



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO

---

---

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

PANORAMA GENERAL DE LAS PRÁCTICAS DEL  
CONTRABANDO EN EL ATLÁNTICO NOVOHISPANO,  
SIGLO XVIII

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN HISTORIA

P R E S E N T A :

CORAL QUINTERO LÓPEZ DE LA CERDA

ASESOR: DRA. CRISTINA GÓMEZ ÁLVAREZ



MÉXICO, D. F.

2009



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# Índice

INTRODUCCIÓN. ....	15
I. CARRERA DE INDIAS: Consulados, rutas comerciales y géneros .....	25
1. Contexto general del comercio legal en el siglo XVIII. ....	34
a) Primera etapa, continuista. ....	37
b) Segunda etapa, de transformación al “libre comercio”. ....	44
c) Tercera etapa, de consolidación del “libre comercio”. ....	47
2. Acercamiento a la economía novohispana. ....	50
a) Aspectos de la economía regional novohispana. ....	52
II. CONTRABANDO. ....	55
1. Tipos de contrabando. ....	61
a) Géneros prohibidos. ....	61
b) Falta de pago de derechos. ....	66
2. Principales formas de contrabandear. ....	69
a) Soborno y complicidad de autoridades. ....	76
b) Contrabandistas extranjeros. ....	84
i. Contrabando a través de la Carrera de Indias en Cádiz. ....	85
ii. Contrabando directamente en el Atlántico novohispano. ....	89
iii. Planta, productos tintoreros y otros géneros. ....	92
c) Arribadas forzadas. ....	96
d) Abuso de permisos especiales. ....	96
e) Contrabando en barcos neutrales. ....	99
f) El Caribe como centro de contrabando. ....	103
III. ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA. ....	109
1. Sobre los juicios de contrabando. ....	118
2. Penas y castigos a los contrabandistas. ....	126
IV. AHEDO, Un estudio de las prácticas del contrabando en el Atlántico	
Novohispano y su relación con las autoridades locales. ....	131
CONCLUSIONES. ....	151

APÉNDICES. ....	159
Apéndice 1. Rutas de navegación. ....	161
Apéndice 2. Catálogo de géneros prohibidos (1807). ....	163
Apéndice 3. Rentas reales para el comercio marítimo. ....	173
Apéndice 4. Ley indiana metropolitana. ....	177
Apéndice 5. Equivalencia numismática novohispana. ....	181
a) Cambios monetarios en el siglo XVIII. ....	182
b) Valor adquisitivo de la moneda, siglo XVIII. ....	182
GLOSARIO. ....	191
FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA. ....	201
I.    FUENTE. ....	203
II.   BIBLIOGRAFÍA. ....	204
III.  PAGINAS ELECTRÓNICAS. ....	211

# Introducción

Desde el siglo XVI, cuando España conquistó sus territorios en América, estableció un monopolio comercial que designaba puertos únicos, tanto peninsulares (Sevilla y posteriormente Cádiz) como americanos (San Juan de Ulúa y Tierra Firme) para el comercio en navíos españoles que viajaban agrupados en convoyes, conocidos como sistema de flotas y galeones, con reglamentaciones y gravámenes específicos de entrada y salida. A esto se le conoció como la Carrera de Indias, que a partir de 1765 se empezó a modificar con la apertura comercial,<sup>1</sup> cuyo objetivo fue reafirmar y reforzar el monopolio español, al autorizar a distintos puertos españoles y americanos para el comercio. El comercio legal era costoso y esporádico, las mercancías que traficaban pagaban altos impuestos y los mercaderes tenían que cubrir diversos trámites burocráticos. Estas dificultades generaron que el contrabando en América, sorteando las prohibiciones y los derechos aduanales, se realizara de manera frecuente, lo que propició un comercio más accesible.

Entiéndase por contrabando comercial la acción de evadir impuestos aduanales, es decir, la entrada ilegal de productos sin el pago de derechos correspondientes que imponía la Corona para el comercio en las aduanas. Con el contrabando se introducían productos sin trámites burocráticos, sin cumplir con las reglamentaciones propias del comercio legal y sin pagar los impuestos correspondientes, esto se dio con la participación de muchas personas, incluidas las mismas autoridades aduaneras. El contrabando es una práctica que existe desde que se implementaron restricciones a la producción de ciertos productos y al comercio entre naciones y regiones, a partir de que se establecieron controles aduanales, esto como medida de protección económica y legal.

Durante la época colonial el contrabando en la Nueva España fue consecuencia de dos elementos principales: por un lado, el sistema monopólico español no tenía la capacidad de abastecer de manera continua los mercados americanos, sus excedentes de producción eran insuficientes y los productos que vendía en América se encarecían por la intermediación de diferentes personas en el intercambio comercial y, por los gravámenes del mismo. Por otro lado, las potencias europeas, que no tenían permiso legal para comerciar directamente en Hispanoamérica, buscaron la forma para comprar y vender

---

<sup>1</sup> En 1778 se incluyeron en el libre comercio a la Nueva España y Caracas.

mercancías que, a finales del siglo XVIII con la Revolución Industrial y la apertura comercial, incrementaron de manera importante. Así, tanto españoles como extranjeros, buscaron la forma de sortear las prohibiciones aduanales y mercantiles de la Corona, a través de redes de comercio ilegal. El contrabando fue considerado como delito grave e incluso de *lesa majestad* (traición al príncipe o a la Patria) porque perjudicaba a la economía de la Corona española (gobierno español) y por eso la sentencia podía incluir la pena de muerte.

El estudio de las prácticas del contrabando en el Atlántico novohispano durante el siglo XVIII puede plantear problemas de base, principalmente por tratarse de un tema difícil de estudiar, de un amplio territorio, en un lapso de tiempo muy cambiante. Reconozco las particularidades del siglo, lo específico de las distintas regiones del litoral Atlántico, las características locales que tuvieron las reformas comerciales en nuestro país y los respectivos problemas económicos. Sin descalificar el estudio de lo particular, específico y local, el siguiente trabajo pretende abordar el contrabando como una práctica generalizada con características comunes en el Atlántico, que existió durante toda la época colonial, entendido como un instrumento de abasto y de circulación económica –regional, colonial y global– que abordo a partir de la legislación de la época, con un estudio de caso que ayuda a entender lo que ocurría en la sociedad novohispana.

Esta tesis explica las diferentes formas que utilizaban los contrabandistas para evadir el fisco e introducir mercancías de manera ilegal en las costas del Atlántico novohispano durante el siglo XVIII, a partir de la legislación y de algunos juicios a contrabandistas, que la ilustran. Es importante aclarar que no se puede entender el siglo XVIII como un lapso homogéneo de tiempo, corresponde a un periodo de importantes transformaciones económicas, políticas, jurídicas, mercantiles y culturales, mismas que desarrollo a lo largo de esta investigación y que están estrechamente relacionadas con el delito del contrabando.

De manera general, podemos distinguir tres etapas importantes: en la primera mitad del siglo, con el cambio de dinastía que intentó regular el monopolio de flotas y galeones; de 1765 a 1778, con transformaciones estructurales al comercio que dio como resultado una política de “libre cambio”; de 1778 hasta principios del siglo XIX, de consolidación del comercio libre. En el periodo que estudio hubo diferentes sistemas

mercantiles, como: las flotas y galeones (hasta 1778), registros sueltos (1739), comercio neutral (periodos bélicos) –sistemas que en algunas etapas convivieron–, y la apertura comercial (1778 y 1789).

El tema del contrabando en la Nueva España ha sido escasamente investigado en la historiografía, debido a la dificultad y escasez de las fuentes de estudio que aborden el tema, por falta de registros, posiblemente por la complicidad de las autoridades con los contrabandistas y por el intercambio ilegal en costas no vigiladas. Además, el tema es difícil de estudiar, incluso como problema en la actualidad, por sus características: es clandestino, se desarrolla en un círculo de corrupción y hay muchos intereses de por medio. No obstante, el contrabando en la época colonial se puede analizar a partir de la legislación, juicios, diarios, comisos, inventarios, denuncias u otras fuentes de la época; para esta investigación, utilizo únicamente las primeras dos.

La importancia del contrabando retoma vuelo, sin duda, por el peso del tema en su época –que destaco en este trabajo– y por los estudios recientes de la doctora Johanna von Grafenstein, quien aborda el tema del Circuncaribe a partir de fuentes de comisos y remisos, con las que busca demostrar la magnitud y recurrencia del delito, a partir de un enfoque económico, con cifras y datos precisos. Antonio García de León estudia el contrabando, los piratas y corsarios<sup>2</sup> de los siglos XVI y XVII en el Golfo de México y el Caribe, da herramientas para entender las causas y consecuencias del comercio ilegal. Junto con éstos, hay otros autores que estudian el contrabando en distintas zonas de Hispanoamérica, como: Ana Muñoz Merino, Andrés Celestino Arauz Monfante y Walther Bernecker, que permiten conocer algunas prácticas del contrabando y ciertos productos que se introducían de manera ilegal.

La investigación la realicé a partir de juicios, como fuente primaria, y de la legislación de la época, que nos sirve para tener un panorama general del periodo, muestra lo que estaba prohibido y permitido, las formas de proceder en los juicios, las autoridades que intervenían para este delito, los castigos a los transgresores y otros aspectos. La jurisprudencia en contra del comercio ilegal, con la recurrencia de las prohibiciones y la

---

<sup>2</sup> Los piratas eran personas que atacaban a navíos y puertos mercantes, sin el aval ninguna nación, fueron vetados con el Tratado de Utrecht en 1717. En el primer capítulo de esta tesis describo las diferencias entre piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros que actuaban de manera diferente a los contrabandistas, y cuya participación fue principalmente en el siglo XVII.

severidad de los castigos, refleja que era una práctica importante, un delito no controlado. Los juicios a contrabandistas del siglo XVIII, que utilicé, me ayudan a ejemplificar la forma de proceder de los contrabandistas y de las autoridades, la regulación, prohibición, juicios y sentencias. Tomando en cuenta las distintas etapas de este periodo, me apoyo en algunos estudios, casos y definiciones de finales del siglo XVII, que dan un panorama de principios del siglo siguiente, y algunos de los primeros años del XIX, que reflejan características de finales del XVIII, ya que comparten similitudes útiles para este trabajo.

Mis objetivos para este trabajo son: analizar algunas formas que se utilizaron para ingresar productos sin pago de derechos, tanto extranjeros como españoles, algunos específicamente prohibidos para el territorio novohispano –de contrabando–, considero los distintos motivos que lo generaron, toleraron y/o promovieron, así como las personas que intervenían para concretarlo. Conocer los alcances generales de la legislación contra el comercio ilegal para comprender las prácticas que se realizaban, es decir, si se cumplía o acataba la ley y las sentencias: en qué ámbitos y con qué frecuencia. Examinar las posibles relaciones que existían entre las autoridades de la Corona con los contrabandistas y cómo influyó en la sociedad novohispana.

Es importante aclarar que no pretendo dar cifras ni datos precisos sobre cantidad o tipo de productos ingresados por estos medios, sin embargo, intento exponer la recurrencia del contrabando en las costas del Atlántico mexicano y las formas que utilizaban para hacerlo, vinculándola con sus características geográficas: grandes costas poco vigiladas, un solo puerto autorizado, la cercanía con las islas caribeñas y los abundantes ríos del litoral Atlántico novohispano.

La importancia, frecuencia y recurrencia del contrabando, se puede dimensionar gracias, en parte, a las mercancías decomisadas, a la estrecha relación comercial y económica con los extranjeros tanto en la metrópoli como en la Nueva España, al insistente esfuerzo del Estado español por combatir y controlar el delito, y a la conformación o consolidación de nuevos grupos sociales, como los comerciantes y autoridades locales, que debilitaron las estructuras tradicionales del control español en la Nueva España. Por éstos y otros motivos, el estudio del contrabando ayuda a entender la economía, política y sociedad novohispana, y su relación con la metrópoli y las naciones extranjeras.

Con esta investigación pretendo hacer una aportación al estudio del contrabando novohispano en el siglo XVIII desde su legislación, y algunas de las formas que utilizaban para realizar este intercambio, analizando las personas que intervenían, las ventajas y beneficios que obtenían, y la capacidad que tenían los novohispanos de abastecerse, de manera frecuente y accesible, sin necesidad de la metrópoli y su sistema comercial.

Para este trabajo utilicé distintas fuentes sobre comercio legal, bajo la premisa que comprender lo legal ayuda a entender lo ilegal. La legislación del siglo XVIII y contrabando en el mismo periodo. Dentro del primer tema estudié autores como Antonio García-Baquero, Carmen Yuste, Antonio Miguel Bernal y otros, que además de hablar sobre la Carrera de Indias, los consulados y comerciantes, rescatan importantes aspectos acerca del contrabando. Sobre legislación hay trabajos importantes como el de Antonio Dougnac Rodríguez y Mariana Moranchel Pocaterra, pero la información más importante que reuní fueron fuentes primarias, textos publicados y documentos del siglo XVIII y principios del XIX, mismos que consulté en la Biblioteca Nacional, la de Condumex y en recopilaciones.

Estudié dos tratados del contrabando: el de Pedro González de Salcedo, *Tratado jurídico-político del contra-bando* (1654) y el de Josef López Juana Pinilla, *Tratado teórico-práctico de los juicios de contrabando: dividido en dos partes* (1807); consulté tratados de política, como el *Tratado de los delitos y las penas* de Cesar Beccaria (1764), y la *Política indiana* de Juan de Solórzano Pereira (1776). Igualmente revisé la *Recopilación de las leyes de los reynos de las Indias* (autor desconocido), la *Recopilación de las Indias* de Antonio de León Pinelo, la *Recopilación sumaria de todos los autos acordados de la Real Audiencia y Sala de Crimen de esta Nueva España* de Eusebio Ventura Beleña, y la *Guía de negociantes* de José María Quirós. Algunos textos cronológicos de la época como el *Diario de sucesos notables* de Manuel de Castro Santa-Anna, contienen datos sobre el comercio ilegal en la Nueva España que utilicé en esta investigación.<sup>3</sup> Las prácticas de

---

<sup>3</sup> Pedro González de Salcedo. *Tratado jurídico-político del contra-bando*, por Diego Díaz de la Carrera, Madrid: 1654.

Josef López Juana Pinilla. *Tratado teórico-práctico de los juicios de contrabando: dividido en dos partes*, imprenta de la calle de la Greda, Madrid: 1807, dos partes en un volumen.

Juan de Solórzano Pereira. *Política indiana*, Corregida e ilustrada con notas por el licenciado don Francisco Ramiro de Valenzuela, relator del Supremo Consejo y Cámara de Indias, y oidor honorario de la Real Audiencia y Casa de Contratación de Cádiz. Tomo segundo, Madrid en la Imprenta Real de la Gazeta, año de MDCCLXXVI.

Cesar Beccaria. *Tratado de los delitos y las penas*, Heliasta SRL, Brasil: 1993, 284 p.

*Recopilación de las Leyes de los reynos de las Indias*, M. A. Porrúa, México: 1987, 5 volúmenes.

contrabando, tanto en las formas de actuar como en el procedimiento de los juicios y sentencias, las abordo a partir de expedientes de juicios a contrabandistas del Archivo General de la Nación (AGN) y del Archivo General de Indias (AGI),<sup>4</sup> indispensables para entender las leyes, autoridades, juicios y castigos que había para estos delincuentes.

