

# La última crisis del Comercio Colonial Mexicano 1805-1808

ANTONIO CANOVAS BOTIA

Al finalizar el gobierno de los Austrias, el beneficio que España obtenía de su imperio ultramarino, además de ser ya bastante exiguo, favorecía más a los administradores que a la propia metrópoli, pues ésta, gobernada por políticos por lo general débiles e ineptos, era incapaz de romper la cadena de intereses creados que habían llegado a hacerse leyes en las colonias. El contrabando y la complicidad de nativos y burócratas impedirá que las rentas llegadas a España fueran verdaderamente importantes<sup>1</sup>.

Tal situación se irá agravando cada vez más ante la imposibilidad de abastecer un vasto mercado ultramarino que ni siquiera llegará a ser cubierto satisfactoriamente a lo largo del siglo XVIII. Esta será una de las causas endémicas de la centuria dieciochesca que justificará en gran medida el comercio ilegal practicado en las colonias.

Con el advenimiento de la nueva dinastía van a soplar aires renovadores en lo concerniente a la explotación colonial; la creación temprana de un ministerio de Indias corrobora la intención de los nuevos soberanos españoles.<sup>2</sup>

---

1 A. de HUMBOLT, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*. México, 1966. p. 386.

2 J. A. ESCUDERO, «La reconstrucción de la administración central en el siglo XVIII», en *Historia de España*. Ramón Menéndez Pidal. T. 29. p. 112. Felipe V por Real Decreto de 30 de noviembre de 1714 crea el ministerio de Marina e Indias y cuyo cometido sería todo lo concerniente a gobernadores y virreyes, administración eclesiástica colonial, encomiendas, oficios...



A pesar de no romper con el viejo sistema de flotas ideado por los austrias, pronto en momentos de dificultades bélicas se introduce el navío de registro como forma más agil en el intercambio colonias-metrópoli. Esta solución, cuando llegue a ser la habitual tras el decreto de libre comercio, contará con la protesta de los comerciantes americanos debido principalmente a la falta de periodicidad en la llegada de los barcos, con la correspondiente incidencia y desequilibrio entre la oferta y la demanda y como consecuencia en el alza de precios<sup>3</sup>.

El tratado de Utrech, si bien no satisface enteramente las apetencias inglesas, concede a cambio algunas prerrogativas, pequeñas sobre el papel, pero de gran utilidad para el comercio británico que logra de esta forma introducirse en las posesiones hispanas, dificultando a la metrópoli el control certero del comercio inglés.

Ya en las primeras décadas del siglo XVIII la monarquía española detecta la dificultad de un comercio cada vez menos agil en calidad y cantidad con la correspondiente merma de ingresos para la Real Hacienda; la constatación de tal hecho llevará a los monarcas a forjar planes ambiciosos y eficaces que solucionen el problema.<sup>4</sup>

Tras el tratado de Madrid (1750) en donde quedan abolidas de hecho las concesiones de Utrech a los británicos, España habrá de renunciar al registro de buques ingleses en alta mar; la solución favorece aún más las posibilidades de comerciar a espaldas de la metrópoli, no sólo por imperativo de las leyes británicas poco rígidas al respecto, ni siquiera por la propia mentalidad popular inglesa proclive a este quehacer como única posibilidad de ascenso a nivel social<sup>5</sup>, sino también por la infraestructura oculta creada en las colonias hispanas, apoyada por sectores de la propia administración y secundada de buen grado por los americanos como medio de obtener pingües beneficios.

### 1. Los primeros intentos de solución.

Ante la imposibilidad por parte de España de cortar desde su raíz el comercio ilegal, y después de varias conflagraciones con Inglaterra que bien poco habían aportado a solucionar la cuestión, Carlos III, el 16 de octubre de 1765 inicia un tímido camino hacia

3 M. LERDO DE TEJADA, *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*. México, 1853. Notas al apéndice n.º 15.

4 ESCUDERO, «Influencia italiana desde el advenimiento de Carlos III», en *Historia de España*. Ramón Menéndez Pidal. T. XXIX. p. 151 ss.

Carlos III en 1776, tras la muerte del ministro de Marina e Indias Julián de Arriaga, separa ambos ministerios creando el de Indias en busca de una mayor dedicación y eficacia a los asuntos de América; la titularidad recae sobre el malagueño José de Galvez cuya gestión fue especialmente fructífera.

Tras la muerte de éste en 1787 se crean dos ministerios de Indias hasta que Carlos IV en 1790 decreta la supresión encargando cada una de las cuestiones a los ministerios correspondientes.

5 H. R. FELICIANO RAMOS, *El contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México, 1748-1778*. Sevilla, 1990. p. 28.

