas en sufragio de las ánimas del purgatorio<sup>55</sup>.

Hay que mencionar que en ocasiones el trabajo que se le daba a Vértiz era tanto, que las recuas que poseía no le eran suficientes. Pero la solución a su problema fue relativamente fácil, pues llamaba a "sus ahijados" para que le hicieran el servicio. Es comprensible el funcionamiento de este sistema inmerso en el clientelismo que operaba en el México colonial. De esta manera, la gente con menores recursos se acercaba a Vértiz para que le bautizara un hijo o lo apadrinara en su boda, o simplemente les proveyera de un préstamo económico. La relación estaba hecha y convenía a ambas partes, pues si por un lado a Vértiz le solucionaba los problemas de traslados, por otro lado a los ahijados les garantizaba trabajo y les permitía una cierta seguridad al contar con su apoyo<sup>56</sup>.

Podríamos ampliar mucho más este tema, pero la presentación exige que aquí nos detengamos. No hay que olvidar de que a pesar de la amplitud del negocio y la cantidad de recursos que se manejaban, la casa de conductas sufrió en 1802 la quiebra estrepitosa, que apareció en los periódicos y gazetas de la época, y conmocionó profundamente a la sociedad colonial

---

<sup>54</sup> ANCM. Not. N° 348. Joaquín Antonio de Lima. Vol. 2277, s/f. AGN. Correspondencia de diversas autoridades. Vol. 37, exp. 30, f. 32, f. 166 – 167. AGN. Correspondencia de diversas autoridades. Vol. 41, exp. 97, f. 272, f. 310.

<sup>55</sup> ANCM. Not. N° 348. Joaquín Antonio de Lima. Vol. 2276, f. 4 – 5, 5 – 5v.

<sup>56</sup> Clara Elena Suárez A. *Camino real y carrera larga, la arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*. México, CIESAS, 1997, pp. 212 -213.

novohispana. Y la noticia no quedó solamente en México, sino que adquirió un ámbito internacional, ya que como se ha visto, Pedro de Vértiz giraba capitales provenientes de individuos de todo tipo y de diferentes lugares. José María Quiroz, secretario del recién instituido Consulado de Veracruz nos hace una precisa descripción de la operación de la casa de conductas<sup>57</sup>:

*...En medio de los enunciados males acaba de suceder otro mal, cuyos efectos han consternado a todos los comerciantes, ha atrasado notablemente el giro, y variado la buena fe del comercio, la confianza y la pronta circulación de la plata: la escandalosa quiebra que ha hecho la casa de don Pedro de Vértiz en México.*

*... la conducción de platas de México a Veracruz ha sido desde el tiempo de la conquista un artículo grave, trascendental y lucrativo, como que de todas las producciones de Nueva España ha sido y es la más abundante y apreciable.*

*...por el gran crédito que tenía dicha casa, la buena custodia y manejo interior de ella, ocurrían los comerciantes del reino a poner sus caudales transportables a Veracruz, de cuyas cantidades firmaba y daba conocimiento a los interesados, haciendo la remesa a su apoderado en Veracruz, el cual las tenía a la orden de sus dueños; pero éstos no ocurrían a percibirlos hasta que no había precisión de ellos para su embarque, y entre tanto circulaban por el comercio los referidos conocimientos con la comodidad pública que se deja percibir, unas veces sin endoso y otros con sólo la firma del dador, porque siempre se pagaban al portador.*

---

<sup>57</sup> Archivo General de Indias (AGI), México, 2996. S/f.

No solamente los comerciantes ponían dichos caudales en la referida casa de Vértiz, y corrían sus conocimientos con la franqueza dicha, sino que también los hombres acaudalados, las testamentarias y otros individuos, los colocaban por vía de depósito, considerándolos más seguros que en su propio poder.

De este manejo público resultaba tener la casa de Vértiz en México, 4, 8, y hasta 10 millones de pesos de particulares, y la de su apoderado en Veracruz respectivamente, hasta que el despacho de buques de guerra o mercante causaba el embarque de las cantidades según órdenes de sus respectivos dueños, y siéndolo también comerciantes de España, resulta que ha alcanzado a ellos la calamidad.

## **ARCHIVOS CONSULTADOS**

AGN	ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, MÉXICO
ANCM	ARCHIVO DE NOTARÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO
AHED	ARCHIVO HISTÓRICO DEL ESTADO DE DURANGO
AGI	ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, SEVILLA
CEHM	CENTRO DE ESTUDIOS DE HISTORIA DE MÉXICO, CONDUMEX
UIA, AC.	UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA, ARCHIVO DE COMERCIANTES

## **BIBLIOGRAFÍA**

Bertrand, Michel

*Grandeur et misère de l'office. Les officiers de finances de Nouvelle Espagne XVIIe - XVIIIe siècles*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999.

Bertrand, Michel

« La élite colonial en la Nueva España del siglo XVIII: un planteamiento en términos de redes sociales”. En B. Schrötter y C. Büschges (Eds.): *Beneméritos, aristócratas y empresarios. Identidades y estructuras de las capas altas urbanas en América hispánica*, Madrid, Vervuert Iberoamericana, 1999, pp. 35 - 51.

Bertrand, Michel

“De la familia a la red de sociabilidad”, *Revista Mexicana de Sociología*, Año LXI, Núm. 2, Abril - junio 1999, pp. 107 - 135.

Brading, David A.

*Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763 - 1810)*. México, Madrid, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1971.

Fernández Pérez, Paloma

*El rostro familiar de la metrópoli. Redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700 - 1812*. Madrid, Unicaza, Siglo XXI, 1997.

*Instrucciones y Memorias de los virreyes novohispanos.* "Carlos Francisco de Croix, Marqués de Croix (1766 - 1771)", Tomo II, México, Ed. Porrúa, 1991.

Marichal, Carlos

*La bancarrota del virreinato*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999.

Monségur, Jean de

*Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur.* Edición e introducción de Jean Pierre Berthe. México, UNAM - IIH, CEMCA, 1994.

Navarro, Luis y Ma. Del Pópulo Antolín Espino,

"El Marqués Virrey de Branciforte (1794 - 1798)", *Los virreyes de Nueva España bajo el reinado de Carlos IV*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1972.

Souto, Matilde

*Mar abierto. La política y el comercio del consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, El Colegio de México, Instituto Mora, 2001.

Suárez A., Clara Elena

*Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII.* México, CIESAS, 1997.