Es importante mencionar que la mayoría de los estudios monográficos que tratan el comercio legal en la Nueva España, son textos producidos con fuentes de archivos europeos –como el AGI–, y por extranjeros, que reflejan una visión eurocentrista de la historia, y no abordan, en su mayoría, la visión novohispana, lo que sucedía, cómo se entendían o cómo se acataban los mandatos reales o los cambios comerciales; muestran lo que ocurría en España y de manera general abordan lo que ocurría aquí.

En este trabajo intento darle un enfoque novohispano al estudio del contrabando, sin desvincularlo de la metrópoli y propongo que este enfoque se siga realizando, para impulsar la historia nacional. Como menciona Antonio Ibarra: “en la historiografía mexicana ha habido una gran resistencia a utilizar el inmenso ‘tesoro americano’ que yace disperso en los archivos y que se refiere a la historia económica, a la historia cuantificable.”<sup>5</sup>

La tesis está organizada en tres capítulos, en el primero, La Carrera de Indias: consulados, rutas comerciales, sistema de navegación, enumero las deficiencias del sistema monopólico de flotas y galeones, que junto con la insuficiente producción de mercancías, la irregularidad de la flota, y los altos costos de los productos legales, impulsaron el contrabando.

En el apartado Contexto general del comercio en el siglo XVIII, abordo las características del comercio legal dentro del contexto general de España y la Nueva España en el siglo XVIII, aspecto fundamental para entender el contrabando. Está subdividido en tres etapas relacionadas con las reformas legales y comerciales que dictó la Corona para

---

Antonio de León Pinelo. *Recopilación de las Indias*, Escuela Libre de Derecho / Porrúa, México: 1992, 3v.  
Eusebio Ventura Beleña. *Recopilación sumaria de todos los autos acordados de la Real Audiencia y Sala de Crimen de esta Nueva España*, UNAM, México: 1991, 2 volúmenes.

José María Quirós. *Guía de negociantes: compendio de la legislación mercantil de España e Indias*, UNAM, México: 1986, 337 p.

José Manuel de Castro Santa-Anna. *Diario de sucesos notables*, (Documentos para la historia de México), México: 1854, tres tomos en un volumen.

<sup>4</sup> Expedientes facilitados por el maestro Álvaro Alcántara.

<sup>5</sup> Antonio Ibarra. *La organización regional del mercado interno Novohispano. La Economía colonial de Guadalajara 1770-1804*, UNAM/Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México: 2000, p. 17.

recuperar el control económico, político y mercantil de sus colonias: *La primera etapa, continuista; La segunda etapa, de transformación al “libre comercio”;* *La tercera etapa, de consolidación del “libre comercio”*. Se observa cómo la Corona, buscando resolver el problema de comercio ilegal y otros, como el bloqueo marítimo del Atlántico –en periodos bélicos, el gobierno instauró y permitió otros sistemas mercantiles: el comercio de registros, el uso de barcos neutrales, y la instauración del libre comercio, que –como describo en el capítulo de Contrabando– también sortearon las prohibiciones e intercambiaron mercancías de manera ilegal.

En el segundo capítulo Contrabando, explico los tipos de comercio ilegal, entendido como la importación o exportación sin pagos de derechos. También analizo las principales causas que lo generaban y las personas que intervenían. Está dividido en: Tipos de contrabando, en el que describo qué se entendía por contrabando y qué tipos de comercio ilegal y Principales formas de contrabandear, este apartado está subdividido en *Soborno y complicidad de autoridades, Contrabandistas extranjeros, Contrabando a través de la Carrera de Indias en Cádiz, Contrabando directamente en el Atlántico novohispano, Arribadas forzosas, Abuso de permisos especiales, Contrabando en barcos neutrales y, El Caribe como centro de contrabando*. En general, menciono algunos productos que no le retribuían ingresos a la Corona, los métodos que seguían para el intercambio ilegal; además explico cómo las enormes extensiones de la costa Atlántica de la Nueva España hicieron imposible mantener el control comercial español y cómo esta geografía favoreció y facilitó el contrabando.

En el tercer capítulo titulado Administración de justicia, abordo el marco jurídico de la época, como elemento importante para la construcción del análisis histórico; las leyes, son imágenes de la realidad, tanto si se cumplían como si se infringían, lo que ayuda a entender la dualidad entre lo permitido y prohibido, lo moral e inmoral, lo aceptado y lo no aceptado. En este apartado vinculo la legislación que se dictó contra el contrabando con su práctica. Describo cuáles eran las diferentes autoridades que intervenían en la captura, el juicio y la repartición de los bienes decomisados, las penas que se dictaban a los contraventores y algunos indultos específicos para estos delincuentes en la segunda mitad del siglo XVIII.

En el último capítulo Ahedo, comerciante o contrabandista, complicidad con autoridades locales: un estudio de las prácticas de contrabando en el Atlántico novohispano y su relación con las autoridades locales, caso de posible contrabando de cabotaje en las costas del sureste novohispano, cuyos géneros fueron encontrados y detenidos en Acayucan. Es un juicio de contrabando grave que engloba diferentes elementos de la práctica del delito en el Atlántico novohispano durante el siglo XVIII, que desarrollo y explico a lo largo de todo el trabajo.

En el apéndice se encuentran documentos que ayudan a entender el comercio legal y el contrabando de la época, dentro de éstos incluyo: la Ruta de navegación de España con sus colonias, a partir de las memorias del Señor de Monségur, escritas en los primeros años del siglo XVIII, sirve para ejemplificar el recorrido que seguía el sistema de flotas y galeones durante la primera mitad del siglo; Catálogo de géneros prohibidos, texto recopilado del *Tratado teórico-práctico de los juicios de contrabando: dividido en dos partes*, señala mercancías vedadas para el comercio en el imperio español, algunas específicamente Hispanoamérica. A pesar de ser un texto de principios del siglo XIX, refleja las prohibiciones mercantiles en la época colonial, que, en general, tuvieron pocas variaciones. En el tercer apéndice, Rentas reales, recopilo diferentes impuestos comerciales; en Ley indiana metropolitana, describo los diferentes mandatos que dictaban las autoridades para la Nueva España y en Equivalencia numismática novohispana, expongo cuadros que relacionan distintas monedas de la colonia, con su valor y equivalencia, y presento algunos de los valores de ciertos bienes de consumo básico, de lujo, bienes inmuebles, libros y costos de entierro en el siglo XVIII, para tener una idea general del valor adquisitivo que tenía la moneda en este periodo.

Finalmente y, después de esta breve introducción, sólo me queda invitar al lector al apasionante mundo del contrabando en el litoral Atlántico novohispano, las formas de contrabandear, las penas, leyes, autoridades, comercio legal y demás aspectos que giran en torno a esta actividad económica tan importante en el siglo XVIII, advirtiéndole que se puede topar con similitudes actuales.

# I. Carrera de Indias: Consulados, rutas comerciales y géneros



España instauró desde el principio del dominio colonial en América la política mercantilista, con la necesidad de impulsar y proteger el comercio monopólico desde el siglo XVI hasta la primera mitad del XVIII. El mercantilismo fue un conjunto de doctrinas económicas, que buscaban el crecimiento financiero y el fortalecimiento de las naciones; y políticas, que tenían un trasfondo nacionalista, para consolidar la construcción de estados nacionales, independientes y poderosos.<sup>1</sup>

Las medidas económicas proteccionistas buscaban unificar los mercados internos y aprovechar el externo,<sup>2</sup> en donde España era el único vendedor y comprador autorizado en sus colonias americanas, con sistema de flotas y galeones, régimen de puerto único, imposición de aranceles y la creación de compañías comerciales e instituciones que controlaban el comercio.<sup>3</sup> Lo que consolidó una clase comercial poderosa económica y políticamente.

La Casa de Contratación de Sevilla<sup>4</sup> fue el primer órgano relativo a las Indias creado para cuidar los asuntos financieros y económicos de la Corona en sus colonias, especialmente en el comercio ultramarino. Dentro de sus funciones mercantiles estaba encargada de: extender los permisos para la navegación, fijar los montos de las cargas de los navíos, imponer gravámenes a los comerciantes y a las flotas,<sup>5</sup> controlar la mercancía que salía de España para América y viceversa, imponer y cobrar multas, decretar prisión a los transgresores, recaudar impuestos y autorizar la salida de personas.

La Casa estaba integrada por un presidente, un factor, un tesorero, un escribano o contador, un piloto mayor y un cosmógrafo. En 1717 fue trasladada a Cádiz y

---

<sup>1</sup> Fue un periodo de intensas rivalidades internacionales, que buscaban su expansionismo comercial y político en América, eliminando el monopolio español. Para eso era indispensable tener armas, navíos poderosos, administración centralizada, población numerosa (que implicaba mano de obra barata) y prosperidad material.

<sup>2</sup> El objetivo era que las exportaciones fueran siempre superiores a las importaciones para aumentar la salida de productos, de este modo crecerían los ingresos y se fomentaría la producción nacional.

<sup>3</sup> Para la Nueva España fue un sistema que encareció los productos y que limitó el comercio, en: J. M. Ferguson. *Historia de la economía*, FCE, México: 1971, pp. 34-39.

<sup>4</sup> Se fundó el 20 de enero de 1503 en Sevilla. Información sobre los objetivos de la Casa de Contratación, en: Guillermina del Valle, "Expansión de la economía mercantil y creación del consulado de México", en: *Historia Mexicana*, Colmex, LI: 3, México: 2002, p. 524.

<sup>5</sup> Conjunto de barcos encargados del comercio entre España y sus colonias americanas. Lo explico con más detalle adelante.

permaneció ahí hasta 1790.<sup>6</sup> En materia jurídica, los oficiales de la Casa de Contratación tenían competencia civil y criminal en todo lo relacionado con el comercio y la Carrera de Indias.

Los consulados de comerciantes eran gremios de mercaderes que los representaban, “era una corporación en la que se asociaban los mercaderes para salvaguardar y promover sus intereses”<sup>7</sup>; cuidaban las actividades financiadas por el grupo, buscaban el cumplimiento de los reglamentos comerciales dentro del área de su jurisdicción –aplicación de la justicia mercantil– y tenían una representación ante la Corona. El Consulado de México nació ante la necesidad de un conjunto de comerciantes privilegiado para proteger y promover sus intereses. Contó con poder judicial independiente que resolvía las controversias propias de la actividad comercial. Tenía entre sus responsabilidades el nombramiento de agentes que intervenían en el despacho de las flotas en el puerto de San Juan de Ulúa y de los navíos que zarpaban de Acapulco. En esos puertos vigilaba que los importadores pagaran los impuestos que les correspondían, resguardaba las mercancías y las rutas internas novohispanas.<sup>8</sup>

Debido a que los comerciantes almaceneros del Consulado de la Ciudad de México eran los únicos que tenían grandes cantidades de dinero –plata– para pagar de forma inmediata a los mercaderes peninsulares de las flotas que vendían en bloque,<sup>9</sup> tenían el control sobre este comercio y podían regular las cantidades y/o precios de las mercancías.<sup>10</sup> Su influencia económica se expandió de tal manera, que llegaron a tener

---

<sup>6</sup> Antonio Dougnac Rodríguez. *Manual de historia del derecho indiano*, UNAM / Mc Graw-Hill (serie Jurídica), México: 1998, pp. 86 y 87.

<sup>7</sup> Guillermina del Valle, “Expansión de la economía...”, p. 517.

<sup>8</sup> *Ibidem*. pp. 518 y 519; y en: *Ordenanzas del Consulado de Burgos*, Lex Nova, Valladolid: 1988, véanse caps. 17 y 27.

El comercio interno y el del Pacífico –dentro del cual había una fuga de capital importante por el comercio extranjero con chinos, indios, ingleses y otros–, son temas tan extensos e importantes que ameritan una investigación especial e independiente, misma que en este trabajo no se aborda pero es importante mencionar su importancia y existencia.

<sup>9</sup> Los viajeros Jorge Juan Santacilia y Antonio de Ulloa mencionaron que las grandes fortunas de estos comerciantes eran producto del comercio marítimo, ya que compraban en Jalapa los lotes completos de mercancías y de ahí revendían parte de lo comprado a los pequeños comerciantes de provincia, otra parte del lote lo transferían a las ferias comerciales norteñas de San Juan de los Lagos y de Saltillo. El resto de la mercancía se almacenaba en la ciudad de México y la vendían a los comerciantes de distintas partes de la colonia.

<sup>10</sup> David Brading. *Mineros y comerciantes en el México borbónico, 1763-1810*, FCE (Sección de obras de historia), México: 1975, p. 135. Jorge Juan y Antonio de Ulloa sostienen que “el comercio, [es el] único ejercicio que hay en las Indias capaz de mantener los caudales sin decaimiento,” en: Jorge Juan y Antonio de Ulloa. *Noticias secretas de América*, Océano, Buenos Aires: 1953, vol. II, p. 96.

una fuerte presencia en la economía y la política novohispana, que en muchas ocasiones veía por sus intereses personales y no por los de la Corona.<sup>11</sup> Este predominio fue posible gracias a las relaciones y asociaciones, tanto económicas como familiares, con una larga cadena de intermediarios: pequeños comerciantes, productores agrícolas, ganaderos, mineros, y autoridades reales como agentes de aduanas, oficiales de la real caja, recaudadores de impuestos, asentistas reales y autoridades civiles de diversos tipos.<sup>12</sup> “El papel de intermediario financiero que desempeñó el Consulado constituyó un importante medio para mantener su posición privilegiada, en especial a fines del siglo XVIII, cuando los reformistas borbones se propusieron mermar el poder de la corporación.”<sup>13</sup>

La ruta de navegación que se siguió durante la época colonial desde España hasta las Indias, se conoce como Carrera de Indias y se desarrolló hasta la segunda mitad del siglo XVIII por medio de flotas y galeones que transportaban las mercancías comerciales. Se impulsó esta forma de comercio para mantener la supremacía del monopolio comercial español con América. La flota estaba constituida por entre 15 y 30 navíos mercantes, custodiados por buques de guerra que hacían el recorrido juntos para evitar y defenderse de los ataques extranjeros, así, constituyeron un poderoso sistema de protección comercial en mares y puertos.<sup>14</sup>

En general, la Carrera de Indias iniciaba en marzo o abril con una meticulosa inspección realizada por la Casa de Contratación de Sevilla o Cádiz, de ahí zarpaban

---

Para la Corona era importante fundar el Consulado de México porque la ayudaba a consolidar los monopolios comerciales establecidos, y el flujo de la plata a la metrópoli, también para tener un grupo que le brindara apoyo material y financiero. en: Guillermina del Valle, “Expansión de la economía...”, p. 537.

<sup>11</sup> Por ejemplo, el Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México “había creado y mantenido el regimiento de comercio; dio a la Real Hacienda una aduana que costó 228,000 pesos, prestó al virrey marqués de Cruillas 105,000 pesos para formar un regimiento de ‘dragones’ en Veracruz; a Gálvez, como visitador, había prestado 100,000 pesos para la expedición de Sonora; dirigió la obra del desagüe de Huehuetoca ahorrando a la ciudad 420,000 pesos; había tomado a su cargo la reedificación de la cárcel de la Acordada, valorada en 138,000 pesos, más 1,000 que costó la que se hizo provisional; se había ofrecido a reedificar el hospital de dementes, que costaría unos 40,000 pesos; ofreció 6,000 pesos para ampliar el hospicio y ayudar anualmente a mantener dicho hospital; últimamente había hecho servicios por valor de un millón de pesos para los gastos de guerra, etcétera”, en: Javier Ortiz de la Tabla Ducasse. *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla: 1978, p. 77.