«La riqueza conseguida como sea..., hace lores a los menesterales, gentlemen a los bribones; la antigüedad y el linaje son innecesarios...

Son la imprudencia y el dinero los que hacen par...» Defoe, citado por Hill. p. 256.

la libertad de comercio al permitir que las islas de las Indias Occidentales: Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita se abran al comercio directo con nueve de los principales puertos españoles, a saber: Cádiz, Barcelona, Bilbao, Santander, Gijón, La Coruña, Málaga, Cartagena y Alicante<sup>6</sup>. Esta determinación agilizaría a su vez muchos requisitos antaño necesarios para comerciar, tales como la licencia especial de la Corona, la limitación de tonelaje, la reducción de derechos... y otras gabelas<sup>7</sup>. El resultado del experimento pareció ser tan óptimo que tres años después se amplía a Louisiana a quien más adelante se unirán los de Campeche y Yucatán en 1778<sup>8</sup> culminaba el proceso iniciado trece años antes y en donde se ampliaba el derecho para comerciar libremente a los puertos hispanos de Almería, Los Alfaques de Tortosa, La Palma en Mallorca y Santa Cruz de Tenerife en Canarias. Más tarde y por Real Orden de 1783 se añaden las prerrogativas al puerto de Vigo, dándose igual trato al de San Sebastián (1788) y al del Grao de Valencia (1791)<sup>9</sup>. De esta forma quedaban unificados los criterios del comercio con América en los puertos más importantes de España.

Donde se llevaron a cabo excepciones importantes para comerciar libremente con la metrópoli había sido en ciertos puntos de las colonias, en concreto quedaban fuera de la concesión Venezuela y Nueva España, tal vez como medida de protección a las compañías españolas que con carácter monopolizador actuaban en estos lugares<sup>10</sup>.

El decreto de libre comercio, sólo extenderá los permisos a 22 puertos americanos, gozando los de La Habana, Cartagena de Indias, Buenos Aires, Montevideo, Valparaíso, Concepción, Arica, El Callao y Guayaquil, de la categoría de puertos mayores, mientras el resto, considerados de segunda clase, disfrutará igualmente de las prerrogativas a pesar de su menor importancia en las transacciones comerciales.

Las quejas de los comerciantes criollos, venezolanos y novohispanos, que por su cuenta y a espaldas de la ley ya habían comenzado a disfrutar de las ventajas del nuevo decreto, arrancarán de las autoridades la concesión de 28 de febrero por la que se les incorpora al libre comercio<sup>11</sup>.

José María de Quirós, funcionario del consulado de Veracruz en la época de referencia nos aporta su juicio sobre el alcance de las nuevas disposiciones; la calificación dada por él de liberarles con el reconocimiento de las ventajas e impulso al comercio e industria

6 LERDO de TEJADA, Opus, cit. p. 19.

7 F. J. LLOVET, *Cartesa Veracruz, comerç americà L'guerra napoleònica en la correspondència de Cabanyes, Cortegans, Pascual y Com 1804-1813*. Mataró, 1974. p. 20.

8 J. MUÑOZ PEREZ, «La publicación del Reglamento del Libre Comercio de Indias, 1778». A.E.A. T. IV. Sevilla, 1947.

9 LERDO de TEJADA, Opus, cit. p. 20.

10 R. RICO LINAGE, *Reales Compañías de Comercio con América*, E.E.H.A. Sevilla, 1983.

11 M. HERNANDEZ SANCHEZ-BARBA, «Las Indias en el siglo XVIII» en *Historia de América social y económica*. Barna. 1977. T. IV. p. 386.

Para las controversias suscitadas entre los comerciantes, ver además de Humberto TANDRON: *El comercio de Nueva España y la controversia sobre la libertad de comercio (1796-1821)* México, 1976. Pedro PEREZ HERRERO. «Actitudes del consulado de México ante las reformas borbónicas, 1718-1765». *Rev. Indias*, nº 171 (1983).

de la metrópoli y sus colonias, es más bien con respecto a las leyes comerciales vigentes hasta el momento de la promulgación del decreto de libre comercio.

Sin pretender entrar en la discusión acerca del mayor o menor liberalismo económico de las distintas resoluciones, nos puede valer la afirmación y coincidencia de especialistas como Nunes Dias, García Baquero y otros que muestran al estudiar el decreto de 1778 y anteriores, no la instauración del librecambismo sino «la transacción del mercantilismo tradicional al liberalismo económico especificado por el mercantilismo ilustrado». La realidad de las nuevas leyes nada altera la política tradicional hispana con el comercio colonial, pues solo se limita a dar ciertas facilidades y agilizaciones burocráticas en favor de los comerciantes; por tanto, el proteccionismo comercial seguirá siendo la pauta a seguir en el siglo XVIII<sup>12</sup>.