<sup>12</sup> Carmen Yuste. *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII*, UNAM-IIIH, México: 1991, p. 12.

<sup>13</sup> Guillermina del Valle, “Expansión de la economía...”, p. 545.

<sup>14</sup> Menciona el capitán Jean de Monségur en sus memorias de 1709 que “las naves que salen de Cádiz para México en grupos de 6, 8 y 10 y a veces hasta 12, son llamadas flotas por los españoles [...]. Se denominan galeones [a] las naves que salen de Cádiz para la Tierra Firme o el Perú. Anteriormente tenían más del doble del porte de los navíos de la flota de México”, en: Jean-Pierre Berthe. *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*, UNAM-IIIH / IFAL, México: 1994, pp. 16 y 17.

rumbo a Canarias, en donde se hacía aguada y se revisaba la logística del viaje. Después de recorrer 2,160 millas en 20 o 30 días de navegación, las flotas recalaban en la isla de Dominicana, ahí se abastecían de víveres y agua (en algunas ocasiones se omitía esta parada y se iban directamente al destino final). A partir de ese punto se separaban los buques: los galeones se dirigían a Tierra Firme, Cartagena, Nombre de Dios y Portobelo; y la flota a la Nueva España.

La flota anclaba en el puerto de San Juan de Ulúa en Veracruz,<sup>15</sup> que fue el mayor novohispano, sin embargo, debido a los problemas de insalubridad, lo extremo del clima, la escasez de agua potable y los ataques marítimos, no pudo ser la única sede para el intercambio comercial.<sup>16</sup> Por lo tanto, a partir del siglo XVIII, las mercancías se trasladaban más de 100 kilómetros por 10 o 15 días hasta Jalapa, en donde se realizaba la feria comercial para intercambiar los productos de la flota en lotes completos a los comerciantes del Consulado, a cambio de metales preciosos y productos regionales. Jalapa fue también el punto de unión entre el puerto de Veracruz y la ciudad de México, desde donde se distribuían los géneros al interior de la Nueva España.<sup>17</sup> En el mapa 1 se observa la ruta comercial que seguían para el comercio entre la España y sus dominios coloniales.

---

<sup>15</sup> En este puerto los comerciantes del Consulado de la Ciudad de México, tenían representantes que hacían las transacciones. Para incrementar su influencia política y tener mayores beneficios y ventajas, intervinieron en la construcción del puerto y del camino entre Veracruz y la Ciudad de México. en: Guillermina del Valle, “Expansión de la economía...”, pp. 543 y 544.

<sup>16</sup> En la segunda mitad del siglo XVIII la ciudad y puerto de Veracruz adquirió mayor importancia, tanto por la apertura del tránsito mercantil con Yucatán y Guatemala a través del comercio de cabotaje o costero, como por la fundación en 1795 del Consulado de Veracruz que disminuyó su dependencia con el Consulado de México.

<sup>17</sup> Jalapa realizó ferias comerciales de 1706 a 1720 y de 1757 a 1776, se suspendieron por la guerra con Inglaterra de 1737 a 1748. El decreto del comercio libre de 1778 perjudicó la feria de Jalapa, porque le permitió a otros puertos comerciar, quitándole así la exclusividad, en: José Joaquín Real Díaz y Manuel Carrera Stampa. *Las ferias comerciales de Nueva España*, IMCE, México: 1959, p. 329.

MAPA 1  
Rutas comerciales.<sup>18</sup>  
(Siglos XVI a XVIII)



Después de las ferias comerciales la flota hacía el viaje de regreso. Partía habitualmente a principios de marzo de Veracruz rumbo a La Habana, donde se reunía con los galeones, de ahí pasaban por el canal de las Bahamas hasta las Azores,<sup>19</sup> en ocasiones tocaban las islas Bermudas y de ahí llegaban a Cádiz. Se establecieron ciertos meses del año para la salida de navíos (como se observa en el apéndice 1 de Rutas de navegación), sin embargo, a partir de la autorización de los navíos sueltos<sup>20</sup> en 1739, se demostró que en cualquier temporada del año era posible realizar la travesía transatlántica

<sup>18</sup> Mapa disponible en: <http://enigmasdelmundo.com/desaparicionmisteriosas/92-oroconquistadores.html>

<sup>19</sup> El archipiélago de las Azores está situado en el océano Atlántico, a 1,500 km de Lisboa y está formada por nueve islas.

<sup>20</sup> “Los navíos de registro formaban parte del sistema de navíos sueltos, es decir embarcaciones que navegaban a diferentes puertos de las Indias fuera del régimen de Flotas y Galeones, por lo cual debían obtener la autorización expresa de la Corona, las llamadas licencias”, en: Zacarías Moutoukias. *Burocracia, contrabando y autotransformación de las elites. Buenos Aires en el siglo XVII*, Anuario del IEHS III Tandil, Argentina: 1998, p. 223. Las diferentes características entre estos dos tipos de sistemas los abordó más adelante.

y que, a diferencia de lo que se pensaba, invierno era la mejor época para salir de Veracruz por las corrientes marítimas y los vientos.<sup>21</sup>

Dentro de las regulaciones que tenía el comercio monopolístico, la Corona estableció en diferentes cédulas la inspección de los productos que entraban a sus colonias. Los agentes aduanales hacían una lista de las mercancías que se embarcaban en los navíos, especificaban: peso, medida, color, obraje, sellos, número de piezas o cantidad de varas; se incluía la declaración del dueño y del artífice que las fabricó. Además, debido a los constantes abusos y evasiones de impuestos –que explico en el capítulo de Contrabando– se impuso que se tenían que abrir los fardos signados,

porque la calificación y seguridad de lo que se remite, se ha de probar necesariamente por examen de personas peritas que conozcan los géneros [...] esto también al tiempo de la entrega en la parte a donde se remite sin que baste el testimonio de donde salió [realizando la] probanza de los dos tiempos: el de la salida y remisión, y el de la destinación y recepción.<sup>22</sup>

Generalmente España exportaba a la Nueva España diferentes productos, destacan una gran variedad de vinos, licores y aguardientes, de alimentos: trigo, legumbres, harinas, fideos, manteca, almendras, aceite, vinagre, pasas, especias, aceitunas, alcaparras y azúcar. Herramientas de labranza y diversas manufacturas, generalmente: paños, seda, ropa, hierro, listones, pañuelos cuchillería, herramientas para la manufactura, bramantes, clavos, estopillas, breas, papel, libros, vidrio y cristal. Algunos géneros menos frecuentes fueron las jarcias de Holanda, clavazón de Génova, piezas de Gante, entre otros.

La variedad de productos cambió muy poco a lo largo de la colonia. La siguiente gráfica, cuyas cifras recuperé del trabajo de Hugo Martínez Saldaña, muestra los productos que le vendía la metrópoli a la Nueva España de 1784 a 1789, año en que la

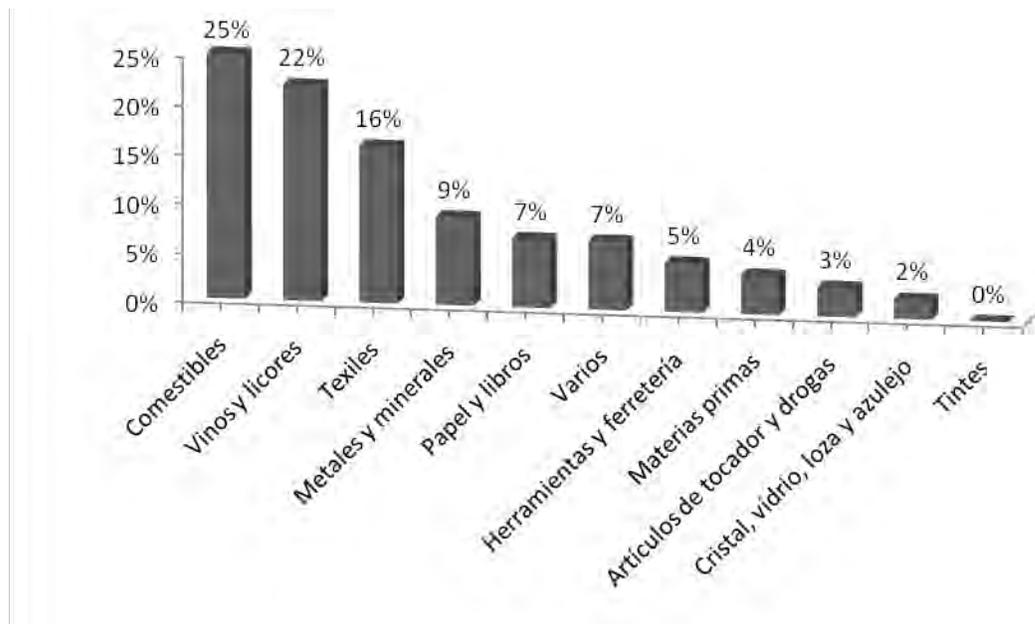
---

<sup>21</sup> Hugo Martínez Saldaña. *Entre la supresión del régimen de flotas y el decreto de comercio libre, 1778-1789. El comercio de Nueva España y la metrópoli visto a través de la Gazeta de México*, tesis para optar al título de Licenciado en Historia, UNAM, México: 2007, p. 171. Es importante mencionar que la flota también se programaba para servir de enlace con la ruta del Pacífico y su “galeón de Manila” o “nao de China” que desembarcaba en Acapulco diversos productos de lujo procedentes del Lejano Oriente como: seda y porcelana de China, marfil de Camboya, algodón de la India, alcanfor de Borneo, piedras preciosas de Birmania y Ceilán, y especias como canela, pimienta y clavo de Oriente. Del puerto de Acapulco los géneros eran transportados por tierra hasta Veracruz para ser trasladados a España.

<sup>22</sup> Pedro González Salcedo. *op. cit.*, cap. XXI.

Nueva España fue incluida en el libre comercio y Cádiz dejó de ser el único puerto autorizado para comerciar con Veracruz. En ella se puede observar cómo los tres grupos más importantes eran los géneros que la Corona protegía porque beneficiaban a los productores españoles y por ende al Estado: alimentos consumibles, bebidas alcohólicas (vino, licor, aguardiente, etcétera), y telas. Los metales y herramientas fueron principalmente productos que ayudaban a la extracción de metales preciosos en América, de ahí su importancia en el comercio. El papel y los libros también fueron géneros controlados por la Corona, el papel sellado fue un producto de estanco –como se ve en el catálogo del apéndice 2– era manufacturado en la metrópoli.<sup>23</sup> Una vez compradas las mercancías en Veracruz eran distribuidas en todo el territorio novohispano.

GRÁFICA 1  
Géneros exportados de España a la Nueva España.<sup>24</sup>  
(1784-1789)



<sup>23</sup> El tema de productos de estanco lo abordo en el capítulo de Contrabando. Para información sobre el comercio de libros, consúltese: Cristina Gómez, “Comercio y comerciantes del libro en la Carrera de Indias: Cádiz-Veracruz, 1750-1778”, en: *Historia Mexicana*, Colmex, LVII: 3, México: 2008, pp. 621-667.

<sup>24</sup> Hugo Martínez Saldaña. *op. cit.*, p. 113.

Por su parte, a España lo que más le interesaba de la Nueva España era la plata, y algunos productos agrícolas como: tabaco, cacao, chocolate, maderas, grana cochinilla, añil y palo de tinte o de Campeche. Los productos tintoreros eran muy cotizados en Europa por sus ventajas comparativas en calidad y rendimiento, por lo que en general ocupaban entre 68 y 73% del volumen total de la exportación.<sup>25</sup> Su gran demanda en Europa generó que fuera abundante la producción y el contrabando, “de hecho, cualquier barco que salía de [... Campeche] con registro a [...] los puertos americanos del dominio español, desviaba el rumbo en altamar para dirigirse a las colonias inglesas, francesas y holandesas”,<sup>26</sup> en donde se realizaba la venta ilegal del tinte. España, consciente de este problema y buscando el comercio lícito del producto, dictó diversas órdenes para restringirlo, pero durante todo el siglo XVIII siguieron recibiendo quejas y registros sobre barcos extranjeros que buscaban extraer las maderas tintoreras que, como muestro más adelante, fueron parte detonante del contrabando y del comercio ilegal.

## 1. CONTEXTO GENERAL DEL COMERCIO LEGAL EN EL SIGLO XVIII

El siglo XVIII se caracterizó por tener importantes cambios políticos, económicos, legales, comerciales y culturales –por esta razón y para tener una mayor comprensión del mismo– lo explico en dos momentos: primera y segunda mitad, y en tres etapas: continuista, de transformación al “libre comercio” y de consolidación del libre comercio, que desarrollo a continuación. Es importante aclarar que las reformas, que menciono no fueron las únicas, pero son las más importantes para este trabajo.

Los monarcas borbones encontraron un reino devastado económica y socialmente por la Guerra de Sucesión (de 1701 a 1713)<sup>27</sup> que acababan de enfrentar, aunado a la poca producción de materias primas y manufactureras que había en España. Para subsanar esto, durante la primera mitad del siglo XVIII, se dieron a la tarea de obtener

---

<sup>25</sup> Javier Ortiz de la Tabla Ducasse. *op. cit.*, p. 128.

<sup>26</sup> Alicia del C. Contreras Sánchez. *Capital comercial y colorantes en la Nueva España: segunda mitad del siglo XVIII*, El Colegio de Michoacán, Universidad Autónoma de Yucatán, Michoacán: 1996, p. 179.

<sup>27</sup> El primer monarca Borbón fue Felipe V, quien gobernó España desde el 15 de noviembre de 1700 hasta su muerte el 9 de julio de 1746.

mayores ingresos de sus colonias americanas a través del comercio, con un ordenamiento del sistema de flotas y galeones, y una serie de reformas en el sistema de regulación que fomentaron el intercambio mercantil. Poco a poco empezaron a cambiar el sistema de cobro de impuestos para agilizar trámites, aumentar los ingresos y evitar la evasión y el fraude. Es importante destacar que, debido a los constantes bloqueos atlánticos por las guerras, la nueva política comercial española enfrentó retos adicionales.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII se registró un aumento comercial en América, consecuencia del crecimiento de producción manufacturera en Europa, que se disparó con la Revolución Industrial. Por el excedente de producción las potencias europeas, primordialmente Inglaterra, buscaron la manera de acomodar sus productos en los distintos mercados. La Nueva España representó un atractivo importante por su capacidad adquisitiva con plata, y por la necesidad de abastecimiento que tenía. Sin embargo, el comercio directo de comerciantes extranjeros con las colonias hispanoamericanas estaba vetado por el monopolio español, por lo que se hacía de manera ilegal. Además, también ingresaban muchos productos sorteando los derechos aduanales, a manera de contrabando. Por esta razón, y para no perder el control económico y comercial, España tuvo que modificar, en esa etapa, su política mercantil y arancelaria, con un sistema de comercio más libre: abrieron nuevos puertos para liberar el tráfico ultramarino del monopolio de Cádiz, en búsqueda de un comercio más activo pero siempre bajo el control de la Corona.

Durante este siglo hubo mejoras en la carrera náutica: tanto en la construcción de buques, los métodos de navegación, el arte náutico, el mayor conocimiento de rutas e itinerarios, y en cómo evadir o enfrentar de mejor manera los ataques bélicos de sus competidores comerciales y políticos. Estos avances disminuyeron los antiguos peligros y riesgos de la ruta, al grado que los viajes se hicieron más regulares, “96% del total de navíos que navegaron entre 1717 y 1778 a las Indias, regresaron sin contratiempo alguno”.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> A pesar de estas mejoras y de los progresos técnicos, las fuerzas naturales siguieron siendo un importante perturbador del tráfico, en: Antonio García-Baquero. *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla: 1976, p. 381.

Aunado al avance tecnológico, la Corona impulsó durante el siglo XVIII una serie de reformas legales y comerciales, que se reflejaron en el aumento del flujo mercantil.<sup>29</sup> Ambos procesos se dieron en tres etapas mismas que explico con más detalle en los siguientes apartados: 1) durante la primera mitad del siglo, se caracterizó por un avance comercial lento con reformas “continuistas”, que trataron de consolidar el monopolio de flotas y galeones, mas no provocaron un cambio de sistema; 2) abarca hasta 1778, se dieron cambios en la política del “libre comercio” que generaron incrementos importantes en el número de viajes comerciales, rutas, navíos y tonelaje de los mismos, esto aumentó sensiblemente el comercio y los ingresos a la Corona,<sup>30</sup> 3) Hasta principios del siglo XIX, de consolidación del “libre comercio”, que registró un importante incremento comercial, de 1779 a 1788 hubo un aumento de 15%, que se extendió a partir de 1789, cuando se incluyeron en el libre comercio a la Nueva España y a Caracas, y se siguió desarrollando a lo largo de esta etapa.<sup>31</sup>

El proceso de apertura comercial giró en torno a cinco temas esenciales: la mejora del transporte marítimo, la apertura de nuevos puertos comerciales, la reducción del contrabando, el incremento en el volumen de exportaciones, y en la recaudación fiscal.<sup>32</sup> A lo largo del siglo XVIII ocurrieron diez sucesos importantes que permitieron el cambio de sistema mercantil –que englobo y expongo en las tres etapas descritas anteriormente: 1) Guerra de Sucesión, cambio de dinastía, gobierno Borbón (1701-1713); 2) Traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz (1717); 3) Proyecto de Flotas y Galeones de 1720 que buscaba estructurar el sistema, además de mejorar el “control sobre el fraude y el contrabando”,<sup>33</sup> 4) Proyectos económicos para activar el comercio en

---

<sup>29</sup> La legislación que regulaba el monopolio comercial español con América mantuvo la misma línea y estructura, prácticamente sin cambios, desde principios del siglo XVI hasta el Reglamento de 1720.

<sup>30</sup> En estas dos primeras etapas se utilizaba el sistema de flotas de manera intermitente, en ocasiones a la par de otros sistemas comerciales como registros sueltos y barcos neutrales, por eso describo el sistema de flotas de manera detallada entre estos periodos.

<sup>31</sup> Antonio Miguel Bernal. *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Fundación el Monte, Sevilla: 1992, p. 301. El autor menciona que el reformismo fue escaso y que durante el siglo XVIII predominó el continuismo, hasta 1765 las reformas fueron simples medidas coyunturales “sin orden deliberado y sin responder a unos claros principios de política económica”. En la segunda mitad del siglo, a pesar de tener claras las reformas comerciales, los resultados fueron tan ambiguos como los anteriores.

<sup>32</sup> *Idem.*

<sup>33</sup> Guillermina del Valle, “Antagonismo entre el Consulado de México y el virrey Revillagigedo por la apertura comercial de Nueva España, 1789-1794”, en: *Estudios de Historia Novohispana*, vol. 24, UNAM-IIIH, México: 2001, p.112.

el imperio, impulsar la prosperidad en las colonias para propiciar el consumo de manufacturas españolas; 5) Bloqueo del Atlántico por la guerra con Gran Bretaña (1739-1748), que dio inicio al uso de registros sueltos con facilidades para impulsar el comercio; 6) España pierde las colonias de La Habana y Florida (1763); 7) Decreto de Libre Comercio de Barlovento (1765) se abren nueve puertos españoles para comerciar con varias islas antillanas, reducción de derechos y simplificación de trámites; 8) otras reformas comerciales como la de 1771 autorizó comerciar desde Veracruz con Yucatán y Campeche, o la de 1774, que permitió el intercambio mercantil entre la Nueva España, Guatemala, Nueva Granada y Perú a través del Pacífico;<sup>34</sup> 9) Reglamento y aranceles reales para el libre comercio de España a Indias de 1778 que abrió más puertos americanos y suprimió completamente el sistema de flotas y, 10) en 1789 se hizo extensivo el Reglamento de Libre Comercio a la Nueva España.<sup>35</sup>

Los principales objetivos de las reformas impulsadas por los reyes Borbones fueron, fortalecer el crecimiento económico de España con el impulso al comercio americano; beneficiando a los manufactureros españoles, e incrementa la recaudación de materias primas americanas, principalmente plata. Los cambios se consolidaron a lo largo de todo el siglo, transformando la forma de comerciar, sin embargo, las reformas de 1779 y 1789 repercutieron directamente en la Nueva España, pues afectaron los intereses del Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México. A continuación explico con más detalle los procesos que se vivieron, las modificaciones al sistema y las consecuencias que hubo en las tres etapas que mencioné.

#### *a) Primera etapa, continuista*

El sistema fiscal que España impuso para el comercio con la Nueva España durante este primer periodo incluía impuestos al comercio marítimo, y gravámenes en las ventas internas o alcabalas.<sup>36</sup> Se pagaban derechos específicos y generales; algunos de los

---

<sup>34</sup> Estas no están directamente relacionadas con mi trabajo.

<sup>35</sup> Guillermina del Valle, "Antagonismo entre..." pp. 112-114.

<sup>36</sup> Alcabala: era el impuesto cobrado sobre un porcentaje del valor declarado de los artículos introducidos en las ciudades, pueblos y villas que, a pesar de ser para el comercio interno, refleja los productos que ingresaban desde España, en: Eduardo Arcila Farías. *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, SEP (SepSetentas), México: 1974, 2 vols., T II, p. 168. Junto con la renta de alcabalas se construyó un cuerpo de empleados, guardas y comisarios que resguardaban y vigilaban la entrada a la ciudad de

específicos eran de palmeo, tonelaje, extranjería, anclaje, San Telmo; y a productos concretos como bebidas alcohólicas, perlas, tintes, seda y vainilla. Los generales eran la renta de *almojarifazgo o derecho de portazgo* que consistió en cierto porcentaje sobre el valor de todas las mercancías que venían de España, mismo que varió según la época, o la *alcabala de mar* que se cobraba a la importación y se recaudaba en el puerto de Veracruz a razón de 3% sobre el valor de las mercancías. Los comerciantes debían declarar los productos que llevaban y pagar los registros correspondientes.<sup>37</sup> Estas recaudaciones incrementaban de manera importante el precio original de los productos, lo que propició la recurrente evasión fiscal, el comercio ilegal resultaba más económico y accesible. Además del impacto económico, social y político que tuvo este sistema fiscal, la mayoría de lo recaudado se destinaba a la península ibérica.<sup>38</sup>

En 1720 se estableció el Proyecto de Flotas y Galeones, que buscó la reorganización del sistema monopólico español para regular la Carrera de Indias e incrementar los ingresos. Reglamentó la frecuencia, las fechas de salida y regreso de los viajes comerciales, capacidad y tipo de carga que se podía transportar, nacionalidad y número de los navíos, las formalidades, los aranceles que se debían cubrir y las personas que, además de la tripulación, podrían embarcarse en esos navíos.<sup>39</sup> Cádiz fungió como puerto único del monopolio.

---

México; con esta corporación se disminuyó el contrabando (en las ciudades) y el fraude fiscal. Más información sobre la renta de alcabala, ingresos, excedentes, rentas, ver en: Guillermina del Valle, “Los excedentes del ramo Alcabalas. Habilitación de la minería y defensa del monopolio de los mercaderes de México en el siglo XVIII”, en: *Historia Mexicana*, Colmex, LVI: 3, México: 2007, pp. 969-1015, p. 973

<sup>37</sup> “Mandar y obligar a todos los comerciantes que por mar o por tierra quisiesen llevar haciendas de unos puertos o reinos a otros que antes de salir de ellos hagan puntual profesión o manifestación ante las personas que para esto están disputadas de todo lo que llevan, embarcan o cargan que vulgarmente se llama hacer registro [...] de lo que con verdad se ha hecho o va haciendo,” en: Juan de Solórzano y Pereyra. *op. cit.*, tomo segundo, libro VI, cap. X, ley 6.

Algunos impuestos los describo en el apéndice 3.

<sup>38</sup> Según las cuentas de la Caja de Veracruz, la mitad de todos los ingresos fiscales del siglo XVIII fueron trasladados directamente a la metrópoli, en: John H. Coatsworth. *Los orígenes del atraso: nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, Alianza Mexicana (Raíces y razones), México: 1990, p. 41.

<sup>39</sup> La reforma de 1720 establecía un calendario rígido para la Carrera de Indias: las flotas de Nueva España saldrían de Cádiz el 1º de julio y viajarían directamente hasta Veracruz, sin más demora que seis días de aguada (implica el abastecimiento de agua potable, de alimentos y de otros productos necesarios durante el trayecto marítimo) en Puerto Rico, permanecerían ahí hasta el 15 de abril, fecha en que debían regresar a España, haciendo una escala de 15 días en La Habana –esta reforma no llegó a cumplirse–. La de 1725 decretaba la anualidad de las flotas y galeones –ésta tampoco se cumplió–. En cuanto a la de 1735 determinó alguna normativa sobre tonelaje, que no llegó a estrenarse por la guerra, pues se estableció el comercio en registros sueltos, en: Manuel Lucena Salmoral, “Organización y defensa de la Carrera de

Las flotas debían salir de España cada año,<sup>40</sup> sin embargo, la frecuencia de los viajes fue muy variable, debido a las dificultades que implicaban la conformación de la flota: reunir al personal, marineros y mercancías, conseguir financiamientos, aprobar los trámites burocráticos, pagar impuestos, etcétera. Otra dificultad que tenía la flota era el retraso de su regreso a España, que se podía dar por distintos motivos: la tardanza de la venta de los productos (por los altos costos que implicaba la venta en lotes completos, los elevados precios de los géneros debido a los gravámenes, el abastecimiento previo tanto legal, con la flota anterior, como ilegal con navíos extranjeros y el contrabando), las dificultades meteorológicas, los periodos de guerra que dificultaban la navegación y la travesía segura,<sup>41</sup> y el cumplir los requerimientos necesarios para su salida, que consistían en realizar los acuerdos y pagos comerciales, llenar los barcos de mercancías permitidas, el pago de impuestos y realizar los trámites administrativos del puerto.

Este sistema rara vez contó con los recursos humanos y materiales para salir anualmente. Por ejemplo, durante la primera mitad del siglo XVIII la flota partió cada tres años (1717, 1720, 1723, 1725, 1729, 1732 y 1735) y en la segunda mitad, durante la siguiente etapa –de transformación al “libre comercio”–, el tiempo de salida entre flota y flota fue de casi cuatro (1757, 1760, 1765, 1768, 1772 y 1776).<sup>42</sup> Entre estos dos periodos pasaron 22 años sin flotas, en donde el comercio se efectuó por medio de registros sueltos, mismos que no dejaron de operar, sino que comerciaron a la par de la flota en los años sucesivos. La distancia temporal entre las flotas generaba ciertos periodos de escasez de productos que, aunado el crecimiento de la demanda en la Nueva España, los excesivos controles y las cargas impositivas, propiciaba el comercio ilegal.

En promedio las flotas y galeones tardaban 18 meses en el recorrido incluyendo salida, estancia y retorno. El siguiente cuadro, tomado del texto de Antonio García-Baquero, muestra el número de días que se empleaban en este recorrido entre 1717 y 1778, los datos están calculados a partir de los registros de 21 convoyes, en donde el promedio del viaje desde Cádiz hasta Veracruz era de 79 días, con un mínimo de 68 y un máximo 95. La flota permanecía en la Nueva España en promedio 336 días, con 196

---

Indias”, en: *España y América: un océano de negocios*, Guiomar de Carlos Boutet (coord.), Sociedad Estatal Quinto Centenario, España: 2003, pp. 131-146.

<sup>40</sup> De acuerdo con el Reglamento de 1720.

<sup>41</sup> Inglaterra llegó a bloquear el comercio en periodos de guerra.

<sup>42</sup> Antonio García-Baquero. *Cádiz y el Atlántico...*, p. 264.

como mínimo y un máximo de 538. La presencia de contrabandistas extranjeros en la Carrera de Indias perjudicó directamente a los comerciantes españoles que llegaban en las flotas y galeones, pues cuando arribaban a los puertos americanos muchas de las necesidades coloniales ya estaban resueltas y había menos plata para pagar las transacciones. Esto ocasionaba que los flotistas se tardaran más tiempo en vender sus lotes. En 1735 la estadía fue mucho mayor a la del promedio, y en 1765, 1772 y 1776 las flotas tuvieron estancias muy largas por las serias dificultades para colocar sus mercancías, sostengo que la razón principal fue que los mercados estaban previamente abastecidos, ya que entre 1754 y 1778, 87% del comercio total entre la metrópoli y sus colonias se dio con registros sueltos al margen de las flotas.<sup>43</sup>

#### CUADRO 1

Tiempo total del recorrido, en días, de las flotas de Cádiz a la Nueva España.<sup>44</sup>  
(1717-1776)

Año	Ida	Estancia	Regreso	Tiempo de navegación	Tiempo total
1717	74	210	101	175	385
1720	81	214	114	195	409
1723	74	242	95	169	411
1725	69	260	270	339	599
1729	71	196	108	179	375
1732 45	81-83	262-258	Salió el 13 de julio de 1733		
1735	89	446	111	200	646
1757	89	356	95	184	540
1760	68	240	134	202	442
1765	81	462	115	196	658
1768	95	396	87	182	578
1772	76	473	109	185	658
1776	79	538	164	243	781

<sup>43</sup> Marina Alfonso Mola. *El tráfico marítimo y el comercio de indias en el siglo XVIII*, Consultada el 17 de mayo de 2009. Disponible en: [http://www.fundacion2008.com/pdf/ch\\_america\\_trafico.pdf](http://www.fundacion2008.com/pdf/ch_america_trafico.pdf)

<sup>44</sup> Este cuadro se encuentra en: Antonio García-Baquero. *Cádiz y el Atlántico...*, pp. 285 y 286.

<sup>45</sup> Esta flota no fue contemplada por García-Baquero, por lo que no hay datos precisos que completen la tabla, en: Lectura 3: El San Pedro y el desastre del naufragio de 1733, consultado el 15 de enero de 2009. Disponible en: <http://www.nps.gov/nr/twhp/wwwlps/lessons/134shipwrecks/134facts3.htm>

El regreso era más difícil y problemático que la ida, tanto por las diferentes corrientes marítimas, como por los constantes ataques a los buques, que transportaban plata, necesaria como medio de circulación comercial y para el movimiento de mercados europeos. En ese recorrido el promedio del viaje era de 125 días, con un mínimo de 87 y un máximo de 170. Es importante destacar que entre más días se necesitaban en los trayectos, mayor número de suplementos se requerían, aumentaban los costos del viaje y en ocasiones generaban diferentes problemas, como hambre y enfermedades entre la tripulación y los pasajeros, lo que provocaba disturbios y disgustos.