A pesar del empeño puesto por España para erradicar los males endémicos padecidos durante la centuria, las medidas llevadas a cabo en las dos últimas décadas del siglo agudizarán más la crisis hasta llevar a la metrópoli a una situación de total desamparo respecto a las colonias; todo ello incitará a los comerciantes americanos a buscar soluciones alternativas en momentos de verdadera dificultad.

La corona española acuciada por circunstancias, sobre todo bélicas, excepcionalmente pondrá en práctica medidas que perjudicarán su tradicional política con América y serán a su vez germen de disolución de todo el sistema colonial.

### 1.1. *Un ensayo obligado: el comercio con neutrales.*

Esta situación viene dada por las necesidades y exigencias de las colonias ante la imposibilidad que la metrópoli tiene para abastecer comercialmente su imperio.

Las causas próximas habría que buscarlas, en el retraso comercial e industrial de España con respecto a otros países europeos y en las guerras sostenidas con Inglaterra durante la centuria; por parte de Gran Bretaña responden a unas necesidades de tipo comercial imprescindibles para su desarrollo industrial.

Pocos años después de promulgado el decreto de libre comercio, en 1783 se concedieron diversas licencias a puertos coloniales para que pudieran traficar con extranjeros, pero como solución de emergencia para no dejar a aquellos pueblos desabastecidos totalmente<sup>13</sup>.

El periodo de guerra que abarca desde 1796 hasta la Paz de Amiens en 1802, dará lugar a un ensayo en regla de este tipo de comercio, tanto por parte de la metrópoli como por parte del imperio ultramarino<sup>14</sup>.

12 A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias*. Sevilla, 1972. Cita de Nunes Dias en *O comercio libre entre Havana e os portos de Espanha 1778-1789*. Sao Paulo, 1965. T. I. p. 263.

13 J. ORTIZ DE LA TABLA, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821*. Sevilla, 1978. p. 263.

14 J. ANDREO GARCÍA, *La intendencia en Venezuela. Don Esteban Fernández de León, intendente de Caracas, 1792-1803*. Murcia, 1990. En prensa. Muestra el ensayo de comercio neutral en Venezuela.

En efecto, las colonias habiendo llegado al límite de sus posibilidades en cuanto al suministro entre ellas de productos, efectos y mercancías, pedirán a la corona las medidas pertinentes para abastecer el mercado colonial americano; algunos consulados como el de Cuba exigirán en 1797 las providencias pertinentes dadas en momentos similares, con clara alusión al comercio con puertos extranjeros, sobre todo de Estados Unidos<sup>15</sup>.

Las colonias calificaron esta experiencia de positiva al comprobar de hecho el horizonte que se les habría al poder prescindir de las muchas trabas todavía vigentes. El imperio hispano en América ha dado cuenta de su autosuficiencia y la metrópoli ha dejado de ser imprescindible para el comercio con aquellos pueblos.

La corona con estas medidas excepcionales está perdiendo definitivamente su papel de nación monopolizadora en el comercio americano al verse obligada a llevar una política de acomodación a las circunstancias con la idea de salvar en lo posible el comercio colonial y aminorar igualmente el tráfico contrabandista muy normal en periodos bélicos<sup>16</sup>.

Durante la época de neutrales, el comercio ilegal adquirirá tales proporciones que algunos virreyes habrán de tomar medidas drásticas para obstaculizar esta forma de comercios. Iturrigaray insta al comandante del puerto de Veracruz para «... que no salga de la costa, si fuera posible ni una canoa...»; además le sugiere poner comisarios de marina leales y bien pagados para evitar el soborno<sup>17</sup>.

Es cierto que los administradores de la corona, aunque dictaran leyes al respecto, en su fuero interno no escapaban a la venalidad muy en boga en aquellos tiempos; baste con citar la corrupción del referido virrey que hizo una inmensa fortuna, siendo sometido a un largo proceso por apropiarse del dinero de la Real Hacienda pues, entre otras cosas, comerciaba con el mercurio y percibía regalos en metálico por tonelada servida a ciertas empresas mineras en momentos de escasez<sup>18</sup>.

Los primeros ensayos de comercio neutral, además de disgustar a los comerciantes gaditanos, principales abastecedores de las colonias<sup>19</sup>, privarán sobremanera a la Real Hacienda de gran parte de numerario y le pondrán a la corona en grave situación financiera.

Las leyes prohibitivas del comercio neutral se llevarán a cabo durante el primer periodo (1799), aunque no serán cumplidas enteramente por las colonias; así pues en 1802 los comerciantes cubanos se muestran contrarios a prescindir del comercio con puertos extranjeros. De igual forma encontramos en 1803 y 1804 algunos barcos que transportan

---

15 A. GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, *Opus. cit.* p. 134 ss.

16 A.G.I. *Indiferente General* 2497. Carta de Francisco de Saavedra.

17 A.G.I. *Audiencia de México* 299. Carta de Iturrigaray en marzo de 1805 al comandante de matrículas de Veracruz mandándole tome las medidas oportunas para impedir el contrabando.