Las flotas, como se mencionó anteriormente, estaban compuestas por navíos mercantes y de guerra. Por ejemplo, la flota de 1729 llevaba 16 mercantes y cuatro de guerra, la de 1732, tenía 17 mercantes y tres de guerra y la de 1760, 18 mercantes y dos de guerra. Como se puede apreciar, hubo una disminución en la participación de los navíos de guerra y un aumento en los mercantes, posiblemente por los distintos tratados coyunturales de paz con las potencias europeas que hicieron más seguro el viaje, motivados por la necesidad de incrementar el comercio.

Las constantes guerras que enfrentó España durante el siglo XVIII, tanto en Europa como en el Atlántico, generaron cambios estructurales en el comercio colonial. De manera general, en estos periodos la Corona autorizaba a los países neutrales, no involucrados en la guerra, a comerciar con sus colonias americanas, porque necesitaba de todos sus navíos para el enfrentamiento bélico, con estos permisos especiales la Corona recibía regalías por el pago del permiso, lo que le permitía mantener el abastecimiento en Hispanoamérica; no obstante, como describo a continuación, cada conflicto tuvo sus características particulares.

Durante la Guerra de Sucesión (1701-1713),<sup>46</sup> en donde intervinieron Francia, Austria, Inglaterra, Holanda y Portugal, España le cedió la custodia de la flota mercante a la Compañía de Guinea, francesas, con el permiso del “asiento de negros”. La guerra concluyó con la Paz de Utrecht, firmada el 13 de julio de 1713, con la cual Francia e Inglaterra cambiaron su política comercial con España para preocuparse por la seguridad

---

<sup>46</sup> Guerra por un cambio de dinastías debido a que Carlos II *el Hechizado* (último de los Habsburgo), falleció en 1700 sin descendencia, esto provocó un conflicto internacional entre Felipe de Anjou, apoyado principalmente por Francia, y el archiduque Carlos de Austria, quien contaba con el apoyo de Inglaterra.

marítima,<sup>47</sup> quedando fuera de la ley los piratas, bucaneros, corsarios y filibusteros.<sup>48</sup> Con este tratado se le cedió a Inglaterra el comercio de negros en Hispanoamérica con la Real Compañía de Inglaterra, que, como veremos en el capítulo de Contrabando, encontró formas de ingresar productos de manera ilegal. A pesar de este acuerdo de paz, España siguió teniendo varios enfrentamientos con las principales potencias europeas que buscaron tener injerencia en el comercio con América.

De 1739 a 1748 España se vio inmersa en un conflicto bélico con Inglaterra, conocido como la Guerra de la Oreja de Jenkins. En este caso la metrópoli, al necesitar de todos sus navíos para defenderse y enfrentar las batallas, suspendió la flota<sup>49</sup> y la reemplazó por registros sueltos o navíos de registro –que desde 1740 fueron importantes–, con los que los mercaderes, tras previa autorización, podían hacerse a la mar por su propia iniciativa y bajo sus propios riesgos, con mayor facilidad de salida y menos trámites burocráticos.<sup>50</sup> Por su constitución tenían mayor facilidad de eludir las

---

<sup>47</sup> “Habrà una paz cristiana y universal y una perpetua y verdadera amistad entre el Serenísimo y muy Poderoso Príncipe Felipe V, Rey Católico de las Españas, y la Serenísima y muy Poderosa Princesa Ana, Reina de la Gran Bretaña, entre sus herederos y sucesores [...] será libre el uso de la navegación y del comercio entre los súbditos de ambos reinos...” Artículo 1º del Tratado de Utrecht, Consultada el 10 de diciembre de 2008. Consultada el 14 de febrero de 2009. Disponible en: [www.elmundo.es/jueves](http://www.elmundo.es/jueves), 15 de marzo de 2001.

<sup>48</sup> Manuel Lucena define al pirata como “el que robaba por cuenta propia en el mar o en sus zonas costeras [...] enemigo del comercio marítimo en general porque se mueve exclusivamente por su afán de lucro, sin discriminar ningún pabellón nacional”. Los piratas eran, de manera general personas pobres, miserables, delincuentes, vagabundos o desertores, de hecho, se llegaba a la piratería “por necesidad, difícilmente por vocación”. El corsario, era un marino contratado y financiado por un Estado en guerra para causar pérdidas al comercio del enemigo y provocar el mayor daño posible a sus posesiones. Aceptaba las leyes de su monarca y se atenía a los usos de guerra. En teoría su actividad terminaba con la firma de paz, sin embargo, muchos corsarios continuaron hostigando al enemigo sin importar los tratados. Los bucaneros y los filibusteros actuaron específicamente en América. Los primeros aparecieron desde 1623, habitaron la parte occidental de la isla La Española, y se dedicaron a cazar vacas y cerdos salvajes para *bucanear*, es decir, ahumar la carne y venderla a los navíos que navegaban por las aguas del mar Caribe. Lucena señala que “eran gentes sin rey procedentes de cualquier nación, [...] no les amparaba ningún pabellón, ningún gobierno. Eran malditos rebeldes que vivían en un mundo bárbaro al margen de la civilización...”. Cuando los bucaneros incursionaban en la piratería se transformaban en filibusteros, fenómeno exclusivo del Caribe que tuvo su momento más importante en la segunda mitad del siglo XVII. Su principal guarida fue la pequeña isla Tortuga, ubicada al noreste de La Española. No tenían propiedad individual, sólo eran propietarios de sus pertenencias y de una parte del botín. “El filibusterismo fue sagazmente aprovechado por los países de Europa occidental [que] les brindaron refugio y ayuda a cambio [de servirles]”, en: Manuel Lucena. *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Síntesis, España: 2005.

<sup>49</sup> En 1735, antes de la suspensión, zarpó una flota de Cádiz.

<sup>50</sup> Las autorizaciones para navegar corrían por cuenta de la Casa de Contratación de Indias y de la Real Audiencia. Cada navío debía proveer su propia defensa con armamento y tripulación adecuados para el viaje. Cumplidos todos los requerimientos los navíos de registro se hacían a la mar.

escuadras enemigas.<sup>51</sup> Este cambio generó mayor abastecimiento comercial, pero con escaso control de la Corona.

El sistema de registros sueltos transformó por completo la manera de comerciar entre la metrópoli y sus colonias americanas, el comercio se volvió más rápido y regular que con el sistema de flotas y galeones. Evitaron los bloqueos ingleses por las guerras, garantizaron el abastecimiento de las colonias americanas y transportaron las remesas de metales y otros productos a España. Podían zarpar con rapidez porque no tenían que esperar la conformación del convoy, y los trámites de la Casa de Contratación fueron más ágiles. Este sistema incrementó el tráfico mercantil y ofreció nuevas oportunidades a los mercaderes regionales menos acaudalados que los del Consulado, porque la mayoría de las ventas se realizaron al menudeo, pues no querían comprar grandes cargamentos ahora que los géneros llegaban con mayor regularidad a la Nueva España. Los consumidores fueron los más beneficiados, porque con este tipo de comercio y con el incremento de la producción disminuyeron los precios.

En esta primera etapa la Corona no tuvo la certeza ni la claridad política para impulsar cambios estructurales en el comercio Atlántico, por estos motivos, y a pesar del éxito mercantil que tuvieron los registros sueltos durante los periodos de guerra, se regresó al antiguo sistema monopólico de flotas y galeones, organización que favorecía a los flotistas, a los consulados de comerciantes, y al control de la Corona. Se restauró en 1757 y funcionó hasta 1776, cuando este sistema fue sustituido por el de navíos de registro o registros sueltos.<sup>52</sup>

La Corona, sabiendo la gran cantidad de géneros que se introducían en la Nueva España de manera ilegal, y con el fin de conocer las causas que lo originaban

---

<sup>51</sup> Guillermina del Valle, “Los excedentes...”, p. 987.

<sup>52</sup> Los que defendían esta organización argumentaban que el Reglamento de Libre Comercio les daba oportunidad a comerciantes que no velaban por los intereses de la Corona, y que el arribo indefinido de géneros saturaba de efectos y géneros europeos a la Nueva España, el resultado fue menores ganancias para los comerciantes peninsulares. Decían que con este nuevo sistema se reducirían los derechos, lo que implicaría menos ganancias para la Real Hacienda. Los que apoyaban la abolición del sistema, pensaban que al no tener que esperar a que la flota saliera podrían tener mayores ventajas. La última flota, comandada por Antonio de Ulloa, zarpó en 1776, y así, después de 217 años se abolió el sistema de flotas, lo que generó controversia, en: Manuel Lucena Salmoral, “Organización y defensa...”, pp. 131-146.

para tomar medidas y restringirlo. Carlos III (1759-1788)<sup>53</sup> mandó hacer diferentes estudios y designó a José de Gálvez en 1765 como visitador general de la Nueva España<sup>54</sup> para revisar la administración comercial, los tribunales de justicia y el funcionamiento de las cajas reales. Gálvez asumió la dirección de la Real Hacienda y siguió la política borbónica de impulso económico español, buscó agilizar las transacciones mercantiles entre las colonias y la metrópoli, organizar la economía indiana como satélite dependiente de la peninsular, reducir la producción manufacturera colonial, abatir el contrabando que se había incrementado durante los conflictos armados e impulsar la producción de materias primas baratas exportables a España. Con esta política de Carlos III, se instauró la segunda etapa.

*b) Segunda etapa, de transformación al “libre comercio”*

La segunda etapa inició con la Real Instrucción de Barlovento en octubre de 1765, que cambió el sistema comercial monopólico de flotas y galeones por el intercambio directo de comerciantes menores en registros sueltos para dar mayor libertad de comercio, a pesar de que no hubo un cambio “legal” para la Nueva España, el uso de navíos sueltos dio un importante incremento mercantil que benefició, como explico más adelante, a los comerciantes novohispanos. Se abrieron nueve puertos españoles y cinco en islas caribeñas.<sup>55</sup> En ese mismo año, con la intención de proteger el comercio español, se dictaron las reformas arancelarias de *ad valorem* que eliminaron los antiguos derechos específicos sustituyéndolos por generales de 6% –que después cambiaría al 3%– en productos españoles y 7% en extranjeros.

---

<sup>53</sup> Su reinado se clasifica como reformista desde el punto de vista socio-político y económico, en: “Carlos III”, *Arte historia*, disponible en: <http://www.artehistoria.com/historia/personajes/5596.htm>

<sup>54</sup> Fue nombrado el 20 de febrero de 1765 y llegó a la Nueva España el 25 de agosto del mismo año, dejó su cargo en 1771. En la Nueva España Gálvez logró echar a andar las innovaciones: incrementó las alcabalas, estableció estancos de tabaco, establecimiento de las milicias y retasación de los tributos; esto causó confusión entre las viejas autoridades y el malestar general de la población.

<sup>55</sup> Las islas con las que se permitió comerciar fueron: Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita. Los puertos españoles autorizados fueron en la primera etapa: Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Cádiz, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona; posteriormente se habilitaron nuevos en Alfaques de Tortosa, Almería, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife en 1778; Vigo en 1783; San Sebastián en 1788, y el Grao de Valencia en 1791. En las Indias se abrieron los de San Juan de Puerto Rico, Manzanillo, Campeche, entre otros; a partir de 1770 se permitió el comercio entre Yucatán y Campeche, cuatro años más tarde se le autorizó a la Nueva España comerciar directamente con Nueva Granada y Perú, en: Antonio Dougnac Rodríguez. *op. cit.*, p. 224.

En esta etapa, dentro de la misma línea proteccionista España estimuló la producción nacional de géneros exportables, como las telas: lana, algodón y lino; que liberó de impuestos para el comercio transatlántico, tanto de entrada como de salida. En la Nueva España impulsó la producción de materias primas exportables a España, principalmente plata, y en un porcentaje menor: grana cochinilla, palo de Campeche, tabaco, cacao y otros. Limitó el comercio interregional para impulsar al regional-peninsular.

Con el sistema de registros sueltos, la Nueva España tuvo un incremento mercantil significativo, que se establece en los registros oficiales de los navíos y sus toneladas.<sup>56</sup> De 1750 a 1778 salieron de Cádiz a Veracruz 244 navíos, de éstos 159 fueron navíos sueltos (65%) y las 38 embarcaciones restantes fueron parte de las seis flotas que salieron en 1757, 1760, 1765, 1768, 1772 y 1776. Del total de navíos, 202 fueron barcos mercantes (83%), lo que demuestra el aumento e importancia del comercio entre la metrópoli y la Nueva España.<sup>57</sup>

El siguiente cuadro, basado en el trabajo de Hugo Martínez Saldeña, sirve para ilustrar cómo el cambio de sistema mercantil favoreció el incremento comercial. Expone el número de viajes que se hicieron entre 1766 y 1789, años en que se autorizaron los registros sueltos. Podemos observar que durante el periodo de 1766 a 1777, en que se permitía la salida de registros sueltos junto con las flotas, se registró una décima parte del total de viajes que se hicieron de 1778 a 1789. El incremento del comercio exterior novohispano fue indudable, pese a que la capacidad de los navíos era menor a la de las flotas.<sup>58</sup>

---

<sup>56</sup> Cristina Gómez, *op. cit.*, pp. 621-667.

Es importante aclarar que a pesar de que se conoce parte del volumen comercial que existía entre España y la Nueva España con los “registros oficiales” recopilados por distintos autores como García-Baquero, sólo se conocen las unidades de carga como fardos, cajones, frangotes, bultos, etcétera y no siempre los productos que se comerciaban. Tampoco se sabe el ingreso total de géneros ya que había muchos que se ingresaban de manera ilegal, en: Antonio García-Baquero. *Andalucía y la Carrera de Indias. 1492-1824*, Universidad Granada, Granada: 2002, p. 209.

<sup>57</sup> Cristina Gómez, *op. cit.*, p. 633.

<sup>58</sup> Hugo Martínez Saldeña. *op. cit.*, pp. 75, 107.

CUADRO 2  
Aumento de viajes en la Carrera de Indias.<sup>59</sup>  
(1766-1789)

Año	Número de viajes	Año	Número de viajes
1766	-	1778	24
1767	4	1779	17
1768	11	1780	3
1769	-	1781	20
1770	4	1782	30
1771	-	1783	22
1772	16	1784	56
1773	-	1785	66
1774	4	1786	74
1775	-	1787	70
1776	17	1788	66
1777	-	1789	89
Total	56	Total	537

A pesar del evidente aumento comercial español, el intercambio comercial con extranjeros siguió siendo importante, de las 492 embarcaciones que se emplearon de 1717 a 1778 fueron, muchas de ellas, de nacionalidades, tipos, tripulaciones y destinos diferentes, predominaron los buques ingleses con 23.98%, seguidos por los franceses con 22.96% y luego los españoles con 22.15%, y el resto de otras nacionalidades como holandeses, jamaíquinos, etcétera,<sup>60</sup> lo que muestra que el comercio con extranjeros, fue necesario en la Nueva España en cuestión de abastecimiento, de circulación de mercancías y de producción –temas que abordo con más detalle en el apartado de Contrabando de extranjeros–.

Intentado regular el comercio para tener un mayor control de sus colonias y obtener mayor provecho económico, Carlos III nombró un comité selecto de cinco

<sup>59</sup> Cuadro elaborado por Hugo Martínez Saldaña. *op cit.*, p. 106.

<sup>60</sup> Manuel Lucena Salmoral, “Organización y defensa...”, pp. 131-146.

expertos para estudiar el asunto del libre comercio, su presidente fue Tomás Ortiz de Landázuri,<sup>61</sup> quien en 1771 elaboró un importante informe que buscaba incluir a toda la Nueva España en la libertad comercial. Propuso que el comercio se debía practicar

Por medio de registros sueltos, aboliendo el derecho o contribución de toneladas y el arbitrio de palmeo.