18 J. REAL DIAZ, *Los virreyes de Nueva España*. Sevilla, 1972. pp. 205-206.

19 GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, *Opus. cit.* pp. 137-138.

mercancías a Jamaica desde puertos coloniales<sup>20</sup>; tales hechos nos llevan a pensar o bien en permisos especiales dados por las autoridades hispanas o por el contrario la burla de la vigilancia de barcos españoles o el soborno de los encargados de reprimir tales ilegalidades.

Durante el segundo periodo de prohibición, en 1809 se deroga la pragmática que permitía el comercio neutral aunque se amplía la concesión de permisos a particulares para traficar con puertos extranjeros<sup>21</sup>.

La radicalización de posturas por parte de las colonias y las circunstancias angustiosas de la política española, han empobrecido aún más el poder coactivo de la metrópoli; un ejemplo palpable nos lo pueden servir los permisos dados en este periodo para comerciar con extranjeros y cuyos privilegios eran mucho más amplios que los concedidos a finales del siglo XVIII en similares circunstancias.

La última etapa que abarca hasta la independencia colonial, muestra los esfuerzos de una y otra parte por defender la postura más acorde con los propios intereses; sin embargo las diversas circunstancias ya han hecho caer la balanza a favor de las colonias; España, impotente económica y militarmente, no podrá restablecer los sistemas de antaño para imponer sus dictados; habrá de sufrir la vejación de verse excluida del gran comercio americano, mientras su puesto es ocupado por otros países cuya política en periodo neutral fue mucho más inteligente que la puesta en práctica por España.

### 1.2. *Un ejemplo constatado: el consulado de Veracruz en periodo neutral 1805-1808.*

Tras la derrota hispano-francesa de Trafalgar, el decreto para traficar con puertos extranjeros no involucrados en la contienda, supone para España la concesión de mayores prerrogativas debido a la destrucción de buena parte de la escuadra.

El puerto colonial más beneficiado en esta época va a ser el de Veracruz en el virreinato de Nueva España, no sólo por ostentar el primer puesto en volumen de comercio con la metrópoli sino por tener muy cercanos los puertos de Estados Unidos con quienes llevará a cabo casi en exclusiva un intenso comercio libre.

Al ser un periodo bastante corto, lo trataremos globalmente sin necesidad de dedicar un apartado a cada año, pues a excepción de 1807 que fue verdaderamente significativo, el valor global de los tres restantes que completan el ciclo fue sensiblemente menor.

Las cifras y porcentajes tras el bloqueo inglés no muestran el tráfico ilegal verificado a espaldas de España y cuyo montante debió suponer un movimiento muy superior al efectuado en periodos de paz.

Para acercarnos lo más posible a la realidad de este comercio, nuestras fuentes han sido las balanzas efectuadas por José María de Quirós, oficial de hacienda; las gacetas

20 A.G.I. *Gazeta de México*. T. 11. Día 22 de abril.

21 LERDO de TEJADA, *Opus. cit.* p. 20.

de México, y los legajos de Audiencia de México, Ultramar e Indiferente general del Archivo General de Indias.

El comercio total de neutrales supuso la cantidad global de 50.597,976 pesos fuertes<sup>22</sup>, durante estos cuatro años, cifra que comparada por todo el comercio del consulado con España y resto de colonias americanas en el mismo periodo supone un 38% frente a un 62% de comercio neutral.

Salta a la vista la importancia que para estos años tienen los puertos neutrales, pues el superavit constatado en el balance total nos da pié para afirmar una vez más la defensa de este tipo de comercio por los traficantes coloniales al detectar una mayor agilidad y un aumento en los beneficios.

La diferencia bastante considerable entre uno y otro comercio desaparecía si Nueva España no fuera el mayor abastecedor de plata de toda América.

En las épocas de comercio neutral, los intercambios no son precisamente de productos y materias primas, sobre todo las exportaciones coloniales, sino principalmente grandes extracciones de plata para cubrir el déficit de las importaciones.

En efecto, el balance efectuado sin contar los caudales sacados del consulado con destino a puertos extranjeros daría un saldo ligeramente favorable al comercio entre España y América y cuyos porcentajes serían de un 50,5% frente al 49,5%<sup>23</sup>.

La inclusión de caudales inclina la balanza a favor del comercio neutral en 20.000.000 de pesos fuertes; obsérvese la importancia de este tráfico con países como Estados Unidos, principal beneficiario de exportar los productos para actualizar las industrias de tejidos y manufacturas. Desde este momento el nuevo estado americano comenzará a sentar las bases de prepotencia tantos años perseguida por Inglaterra, pero con mayores ventajas para aquél por su proximidad con los consulados hispanos de Veracruz y en especial de La Habana, principal beneficiada de este activo comercio.

El desequilibrio ha de buscarse en la Real Orden enviada por el Príncipe de la Paz en noviembre de 1804 para que se cierren los puertos al haber sido apresadas por los ingleses cuatro fragatas cargadas de caudales<sup>24</sup>. Tal contingencia impedirá el transporte de caudales durante el periodo 1805-1808, pues en carta de Godoy al virrey Iturrigaray en 1806 sólo se permitirán la salida de correos «... sin caudales, frutos ni otra cosa que la correspondencia...»; además se permitirá la navegación a otros puertos y por derrotas desusadas<sup>25</sup>.

Durante el periodo 1806-1807 no saldrá numerario para España ni las colonias, siendo esta la razón del balance negativo del consulado veracruzano con respecto a los puertos extranjeros.

22 Ibidem, pp. 18-21.

23 Ibidem,

24 A. G. I. Audiencia de México 2997. Carta de Iturrigaray al consulado para que se cierren los puertos.

25 Ibidem. Expediente, n.º 23. Carta de Godoy a Iturrigaray en febrero de 1806 dando permiso para navegar con precauciones y así evitar los apresamientos ingleses.

El auge adquirido por el comercio neutral despertará las quejas de la Real Compañía de La Habana en 1806 «... no arriba marítimo alguno a este puerto..., y seguirles llorando lástimas de nuestro infeliz comercio que enteramente se ha inutilizado»<sup>26</sup>.

Pero no sólo será este representante del monopolio comercial en las colonias quien se queje de la situación desastrosa, además el propio consulado de Veracruz escribirá al virrey en 1806 lamentándose del estado deplorable de la plaza, debido a la falta de libertad para comerciar con el resto de las colonias; su permisión sería un bien para todos, dicen; «... por el comercio se surcan los mares, se comunican los pueblos, fructifican los campos, reviven tantos brazos que se hallarían en una mortal inacción y se esparce la riqueza y la abundancia por toda la faz de la tierra...»<sup>27</sup>.

La respuesta de España ante la solicitud de las colonias para eliminar trabas y suprimir el comercio neutral, no sólo, no fue oída sino que amplió las prerrogativas de julio y agosto de 1805 al tráfico con puertos no beligerantes con España.

Además, la metrópoli hubo de admitir otros males exigidos por las circunstancias; con anterioridad al periodo de referencia, Devaux, comisario francés en Curaçao denuncia el continuo comercio ilegal de las colonias con el imperio inglés; Madrid reconoce lo inevitable del comercio ilícito cuando falta el de la metrópoli y la recompensa del riesgo con las ganancias exorbitantes<sup>28</sup>.

López Cancelada, director de La Gaceta de México recoge con cierta ironía, al hablar de los males del comercio libre con extranjeros, el sentir de los rentistas al denunciar esta forma de traficar «... he oído, y no a personas vulgares, que al fin los extranjeros comercian clandestinamente con la Nueva España; y así será mejor que lo hagan libremente para que la Real Hacienda perciba los derechos»<sup>29</sup>.

### 1.2.1. Puertos neutrales que trafican con Veracruz.

Durante este periodo, el comercio neutral del consulado se desarrollará principalmente con puertos americanos, en especial con los Estados Unidos. La aportación europea fue muy pequeña, alcanzando la cifra del 8% repartida entre España 3,5%, Portugal 2%, países nórdicos 2,5%. La cifra de embarcaciones neutrales durante todo el periodo fue de 263 y va a suponer un 25% del total de barcos que han comerciado con el consulado de Veracruz.

Sin embargo, observamos algo nada normal comparando el periodo neutral con la temporada comprendida entre 1802-1804, época de mayor esplendor comercial del

26 A.G.I. *Ultramar* 949. Carta escrita en 1806 por los representantes de la Real Compañía de la Habana notificando la ruina del comercio con España y las causas de tal desorden.

27 A.G.I. *Audiencia de México* 2997. Expediente nº 27. Carta del consulado de Veracruz al virrey pidiendo libertad para comerciar y declarando a su vez los males que vendrían de no hacerlo así como los bienes si se permite la libertad de comercio.