[En su informe de 1776 sostiene que] las causas [que frenaron el impulso comercial deseado] eran las siguientes: el monopolio de los comerciantes de Cádiz; el régimen de galeones y flotas; los criterios fiscales y los métodos de imposición; la decadencia del cultivo y fabricación de productos nativos en España y las Antillas; la inobservancia de las leyes de la Corona que prohibían el cultivo de la parra y el olivo en América y la fabricación de paño [que] constituían las exportaciones básicas de España a América; la existencia de un comercio intercontinental [de otras potencias europeas] que producía una disminución del comercio de España con sus colonias [y el aumento del] contrabando.<sup>62</sup>

Las soluciones que Ortiz planteó para esta problemática fueron la base del Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España y las Indias de 1778, cuyo principal objetivo fue el desarrollo económico del imperio. Para lograrlo propuso la apertura comercial, la simplificación de reglamentos y el impulso a la explotación de minerales: con esto el contrabando disminuiría. Estas propuestas dieron lugar a la tercera etapa.

*c) Tercera etapa, de consolidación del “libre comercio”*

La tercera etapa de reformas inició en 1778 con el Reglamento de Libre Comercio, que consolidó las reformas de 1765 –con las modificaciones de Ortiz de Landázuri– para

---

<sup>61</sup> Contador general del Consejo de Indias con diez años de experiencia en la ciudad de México. Los otros fueron Pedro Goosens, el marqués de los Llanos, Simón de Aragorri y Francisco Craywincke, en: Allan J. Kuethe y Juan Marchena F. *Soldados del rey. El ejército borbónico en América colonial en vísperas de la Independencia*, Universitat Jaume I, España: 2005, p. 154. Javier Ortiz de la Tabla sostiene que Ortiz de Landázuri y el visitador Gálvez, fueron los que prácticamente crearon el Reglamento de Libre Comercio, en: Javier Ortiz de la Tabla Duchase. *op. cit.*, p. 285.

<sup>62</sup> Geoffrey J. Walker. *Política española y comercio colonial: 1700-1789*, Ariel, Barcelona: 1979, pp. 274 y 275.

beneficiar de manera significativa el monopolio español, se fijó el impuesto de *ad valorem* en 7% para los géneros extranjeros, en contraste con 3 y 1.5% para los españoles.<sup>63</sup>

Los barcos neutrales durante el último tercio del siglo XVIII cumplieron un papel fundamental, éstos fueron autorizados por la Corona española para contrarrestar la escasez de navíos en periodos de guerra en el mercado americano, que de otra manera se hubiera recurrido al contrabando. Estados Unidos fue la nación que más se benefició, pues aprovechó su cercanía con las colonias hispanoamericanas. Inglaterra buscó formas de sortear las prohibiciones de este tipo de sistema mercantil e ingresó por estas vías sus productos a América, evadiendo los impuestos que le correspondían –como lo expongo en el capítulo 2 de Contrabando–.

Como parte de las reformas del libre comercio se crearon nuevos consulados comerciales,<sup>64</sup> en la Nueva España, para disminuir el poder económico y el control político que tenía el Consulado de la Ciudad de México (fundado desde 1592)<sup>65</sup> –que desarrollo de manera general más adelante– se instauraron los de Veracruz (1795),<sup>66</sup> Guadalajara (1795) y Puebla (1821). Esto también impulsó la participación de los comerciantes provinciales, que aprovecharon la venta al menudeo de los navíos sueltos para intervenir y aumentar sus ganancias; anteriormente jugaban “el papel de socios, agentes o comisionados de las grandes firmas mercantiles del centro”.<sup>67</sup>

---

<sup>63</sup> La reducción de los impuestos se hizo para disminuir el contrabando, porque “al crecer el impuesto crecerá siempre la ventaja, y por tanto la tentación de cometer el contrabando”, en: Cesare Bonesana. *Tratado de los delitos y de las penas*, Valletta Ediciones, Argentina: 2004, p. 95.

<sup>64</sup> En las últimas dos décadas del siglo XVIII la Corona fundó en España nuevos consulados en: La Coruña, Santander, Málaga, Alicante y Canarias; en América fueron fundados ocho nuevos consulados: Guadalajara, Caracas, Buenos Aires, Cartagena, La Habana, Guatemala, Veracruz y Chile. Esta medida se tomó para lograr un comercio más dinámico y competitivo, en un mundo donde el libre comercio regía prácticamente todas partes.

<sup>65</sup> Matilde Souto. *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, Colmex / Instituto Mora, México: 2001, p. 44, explica que el Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México no quería que se decretara el libre comercio, porque perdería el monopolio comercial. Por otro lado, Guillermina del Valle sostiene que el Consulado, para sostener su oposición con las reformas comerciales, se reservó a otorgarle créditos a la Corona, en: Guillermina del Valle. “Oposición de los mercaderes de México a las reformas comerciales mediante la resistencia a otorgar crédito a la Corona”, en: Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón (coords.) *El comercio exterior de México, 1713-1850*, UNAM-IIH / Instituto Mora, México: 2000, pp. 84-109 y 93-95.

<sup>66</sup> Hamnett menciona cómo el Consulado de Veracruz le quitó al Consulado de México la mayoría de los beneficios que tenía en Oaxaca y en el mismo puerto, con el comercio ultramarino, en: Brian Hamnett. *Política y comercio en el sur de México: 1750-1821*, IMCE, México: 1976.

<sup>67</sup> *Feria de la flota en Xalapa*, México desconocido. Disponible en: [www.mexicodesconocido.com.mx/notas/1587-Feria-de-la-flota-en-Xalapa-I](http://www.mexicodesconocido.com.mx/notas/1587-Feria-de-la-flota-en-Xalapa-I)

Con estos cambios mercantiles se registró un aumento comercial, posiblemente porque el ilegal se empezó a registrar y por lo tanto a gravar,<sup>68</sup> y el legal se hizo más sencillo y accesible, con menos trámites burocráticos, más puertos comerciales, impuestos homogenizados, etcétera.

En 1793 el virrey Revillagigedo escribió un informe al Rey con las ventajas económicas del libre comercio, se incrementó el abasto y mejoró el comercio interno, la producción agrícola y minera. Aumentaron los ingresos del derecho de alcabala, la amonedación fue mayor que la salida de caudales. Se redujeron los privilegios y ganancias del Consulado de México, su papel de intermediario financiero y perdió el control sobre la distribución interna de los productos ultramarinos, esto le dio oportunidad a otros comerciantes menores de mejorar su economía.<sup>69</sup>

Con las reformas borbónicas y la apertura comercial del siglo XVIII la Corona buscó recuperar el control económico de sus colonias para obtener mayores beneficios. La plata fue explotada con la voracidad de un gobierno siempre necesitado de más, por su constante participación en conflictos bélicos. Los ingresos fiscales fueron superiores, las aportaciones de la Nueva España al fisco imperial se incrementaron de manera directa al crecimiento de su comercio y de su población –sin embargo, en el siguiente capítulo explico cómo el contrabando se seguía efectuando de manera continua–. A continuación describo las características de la economía novohispana en alguna de sus regiones, sus principales actores y la relación que había entre ellos, esto para entender en qué contexto económico se insertó el contrabando como elemento de circulación económica (producción, distribución y venta), y qué posibles impactos pudo tener. Cabe aclarar que doy una visión general, porque no es el objetivo de mi tema abordar el contrabando desde una perspectiva de impacto económico, ni de cantidad del contrabando, pero me parece imposible desvincularlos por completo.

---

<sup>68</sup> Práctica abundante y recurrente debido a las restricciones del monopolio español, a los tiempos indistintos de las flotas, a los altos aranceles comerciales, al interés de las potencias europeas por colocar sus productos y a la complicidad de las autoridades aduaneras con los contrabandistas.

<sup>69</sup> Guillermina del Valle, “Antagonismo entre el consulado...”, p. 117. La autora sostiene como el Consulado, tanto por su reducción de ingresos como por los menos beneficios que obtuvo, redujo significativamente los prestamos que le hacía a la Corona y al gobierno novohispano.

## 2. ACERCAMIENTO A LA ECONOMÍA NOVOHISPANA

Los siguientes apartados muestran, de manera general –porque no es el enfoque que le doy a esta investigación sobre las prácticas del contrabando a partir de su jurisdicción– las características de la economía novohispana y las distintas producciones en algunas regiones del territorio, que sirven para entender su funcionamiento con los principales actores, redes, problemas y características, tomando en cuenta que el contrabando estuvo estrechamente relacionado con la producción, distribución y venta, y estuvo inmerso en la economía de la Nueva España.

La actividad económica en la Nueva España, productiva, comercial, minera, industrial o agrícola, se realizaba con herramientas comerciales de cambio, como moneda<sup>70</sup> (de oro, plata –casi exclusivamente para peninsulares–, tlaacos, pilones, fichas, “señas” y otros), letras de cambio, créditos, vales, seguros, bancos e incluso naipes, huevos, granos de cacao, cocos, etcétera. Éstas facilitaban las actividades de los comerciantes y productores, sin embargo, la escasez de monedas de plata en el territorio novohispano (porque la mayoría se iba a Europa), propició la actividad con créditos y letras de cambio como instrumentos de pago, que debilitan la inversión al haber menos capital. Estas redes particulares de comerciantes almaceneros o mineros, se vinculaban con otras redes, creando el “conglomerado” que es una concentración de poderes económicos, políticos, militares, religiosos y administrativos.

La riqueza de estos protagonistas económicos se basaba en la abundancia de bienes raíces, muebles, joyas, esclavos y otros objetos valiosos, pero en general no tenían dinero fluido, moneda sellada. Ruggiero menciona que para entender el funcionamiento económico de una sociedad preindustrial, es necesario entender cómo la clase “poderosa” obtenía ganancias de la clase más pobre.

Anteriormente se clasificaban a los protagonistas de la economía mexicana en comerciantes, hacendados, propietarios de minas, encomenderos, corregidores y funcionarios públicos, sin embargo, ahora sabemos que no podemos entender la alta

---

<sup>70</sup> “Si bien la moneda es una mercancía, no todas las mercancías son monedas: granos de pimienta, granos de cacao, cocos, hojas de coca, trigo o maíz, cabras u ovejas, son bienes, son riqueza o capital, pero no moneda.” Romano Ruggiero. *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano: siglos XVI-XVIII*, FCE, México: 2004, p. 422.

esfera social-económica de la Nueva España separada, es decir, había vínculos, tanto familiares como financieros –de agentes económicos– que, como muestra Ruggiero, tenían una red económica de vinculación con más de 600 personas en América y Europa, según el ejemplo de Domingo Belgrano Pérez.<sup>71</sup> Por ejemplo, un comerciante almacenero, cuya principal actividad era el comercio en gran escala, podía ser al mismo tiempo socio de un banco o propietario de una hacienda. Mantenía relaciones con los mineros y altos funcionarios, con los pequeños comerciantes, autoridades locales y agricultores-ganaderos, a quienes les vendían sus productos a precios altos y les compraba su producción a precios bajos. Estas otras actividades se complementaban y relacionaban entre sí, generándole ganancias superiores. Otro ejemplo, un dueño de minas, que pagaba los salarios de sus trabajadores con productos agrícolas como maíz o trigo, era dueño también de la hacienda en donde se producían estos géneros, estas dos actividades (producción minera y agrícola) estaban estrechamente relacionadas, y así el costo de los salarios era de cero o cercano a cero.

Un trabajador “libre” de finales del siglo XVIII, ganaba dos reales al día, si este trabajador trabajaba 300 días, tendría un sueldo de 600 reales al año, es decir 75 pesos, sin embargo, menciona Ruggiero que difícilmente trabajaban más de 250 días, 62.5 anuales. Este salario se tenía que repartir entre la familia, suponiendo que fuera de cinco personas, se consumirían nueve fanegas de maíz al año, que estaba en promedio a dos pesos en la ciudad de México, lo que daba un total de 18, que es una cuarta parte del salario anual. A éste había que restarle los tributos y obvenciones religiosas, y considerar que la mayoría de las veces el sueldo no se daba en moneda. En 1786 la *Gazeta de México* (número 14) publicó que el alimento diario suficiente para una persona era de ocho tortillas, 2920 al año, que necesitaban una fanega y 10 almudes de maíz. En una familia de cinco personas se necesitaban nueve fanegas, que equivalían a 27 pesos.<sup>72</sup>

La mayoría de la población trabajadora “libre”, formaba parte de la producción de materias primas agrícola y minera, que serán transformadas en la industria en tejidos, azúcar y orfebrería, que a su vez entraban en un círculo comercial tanto legal como ilegal, por medio de monedas o créditos. Ruggiero expone que las monedas se

---

<sup>71</sup> *Ibidem.* pp. 391-393.

<sup>72</sup> *Ibidem.* pp. 410 y 411.

utilizaban, casi exclusivamente en las zonas productoras –haciendas–, los puertos, las transacciones con mercaderes o prestamos europeos. Es importante entender que en las transacciones circulan diferentes valores: precio de compra o de venta, salarios, cálculo del valor de servicio o bienes, el intercambio monetario, o no, y la reutilización del ingreso en ganancia e inversión.<sup>73</sup>

En México, según el dictamen de Miguel Paez de 1792, la quinta parte de las transacciones que había en la Nueva España, según las cuentas de la aduana, se hacían con base en el trueque –intercambio natural–, por lo que las transacciones en los sectores poco favorecidos económicamente se efectuaba con mayor recurrencia. La comunidad indígena, vivía con limitaciones de lo que producía, cuando obtenía remuneración monetaria con la venta de su producción, iba prácticamente integro al pago de tributos y obtenciones religiosas.<sup>74</sup> Es muy probable que este sector de la población también intentara relacionarse con el contrabando, Álvaro Alcántara menciona que en Acayucan “los no poderosos” comerciaban con sal, cueros o transportaban las mercancías, y que encontraban diversas formas para evadir los tributos.<sup>75</sup>

#### a) Aspectos de la economía regional novohispana

En la balanza comercial de la Nueva España, hubo 6 productos que tuvieron 60% del total de las extracciones regionales: el maíz con 18.1%, seguido por la sal 12.6%, mantas de algodón 9.3%, jabón 8.3%, trigo 5.2% y vacunos con 4.9%.<sup>76</sup> La producción regional permite entender las distintas características de cada región, mismas que estuvieron vinculadas a través del comercio, a menor y mayor escala. A continuación describo las características generales que tuvieron distintas zonas del territorio novohispano, como ejemplo de esto. La agricultura, por razones geográficas se fue centrando en la zona sur; el siguiente mapa muestra la proporción de producción en el sureste mexicano, en donde

---

<sup>73</sup> *Ibidem.* pp. 397 y 398.