28 ORTIZ de la TABLA, *Opus cit.* pp. 332-333.

29 J. J. LOPEZ CANCELADA, *Ruina de la Nueva España si se declara el comercio libre con extranjeros*. Imprenta Quintana. Cádiz 1811. pp. 54-56.



consulado y en donde el valor de los efectos transportados por nave es cuatro veces menor que el efectuado por cada buque neutral, máxime cuando el trasiego de mercancías se va a efectuar en embarcaciones de mediana embergadura, pues más del 70% de las mismas lo van a componer las goletas, los bergantines y los paquebotes, todos ellos navíos rápidos; pero con capacidad entre las cien y doscientas toneladas.

Como ya apuntábamos anteriormente, la causa del cuádruple valor de lo transportado por neutrales, hay que buscarla en la gran cantidad de plata sacada de las colonias junto con las mercancías.

Los puertos principales de destino estarán localizados en las regiones más desarrolladas de Estados Unidos, así por ejemplo, Baltimore era por entonces la sede de grandes fábricas de tejidos, conservas, máquinas y otras ramas de la industria; tal situación le planteaba la necesidad imperiosa de abrirse rutas comerciales con todo el mundo y en especial con América; no nos ha de extrañar que absolviera el 45% de todo el tráfico de neutrales.

Le seguirá en importancia Nueva Orleans con la mitad de tráfico que la anterior; por su situación en el golfo de México será puerto de reexportación de productos llegados de otros lugares, amén de la venta de efectos de su floreciente y avanzada agricultura.

Filadelfia y Nueva York con un 11% aportarán productos industriales la primera, y un comercio diversificado con toda América, la segunda. Jamaica, posesión inglesa en el Caribe, también traficará con el consulado en un 9%; a primera vista puede parecer incongruente el comercio con la isla, máxime cuando se ha denunciado tantas veces el tráfico ilícito ejercido por los ingleses así como los apresamientos conducidos en esta posesión inglesa.

Las razones del intercambio son de índole política y económica, pues España previendo las ideas expansionistas de Napoleón, hacia 1806 intenta un acercamiento a Inglaterra con las correspondientes concesiones económicas que ello supone. El virrey Iturrigaray recibirá la orden secreta de Madrid para transportar en barcos ingleses desde Veracruz efectos de la Real hacienda, del rey y de particulares hasta diez millones de pesos; esta postura entra dentro de la difícil neutralidad buscada por España y es una forma de intentar sacudirse el yugo francés<sup>30</sup>.

Las necesidades padecidas por la corona en época de guerra ante la imposibilidad de transportar plata, harán proliferar las medidas especiales para suplir en lo posible la falta de numerario característica de estos momentos; entre ellas estarían las ampliaciones antes aludidas y los llamados «agraciados», estos últimos obtenían permisos especiales mediante sumas engrosadas a la Real Hacienda. Jamaica estará incluida entre estos agraciados<sup>31</sup>.

30 REAL DIAZ, *Opus cit.* pp. 243-244.

31 A. CANOVAS BOTIA, *La crisis española del Antiguo Régimen y el periodo prerrevolucionario mexicano 1802-1808*. Memoria de licenciatura inédita. Universidad de Murcia. p. 389.

El resto de puertos americanos sólo aportará al comercio neutral un 5% del total del tráfico durante el periodo.

### 1.2.2. Comerciantes y armadores en época neutral.

Por las referencias de las listas enviadas a España desde el consulado de Veracruz, hemos podido conocer los nombres de la mayor parte de comerciantes y armadores que fletaban buques en la modalidad de neutrales<sup>32</sup>.

Se ha podido constatar la existencia de un monopolio según los puntos de destino o procedencia, así cada puerto tenía sus compañías que traficaban en exclusiva con el consulado mexicano.

Entre las principales, existía en Baltimore la de Juan Graig que absolvía casi la totalidad del comercio con Veracruz, bien por sí sola, bien en comandita con otros armadores de pequeña envergadura. Dichas compañías serán las detentadoras de los fabulosos beneficios reportados por el comercio neutral, pues el dinero extraído de las colonias hispanas era a su vez invertido de forma diversificada en las industrias estadounidenses.

El comercio de Nueva Orleans y Nueva York estará en manos de Archivad Gracie y David Parich que, en compañía de Craig, fletarán buques a diversos puertos americanos trascendiendo el monopolio de las propias ciudades portuarias y formando con sus relaciones comerciales, compañías bastante más poderosas.

Otros armadores del momento fueron Oliver, Amory Collender, José Philips, Donnel y Kim, Jorje M. Wolsey, Vicente Nolte... y otros.

Hemos dejado para el último a Thomas Murphy, quien solo o en compañía de Gordon y otros, llevó a cabo los grandes negocios del comercio neutral y del contrabando en las colonias hispanas.

Thomas Murphy estaba casado con doña Manuela Alegría, prima del virrey Azanza, quien al dejar el virreinato será acusado de nepotismo como favorecedor de sus parientes, entre ellos al propio Murphy, beneficiado con el permiso para negociar con buques neutrales<sup>33</sup>.

Era este comerciante afincado en Veracruz y defensor a ultranza del libre comercio puesto en práctica en época neutral, pues veía mayores ventajas para América y para sí mismo, que las concedidas por la metrópoli en el decreto de libre comercio; por sus contemporáneos, sabemos que era hombre ambicioso sin parar hasta conseguir sus propósitos; tuvo además cargos en el consulado de Veracruz, aunque en periodos muy cortos de tiempo<sup>34</sup>.

32 A.G.I. *Ultramar 839*. Salidas enviadas desde Veracruz a Cádiz.

*Ultramar 840*. Expedientes enviados a la aduana de Cádiz para liquidación de derechos.

*Audiencia de México 2989*. Buques que no han satisfecho el derecho de avería.

*Audiencia de México 2990*. Pagos por subvención de guerra.

33 M. C. GALVIS DIEZ, *Los virreyes de Nueva España. 1798-1808*. Sevilla, 1972. p. 59.

34 ORTIZ de la TABLA, *Opus cit.* p. 207.

Prescindiendo de sus intrigas políticas y económicas, lo cierto es que tuvo gran importancia en el comercio neutral, sobre todo en el verificado con la isla de Jamaica.

La modalidad usada por él fue la del rescate de buques hispanos que habían sido apresados con mercancías por los ingleses, y mediante una cuota en metálico eran rescatados hacia Veracruz.

Juan López Cancelada, describe las tretas empleadas por este comerciante para traficar lícita o ilícitamente con extranjeros, cuando afirma: «... y aunque nunca los contrabandistas pudieron conseguir la embrolla que Murphy, por los resortes que tocaba en Madrid, Jamaica y Londres...»<sup>35</sup>. Sus amistades y su pericia al tocar los hilos de la política quedaban fuera de dudas, así como, el resultado económico; su cinismo le llevaría a afirmar, en carta publicada desde Londres por su hermano Juan, que la conducta de su compañía no había hecho sino reportar grandes beneficios a la corona española<sup>36</sup>.

Algunas de las compañías citadas arriba, debieron ser de cierta importancia por el número de barcos dedicados al comercio neutral, así a Murphy se le han contabilizado nueve buques diferentes de su consignación; a Craig, diez navíos; a Gracie y Parich, nueve; el resto de compañías más que navieras debieron ser comerciantes, dueños a su vez de un pequeño número de naves y por tanto beneficiarios de menos ganancias.

### 1.2.3. Mercancías traficadas en época neutral.

Durante la época de referencia, las mercancías provenientes de puertos extranjeros tendrán como característica su gran diversificación; recordemos al respecto las leyes proteccionistas hispanas prohibiendo comerciar con productos extranjeros si no se cumplen una serie de requisitos en apoyo de la industria y el comercio nacionales. Tales restricciones sólo harán disminuir la exportación de estas mercancías desde España y suplir el abastecimiento con el contrabando caribeño.

La situación planteada lleva al gobierno hispano a la abolición de la ley proteccionista a partir de 1804 y por un periodo de seis años; los consulados americanos habrían de pagar en compensación a la Real Hacienda la nada despreciable cantidad de 200.000 pesos fuertes<sup>37</sup>.

Las exportaciones de Nueva España, a través del consulado, van a ser en exclusiva materias primas con la correspondiente desventaja que ello supone para equilibrar la balanza exterior; todos los puertos extranjeros comerciarán con Veracruz para extraer a cambio la plata de sus minas; los frutos y productos sacados al exterior suman durante el periodo, la pequeña cantidad de 3.589.560 pesos fuertes, mientras la plata lo hace en cantidades muy superiores 27.804.504 pesos fuertes.

35 LOPEZ CANCELADA, Opus cit. p. 55.

36 Ibidem. p. 55. Nota del autor.

37 GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Opus cit. pp. 172-173.

Al comparar las exportaciones con lo importado por el consulado en buques neutrales, observamos una gran desventaja cuya cantidad es siete veces menor para el consulado que lo extraído por neutrales incluida la plata; al comparar la balanza, excluyendo la plata, se observa un mayor equilibrio, pero que aún dista de la estabilización.

Los productos exportados de las colonias están íntimamente ligados con la agricultura y la minería, pero son importantes tanto para el consumo humano como para las industrias de tejidos y tintorería.

El 90% de las exportaciones cuantificadas en pesos fuertes lo constituyen cuatro productos, mientras el 10% restante se reparte en una decena de ellos con escaso porcentaje en el total.