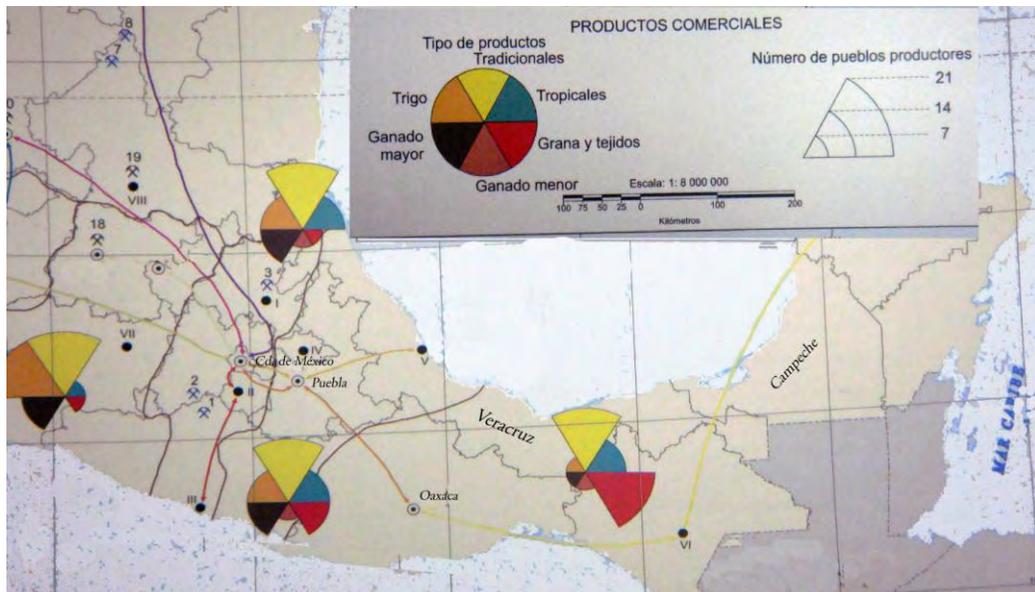
<sup>74</sup> *Ibidem.*, p. 416. Los diezmos, era el 10% de total de ganancias producidas en un año que se le daban a la iglesia, y que le dio la posibilidad de conceder préstamos hipotecarios, que incrementaron sus riquezas y frenaron el desarrollo agrícola.

<sup>75</sup> Álvaro Alcántara. “Élites ganaderas, redes sociales y desobediencia cotidiana en el sur de Veracruz a finales del siglo XVIII”, en: *Redes sociales e Instituciones*. Historia Mexicana, vol. LVI, número 3, Colmex, México: 2007, p. 803.

<sup>76</sup> Antonio Ibarra. *op. cit.*, p. 143.

aprecia los productos tradicionales, principalmente maíz, producción tintorera, grana, productos tropicales, y el ganado mayor y menor.

MAPA 2  
Productos comerciales<sup>77</sup>  
(Siglo XVIII)



En Veracruz, el aumento de las actividades portuarias durante la segunda mitad del siglo XVIII, con la consiguiente vigorización del tráfico interno, la localización del monopolio de la producción de tabaco (real Fabrica de Tabacos de Orizaba), y la producción a menor escala de azúcar, café, cacao, maderas y ganado, fueron característicos de esta región. En la zona de Acayucan, en la provincia colonial de Coatzacoalcos,<sup>78</sup> se producía algodón, cacao, cueros, grana e ixtle y un poco de ganado.

Puebla fue un centro de producción manufacturera importante, contaba con muchos obrajes y tierras de cosecha. En la segunda mitad del siglo XVIII sufrió un estancamiento debido a las epidemias, emigración, competencia de otras áreas productivas (como el bajío), reducción de obrajes (por la importación de telas extranjeras más baratas), se reducen los mercados urbanos, hay mayor población en la ciudad,

<sup>77</sup> Mapa obtenido del *Nuevo atlas nacional de México*, UNAM-Instituto de Geografía, México: 2007.

<sup>78</sup> Al sur del actual estado de Veracruz, donde se desarrolla el caso de Ahedo en el último capítulo de esta tesis.

etcétera.<sup>79</sup> En el bajío hubo una importante producción minera que se redujo en la segunda mitad del siglo XVIII, en parte por el aumento demográfico y la reducción minera, se cambió a una producción agrícola, ganadera y manufacturera.<sup>80</sup>

En la intendencia de Guadalajara hubo una disminución en la ganadería y aumento en la producción cerealera, 60% de la producción alimentaria se componía de maíz, frijol y trigo. En las zonas aledañas a Guadalajara (altos de Jalisco, Aguascalientes y Lagos) se especializaron en la cría de ganado mular y de vacuno, a nivel de exportación después de cubrir la demanda local (que aumento con el alza demográfico, pero disminuyó con el aumento de granos en la dieta).<sup>81</sup> Esto fue estable durante la segunda mitad del XVIII, pero decayó durante los años ochenta y noventa.

La zona de Yucatán y Campeche, tuvo, a partir de la liberación de impuestos de 1774 y de la apertura de puertos de 1770, un importante flujo comercial con relaciones en las plazas mercantiles de Veracruz, Tabasco, La Habana, Florida y Nueva Orleans, desabastecidas como resultado de la guerra. Campeche importaba toda clase de manufacturas, principalmente harina y azúcar de Veracruz; palo de tinte y cacao de Tabasco; azúcar, canela y cueros de Cuba; brea y tablas de Nueva Orleans. Exportaba palo de tinte, sal, arroz, henequén, cueros y cacao a Veracruz; maíz y artículos de lujo a Tabasco; pescado, sal, maíz, arroz y palo de tinte a La Habana; henequén, sal arroz y palo de Campeche a Nueva Orleans.<sup>82</sup>

Ahora bien, si tomamos en cuenta que el contrabando era necesario como un medio de abastecimiento y de circulación de bienes, en el que estaban implicadas muchas personas de la sociedad, incluidos los grandes comerciantes y autoridades españolas, y los pequeños productores, distribuidores y autoridades locales, no podemos pasar de largo el hecho que también el comercio ilícito fue un “conglomerado” o fue parte de los “conglomerados” de las principales familias novohispanas, quienes buscaban el prestigio social, político y cultural, junto con el incremento de sus riquezas económicas.

---

<sup>79</sup> Pedro Pérez Herrero, “El México borbónico: ¿un éxito fracasado?”, en: *Interpretaciones del siglo XVIII. El impacto de las Reformas Borbónicas*, Josefina Zoraida Vázquez (coord.), Nueva Imagen, México: 1992, p. 130.

<sup>80</sup> *Ibidem.*, pp. 128 y 129.

<sup>81</sup> Antonio Ibarra. *op. cit.*, p. 144.

<sup>82</sup> Pedro Pérez Herrero, *op. cit.*, pp. 138 y 139.

## II. Contrabando



El contrabando es el ingreso ilegal de mercancía a un territorio burlando los controles aduaneros, para evitar el pago de derechos. Durante la época de dominio español en Hispanoamérica la definición del contrabando tuvo pocas variaciones –en los siguientes párrafos menciono dos ejemplos de siglos distintos, en donde se puede observar esto– era una actividad ilegal que incluía la importación o exportación de mercancías sin el pago de derechos aduanales a los que estaban sometidos legalmente, y el comercio de géneros prohibidos por las leyes a los particulares. Esto favorecía a la economía de extranjeros, comerciantes particulares y autoridades locales, y perjudicaba a la Corona española. Fue considerado como delito grave e incluso, como de *lesa majestad*, pues los contrabandistas eran reputados como traidores, enemigos e infieles del príncipe y de la Patria<sup>1</sup> y, por lo tanto, podían ser sentenciados a la pena ordinaria de muerte.

La introducción o extracción de mercaderías y ejecución del comercio prohibido con el enemigo del señor es enriquecer al contrario y darle medios y fuerzas para su conservación siendo esto conocido daño de la causa pública, [por lo tanto,] deberá ser tenido este delito por de aquellos que se obran en detrimento del Príncipe, destrucción y menoscabo de la Patria [...] y sea castigada con pena de muerte y perdimiento de bienes [...] Las disposiciones mandan que no se saque de estos reinos plata ni oro imponiendo pena de la vida a los trasgresores por el daño o menoscabo que de ello se recrece a la causa pública. [Es considerado] traición trasportar los géneros prohibidos [...] ayudar y favorecer [a] los enemigos con consejo, armas, bagaje, caudillos, dinero u otra cosa, es delito de lesa Majestad y de traición.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Cesar Beccaria. *op. cit.*, p. 145.

<sup>2</sup> Pedro González de Salcedo fue jurisconsulto y juez de contrabando en Madrid, escribió en 1654 el *Tratado jurídico-político del contrabando* en forma de manual práctico a base de preguntas y respuestas, con el objetivo de erradicar el cuantioso comercio ilícito que existía en las Indias. En este escrito reunió toda la legislación sobre el contrabando e incluyó sus críticas y experiencias.

La Real Cédula del 11 de diciembre de 1604 sostiene: “Que desde el día de la publicación de esta en adelante, el tiempo que perseverasen en su desobediencia no puedan entrar ni contratar en ninguna parte ni puerto de estos mis reinos y señoríos por si ni por interpósitas personas directamente ni indirectamente, ni venir de ellos ni sus navíos ni mercadería, so pena de vida y perdimiento de bienes y so la misma pena mando que ninguna persona de cualquiera calidad y condición que sea así extranjeros como naturales sean osados de recibir ni admitir en sus casas a los dichos desobedientes ni sus haciendas ni mercaderías ni encubrirlos en ninguna manera y que esto se ejecute irremisiblemente en los que lo contrario hicieren.” (El

En 1654, Pedro González de Salcedo definió el contrabando como una palabra compuesta de la preposición contra y de la voz bando, en donde:

[bando] significa mandato con pena a los que la violaren, por obligar como ordenanza y estatuto superior [...] el bando contiene precepto y pena [para] los que ejecutan lo prohibido. [Es] prohibir una cosa cuya ejecución daña el bien común [...] Sebastián de Medici dijo [que es la] prohibición del comercio con los enemigos.

... Y como [por este bando] se permita todo género de hostilidad contra los enemigos y se prohíba su comercio y tráfico, por él y por el derecho y conveniencia pública; todo lo que en contravención suya se obrare, se deberá decir y llamar Contrabando, que es lo mismo que contra la orden y voluntad suprema del Príncipe, que ha hecho delito.<sup>3</sup>

Por su parte, don Josef López Juana Pinilla, en su *Tratado teórico-práctico de los juicios de contrabando* de 1807, sostiene que en el contrabando “están comprendidos todos los [delitos] que defraudan a la Real Hacienda, ya sea introduciendo y vendiendo géneros de ilícito comercio, [o] dejando de pagar derechos de los permitidos o de cualquier otro modo que siga perjuicio a S. M.”.<sup>4</sup>

En las citas de Salcedo y Pinilla, que son de tiempos históricos muy diferentes, se puede observar que hubo pocas variaciones en la definición del delito, en otras partes del trabajo menciono que si hubo diferencias en los juicios del contrabando en las distintas etapas de la colonia, principalmente en las autoridades que intervenían, las formas de proceder en la aprehensión, el juicio y las sentencias.

De manera general, el contrabando surgió a partir de la imposición de controles aduaneros y de la política fiscal con altos gravámenes al comercio, fue un

---

mismo contenido lo encontramos en otras reales cédulas como la del 22 de mayo 1645, y la del 21 de enero 1647).

Según José María Quirós este delito tuvo su auge a mediados del siglo XVII. En 1729 se reeditó este tratado y se puso al día incluyendo todas las reales cédulas y ordenanzas que trataban el tema, en: Pedro González de Salcedo. *op. cit.*, caps. I y IV, pp. 41-43; y José María Quirós. *op. cit.*, 337 p.

<sup>3</sup> Pedro González de Salcedo. *op. cit.*, cap. I.

<sup>4</sup> Josef López Juana Pinilla. *op. cit.*, La primera parte, comprende el orden y ritualidad con que debe procederse en los casos de contrabando, y la segunda, las reales instrucciones, cédulas y órdenes que rigen en la materia.

El licenciado Josef López Juana Pinilla, fue abogado de los reales consejos, juez subdelegado de todas las rentas reales y de la Junta General de Comercio, Moneda y Minas de la ciudad de Sigüenza y su partido.

“fenómeno estructuralmente vinculado a la vida económica del mundo indiano, que afectó no solamente a regiones marginales y sectores subalternos, sino también —o sobre todo— a las élites de los núcleos capitales”.<sup>5</sup> Fue durante la época colonial una expresión económica-social en contra de la política proteccionista y monopólica de las autoridades políticas y comerciales de la Corona española. Los controles aduaneros establecían: “la necesidad de pagar un porcentaje sobre el valor de las mercancías que [se] sacaren o trajeren del Reino, [con la] obligación de declarar los datos para ello, [imponiendo la] prohibición de encubrir cualquier mercadería, so pena de comiso de la misma”.<sup>6</sup> La política fiscal de la Carrera de Indias establecía distintos y específicos impuestos que se tenían que pagar en el comercio legal, que aumentaban significativamente el valor de los productos, y los trámites hacían más lento el comercio.

El monopolio comercial español prohibía, de manera general para sus colonias americanas, el intercambio mercantil que no le generaba rentas o que afectaba sus ingresos, como: la falta de pagos de derechos, la compra de productos extranjeros sin previa autorización y sin impuestos, la fabricación colonial de géneros que se producían de manera protegida en la metrópoli (especialmente los productos de estancos) y, la fuga de metales preciosos de las colonias americanas. Las dificultades y problemas que acarrearán los controles aduaneros, la política fiscal y el monopolio comercial, junto con el inconstante arribo de la flota mercante a la Nueva España, la insuficiente producción manufacturera española,<sup>7</sup> y la necesidad extranjera de colocar sus productos en los mercados americanos, propiciaron el constante y abundante comercio ilegal en las costas del Atlántico novohispano.

El contrabando fue una institución en la economía novohispana, en el que estaban involucrados distintos actores, y que intercambiaba grandes cantidades de mercancías, tanto en barcos extranjeros como hispanos y americanos. Había diferentes tipos de contrabandos, desde el practicado en gran escala en el puerto de Veracruz y a finales del siglo XVIII en Tampico, en los mismos barcos de la Carrera de Indias, en

---

<sup>5</sup> Zacarías Moutoukias, “Una forma de oposición: el contrabando”. Consultado el 20 de septiembre de 2009, disponible en: <http://www.esnips.com/doc/c517b2f5-ef19-4c61-ae1a-a79f21d97176/Moutoukias---Una-forma-de-oposici%C3%B3n,-el-contrabando>

<sup>6</sup> Ana Muñoz Merino. *El delito del contrabando*, Aranzadi, Pamplona: 1992, pp. 37 y 38.

<sup>7</sup> España, a pesar de tener una importante producción manufacturera, no tenía suficientes excedentes para abastecer la demanda de sus colonias.

barcos franceses, holandeses, ingleses y otros, a sabiendas y con la ayuda de autoridades y comerciantes locales, incluso cuando tenían permisos especiales, burlaban las restricciones del contrato, con ruta en el Caribe “comercio de balandras”, las “arribadas maliciosas” navíos que sin autorización anclaban en un puerto con pretexto de haber sufrido contratiempos de mar, y obtenían de las autoridades locales, gracias a las propinas pagaban pocos derechos y obtenían el permiso para vender sus mercancías.<sup>8</sup>

Los contrabandistas extranjeros provenientes de Inglaterra, Francia, Holanda, Suecia, Dinamarca, Escocia, Italia, Prusia, entre otros, desafiaron el monopolio comercial español, y lograron importantes ganancias económicas. La pugna de estas potencias por las rutas comerciales y por la riqueza de América fue violenta, intensa y frecuente, lo que dejó devastados puertos y navíos del imperio español. –Algunas de las formas que usaban los extranjeros para introducir de manera ilegal sus productos las describo más adelante–.