Los cuatro pilares de la exportación veracruzana son:

GRANA	19.914	Arrobas	1.971.400	pesos fuertes
AZUCAR	174.378	Arrobas	441.305	pesos fuertes
AÑIL	369.420	Libras	743.688	pesos fuertes
PALO TINTE	579	Quintales	93.814	pesos fuertes

TOTAL..... 3.250.207 pesos fuertes<sup>38</sup>

Tres de los cuatro, son muy importantes para la industria textil americana en pleno auge en los Estados Unidos.

A pesar de la diversificación de productos, el comercio neutral no trafica algunos de ellos muy normales en la exportación veracruzana, tales como madera, algodón, cacao, achiote, café, copal...; tal vez la salida de tales frutos se llevara acabo por conductos menos legales.

Las importaciones estarán compuestas por textiles y manufacturas de algodón, lencería, lanas y sedería. La ventaja a favor de lo introducido en el consulado desde puertos extranjeros es patente al ascender dicha cantidad a 16.516.059 pesos fuertes.

La gama de productos introducidos es muy superior al periodo no neutral 1802-1804, considerado comercialmente como el más importante.

De los treinta y siete productos tomados de la gama de importaciones, nueve de ellos ocupan el 58% del total de las importaciones del consulado; el resto lo constituyen gran variedad de tejidos sean o no manufacturados, pero con valores menos importantes en el cómputo total.

Aunque el comercio de importaciones procede en gran medida de Estados Unidos, otros productos provenían de Jamaica que a su vez lo eran de Inglaterra y diversos países europeos antes de llegar a Veracruz.

Algunas mercancías provenían del Antiguo Oriente y eran igualmente introducidas en Nueva España, tales como pañuelos de Bayaja, de Madrás, China, lienzos de india...

38 LERDO de TEJADA, Opus cit. pp. 19-21.

## 2. Conclusiones.

A través de este artículo se ha intentado poner de manifiesto sin excesiva prolijidad la decadencia del comercio hispano en las colonias americanas, así como las soluciones tardías y poco felices, puestas en práctica por España.

En el fondo, el problema no sólo era coyuntural: guerra con Inglaterra, falta de poderío naval, compromiso con Francia..., sino también ideológico y de cortas miras que mostraba una vez más el atraso intelectual y tecnológico hispanos del momento. Las propias leyes emanadas de la Corona con aire liberalizador eran meras ficciones que encerraban dentro de sí, además de la impotencia para lanzarse a un verdadero comercio libre, el egoísmo de ciertos estamentos ostentadores de monopolios que prefirieron en su cerrazón perderlo todo, antes de poner las bases para salvar en lo posible las relaciones comerciales con las colonias.

Durante el periodo referenciado, una parte importante del comercio dejará de hacerse con la metrópoli, que se verá muy perjudicada al no poder sacar caudales de las colonias en momentos cruciales de la guerra neopoleónica.

A lo largo del trabajo se han dejado entrever una serie de conclusiones que intentaremos sintetizar con carácter más general durante el periodo estudiado.

Durante la última década del siglo XVIII y primera del XIX, la situación comercial colonias-metrópoli pasa por periodos cercanos al colapso; las leyes liberalizadoras apenas solucionaban los problemas, al contrario, en momentos de dificultad se vuelven en contra de España; el contrabando y el tráfico alternativo son muestra de ello.

En momentos de dificultad bélica con Inglaterra, la corona se verá obligada por imperativo de las circunstancias, y muy a pesar suyo, a poner en práctica el comercio con países neutrales; tal decisión empeorará las relaciones al comprobar de hecho las colonias el horizonte tan beneficioso que se les abre, así como el sentido de autosuficiencia que les irá haciendo prescindir cada vez más de la metrópoli.

En los cortos periodos de paz, la corona promulgará decretos prohibitivos del comercio libre con extranjeros, aunque se ha podido constatar que las concesiones han sido amplias y numerosas; España, a pesar del empeño puesto para cerrar los circuitos comerciales abiertos excepcionalmente con naciones neutrales, no podrá destruir esta modalidad bastante arraigada ya en el comercio colonial.

El tráfico comercial llevado a cabo en esta época por el consulado veracruzano supone un gran desequilibrio en la balanza comercial; en efecto, las exportaciones en frutos y productos son cinco veces menores que las importaciones; sin embargo la plata sacada de Nuevo México en el mismo periodo duplica el valor de las importaciones.

Las mercancías comerciadas durante estos años suponen una gran diversificación en las importaciones, mientras que las exportaciones se reducen a un restringido número de productos absolutamente necesarios para el desarrollo industrial, textil y tintorero de Estados Unidos.

El tráfico comercial se lleva a cabo casi en exclusiva con los Estados Unidos, y en menor cuantía con Jamaica en la modalidad de rescate de buques apresados por los ingleses; el monopolio norteamericano estará en manos de un reducido número de armadores quienes harán los grandes negocios en esta modalidad comercial.