García de León explica que la piratería y el contrabando mantenían una estrecha relación con la economía colonial. Menciona que “para la segunda mitad del siglo XVII, 60% de la actividad económica era contrabando, informal, pues muchos no pagaban impuestos”.<sup>9</sup> El indistinto arribo de la flota y la incapacidad de España de surtir sus mercados, dio como resultado que “... en 1686, las flotas surtían sólo en una tercera parte a los mercados indianos, que eran abastecidos en los restantes dos tercios por el contrabando”.<sup>10</sup> De esta manera “el contrabando a manera de un fluido irresistible, se filtra por todas partes y llena todos los vacíos”<sup>11</sup> novohispanos.

Durante el siglo XVIII España recurrió a diversos métodos políticos, militares, jurídicos, económicos y punitivos para reducir el contrabando. Las penas o castigos para los contrabandistas variaban según los montos y los agravantes del delito: cuando era por el intercambio de mercancías prohibidas se procedía a las penas de comiso, pecuniarias y personales;<sup>12</sup> si la causa era la evasión del pago de registros o derechos se dictaba la pena

---

<sup>8</sup> Romano Ruggiero, *op. cit.*, p. 280.

<sup>9</sup> “Los piratas, protagonistas en la génesis del capitalismo”, Entrevista a Antonio García de León. *La Jornada*. México D.F. Miércoles 4 de agosto de 2004, Disponible en: <http://www.jornada.UNAM.mx/2004/08/04/02an1cul.php?origen=index.html&fly=1>

<sup>10</sup> Guillermo Céspedes del Castillo. *América hispánica (1492-1898)*, Labor, 1983, Barcelona, caps. IX y XI.

<sup>11</sup> Javier Ortiz de la Tabla Ducasse. *op. cit.*, p. 287.

<sup>12</sup> Las penas de comiso eran las del embargo de los géneros de contrabando y del contrabandista. Las pecuniarias eran el cobro de cierta cantidad por haber cometido el delito, y la mayor parte de éste era designado a la Real Hacienda. Las personales incluían el encierro y el maltrato físico, que iba desde los azotes hasta la muerte.

de comiso u ocupación de las mercancías. Los delitos y las penas se agravaban con la reincidencia, cantidad y tipo de géneros, número y tipo de personas implicadas –y otros aspectos que explico en el capítulo de Administración de justicia–.

A pesar de los métodos y políticas que siguió la Corona para combatir el contrabando hubo diferentes elementos que no permitieron erradicarlo, como: los problemas marítimos, las grandes distancias entre la metrópoli y sus colonias, las constantes guerras, los ataques extranjeros a navíos y puertos, las extensas costas novohispanas, los vastos territorios coloniales, la corrupción de autoridades, el control de los comerciantes almaceneros, los beneficios personales de particulares, entre otros. En este capítulo analizo los tipos de contrabando y las distintas formas que usaban para contrabandear en el Atlántico novohispano durante el siglo XVIII.

## 1. TIPOS DE CONTRABANDO

De manera general, había dos tipos de contrabando: la importación o exportación de productos sin el pago de derechos, y el comercio de géneros explícitamente prohibidos por el gobierno español. El contrabando era un delito que no le generaba ganancias económicas a España, y que afectaba tanto a la Real Hacienda, como a la producción y al comercio legal,<sup>13</sup> sin embargo, como la Corona no podía abastecer toda la demanda de sus colonias americanas, tanto por la distancia, tiempo, costos y producción, no prescindir del todo del comercio ilegal.

### *a) Géneros prohibidos.*

Dentro de los géneros vetados se encontraban los de estanco y los prohibidos en periodos específicos. Las mercancías de estanco eran monopolios protegidos por la Corona en su producción y/o comercio, por su alta demanda/consumo, su carácter estratégico, seguridad u otros motivos; le producían cuantiosos ingresos al gobierno español. Dentro

---

<sup>13</sup> Como veremos en este capítulo, en ocasiones los productores y comerciantes españoles encontraron maneras para beneficiarse del contrabando.

de los artículos estancados se encontraban el mercurio (azogue), la sal –estos dos productos se utilizaban para la extracción de plata–, la pólvora, el tabaco, los naipes,<sup>14</sup> el papel sellado y otros. Los productos de estanco se vieron beneficiados con las teorías mercantilistas<sup>15</sup> que impulsaban su producción y comercio; unificaba y reducía sus impuestos, y establecía que tenían que ser transportados en navíos de la Real Armada o del comercio español. Esto aumentó los ingresos económicos tanto de los productores y comerciantes, como de la Real Hacienda.<sup>16</sup> A los defraudadores de cualquier producto de estanco, se les sentenciaba al comiso de los géneros, y de los transportes en que se conducían,<sup>17</sup> y a cinco años de prisión la primera vez, de ocho la segunda y de diez la tercera.

La pólvora estaba controlada por protección, tanto en su producción como en su venta, pues se usaba principalmente en las armas. El estanco de naipes para América se estableció en 1776, fue un estanco menor de consumo estratégico, era importante porque la población de las ciudades los ocupaban frecuentemente.<sup>18</sup> El tabaco, planta producida en América, fue producto de estanco en 1765, para 1769 se instauraron las reales fábricas de puros y cigarros en México, Puebla, Querétaro, Oaxaca, Orizaba y Guadalajara. Era un producto de gran consumo y generaba cuantiosas ganancias, por eso su producción y comercio fue controlado por la Corona y los monopolistas.

A los que sembraban o fabricaban tabaco en sus casas o tierras y, a los que ayudaban en este proceso, se les imponía la pena de 200 azotes y dos años de presidio como pena común. Además se les confiscaban sus instrumentos y jarcias,<sup>19</sup> junto con las tierras y casas en donde sembraban o fabricaban el producto. Con la aprehensión de,

---

<sup>14</sup> Los naipes y el tabaco tenían impuesto porque no eran productos básicos o necesarios, como lo que actualmente llamamos de “canasta básica”.

<sup>15</sup> Conjunto de ideas políticas y económicas que se desarrollaron desde el siglo XVI hasta principios del XVIII, cuya finalidad era la participación del Estado en la economía, que buscaba unificar y consolidar los mercados.

<sup>16</sup> El superintendente general de la Real Hacienda era quien dictaba la sentencia de las personas involucradas en estos delitos, en: Josef López Juana Pinilla. *op. cit.*, segunda parte, cap. XXXII.

<sup>17</sup> Solamente se podían decomisar las mulas, carruajes, navíos o cualquier otro medio en que se transportaban las mercancías, si los dueños del transporte tenían conocimiento del contrabando, ya que en ocasiones los que contrabandaban ocupaban el medio de transporte de otra persona que no tenía conocimiento del fraude, en: AGN. *Aguardiente de caña*, vol. 1, exp. 8. México 12 de mayo de 1801.

<sup>18</sup> José de Gálvez promovió la construcción y conformación de la Real Fábrica de naipes de Macharaviaya, en Málaga (1776-1815) que tenía la concesión del estanco para el comercio con las Indias. Existían tres tipos de barajas: superfinos, revesino y carcabela, cuyos precios en América ascendían a los ocho reales. en: Orian Jiménez. *El frenesí del vulgo: fiestas, juegos y bailes en la sociedad colonial*, Universidad de Antioquía, Medellín: 2007, p. 95, 96.

<sup>19</sup> Conjunto de muchas cosas diversas o de una misma especie, pero sin orden ni concierto.

mínimo, una caja de tabaco rapé ilegal o con tres testigos que garantizaran haber visto introducir, fabricar, expedir, comprar o usar este tipo de tabaco, se les sentenciaba al comiso de los bienes, al pago de derechos, a la pena pecuniaria de 500 ducados, y a la suspensión del empleo en el Servicio Real.

A las personas que eran sorprendidas revendiendo tabaco de estanco, se les imponía un año de destierro. Si el tabaco era de contrabando y no pesaba más de media libra, la sentencia era de dos años de obras públicas, pero si excedía de dos libras se les imponían las penas de los defraudadores de la Hacienda: comiso y pago de derechos. A las mujeres y jóvenes “de corta edad” que vivían del comercio de tabaco de estanco, se les destinaba un año en los hospicios, pero, si el tabaco era de contrabando, la sentencia aumentaba a cuatro años.

Cuando los empleados de la Real Hacienda eran sorprendidos revendiendo pública o privadamente tabaco de estanco, en cualquiera de sus modalidades, sus penas incluían la pérdida del empleo y del sueldo, y eran condenados a un año de destierro. Si el tabaco era de ilícito comercio, además de estas penas se les formaba causa. A los soldados veteranos de milicias y marina que revendían cigarrillos, se les castigaba con un mes de calabozo. Se les aumentaba un año o dos de servicio cuando vendían tabaco de Brasil en cortas proporciones, pero si excedía de media libra se les formaba causa y eran castigados como defraudadores sin gozo de fuero.

Hubo otras mercancías controladas y vetadas en periodos específicos, cuya prohibición fue coyuntural, como las telas, armas de fuego, ropa, “estampados de papel”, y otras.<sup>20</sup> Estas restricciones se daban por distintos motivos, como por una abundante producción en España, por protección a la población, a los productores metropolitanos y por control de la Monarquía; en diferentes periodos, como en épocas de guerra, de escasez o de bloqueos mercantiles. Es importante mencionar que, a pesar de que existen estudios específicos de estos productos, como el chinguirito, algunas telas y el palo de tinte, hacen falta investigaciones concretas que ayuden en entender las causas de las prohibiciones dentro de su contexto.

---

<sup>20</sup> Dentro de estos géneros se encuentran: las aceitunas, alcaparras, alcaparrones, guantes de seda e hilo, estampados de papel y papel pintado, sillas de montar y para estrado, velas de sebo; las bebidas alcohólicas, la venta de libros de impresión o encuadernación extranjera, entre otros. Una lista detallada de estos productos vetados se puede revisar en el apéndice 2.

En esta investigación abordo, de manera general, el caso de las telas, como ejemplo de este tipo de prohibición que se dio cuando España tuvo un incremento en su producción. En distintas épocas el gobierno vetó la introducción y el comercio, por mar o por tierra, de tejidos de algodón, de seda o cualquier otra mezcla de fábrica extranjera a los dominios españoles. Es de suponerse que el contrabando de telas era de lo más frecuente, pues en el catálogo de géneros prohibidos del apéndice 2 se describen diferentes tipos de telas, tratamientos, manufacturas y procedencias, que estaban explícitamente vetadas.

Francia, Holanda, Inglaterra, China y otras regiones producían textiles, y buscaban colocar en América sus excedentes de producción. Las distintas características, tratamientos, orígenes y materiales de las telas, hicieron difícil clasificar y definir las que eran de contrabando, pues en ocasiones no se tenía claro si al teñirla o confeccionarla se le quitaba lo ilegal. Se cuestionó si la seda de China, en ropa o piezas, que pasaba a la Nueva España en donde se beneficiaba, teñía y ponía en madejas para perfeccionarla, debía considerarse de contrabando. Para algunos jueces la tela sufría modificaciones por lo que se podía comerciar libremente, pero para otros, ni el tinte ni otros procedimientos le podían cambiar la naturaleza ilegal. Lo casuístico y circunstancial de las leyes-prohibiciones reflejan, desde mi perspectiva dos aspectos importantes: por un lado la importante producción de tela en España que se buscaban vender en las colonias americanas, y por el otro, un recurrencia importante al tráfico lícito e ilícito de telas.

Se dictaron varias cédulas para proteger el comercio de sedas españolas frente a las asiáticas. La Corona española prohibió el comercio de “todas y cualquier mercadería y sedas de China”,<sup>21</sup> y estableció que no se podía pagar con plata americana estos productos ilegales. No obstante, según el bando del 10 de diciembre de 1772, sí se permitía la venta de los tejidos de algodón procedentes de Manila y los pintados sobre lienzo extranjero, siempre y cuando fueran transportados en la flota.<sup>22</sup> En catálogo de los frutos, géneros y efectos cuya introducción en el Reino o en nuestras Américas está prohibida, de 1807 se menciona que:

---

<sup>21</sup> Juan de Solórzano Pereyra. *op. cit.*, tomo 2, núms. 35 y 36.

<sup>22</sup> Pragmática Sanción del 14 de noviembre de 1771, *ibidem*, tomo 1, cap. Comercio ilícito, núms. 167 y 168.

para evitar confusión se prohíben lienzos blancos, pintados o estampados con mezcla de algodón, lino y seda; las cotonadas, blables, biones en blanco o azul, las muselinas y estopillas, los gorros, guantes, medias, mitones, fajas y chalecos hechos a la aguja y al telar, los flecos, galones, cintas, felpillas, bordas, alamares, delantales, sobrecamas, franelas de algodón y lana y otros géneros semejantes.

También,

Cintas extranjeras de hilo, lana, pelo y cerda comprendidas los que llaman balduques de hiladillo, capullo, filadís, filosedas, borra o escarzo de seda que llaman de hiladillo o media seda y demás manufacturas de esta clase, como también las de terciopelo de cualquier especie...

Pañuelos extranjeros de todos géneros, cortados o cosidos de hiladillo, capullo, filadís, filosedas, borra o escarzo de la seda que en algunas partes llaman rehilado o media seda y demás manufacturas de esta clase, y los tejidos con mezcla de algodón; si hay duda de que lo tenga está prohibida su entrada.<sup>23</sup>

Las penas a los contraventores de estas mercancías incluían el comiso del género, junto con el carruaje o las bestias con que eran transportadas, y la pecuniaria de 20 reales<sup>24</sup> por cada vara decomisada.

Hubo muchas leyes, órdenes y mandatos específicos para impedir el comercio ilegal de telas, porque afectaba a los productores peninsulares y novohispanos, sin embargo, no se pudo erradicar –como mencioné anteriormente, es importante hacer un estudio concreto de las prácticas de estas prohibiciones en materia de las telas, sin embargo, eso amerita otra investigación–. En 1797 el síndico del Consulado de Veracruz afirmó que la cantidad de manta importada de manera ilegal “ascendían a dos millones de pesos, que excedía entre dos y cuatro veces la producción total de todos los obrajes mexicanos, cuya producción oscilaba entre 500,000 y un millón de pesos”.<sup>25</sup> Esto

---

<sup>23</sup> Don Josef López Juana Pinilla. *op. cit.*, primera parte, pp. 159-177. Véase apéndice 4.

<sup>24</sup> Una fanega de maíz iba de los 12 a los 19 reales, una cabeza de cerdo costaba aproximadamente 4 reales, y un trabajador libre corriente ganaba entre 1 y 2 reales al día. Una relación de objetos, con su valor adquisitivo, lo expongo en el apéndice 5.

<sup>25</sup> Walther Bernecker. *Contrabando: Ilegalidad y corrupción en el México del siglo XIX*, Illustrated / Universidad Iberoamericana, México: 1995, p.19.

demuestra que las telas extranjeras tenían un abundante mercado en el territorio novohispano, lo que afectaba directamente los ingresos a la producción y a la Hacienda.

En resumen, los géneros prohibidos por la Corona en la Carrera de Indias fueron todos aquellos que no le generaban ingresos o que afectaban a su economía, como las mercancías de estanco y los productos prohibidos en épocas concretas. Este tema implica una investigación específica debido a sus características particulares, en este trabajo sólo menciono un par de casos para ejemplificar este tipo de géneros. Es importante mencionar que en la práctica estas prohibiciones no fueron del todo acatadas, pues estas mercancías se comerciaban y usaban de manera frecuente y abundante a lo largo de todo el territorio novohispano, a sabiendas de autoridades que, en ocasiones, ayudaban a que este intercambio se lograra. Esta complicidad la desarrollo con más detalle adelante.

#### *b) Falta de pago de derechos*

El contrabando como evasión de impuestos se entiende por la gran cantidad de rentas reales elevadas que, como se sabe, eran impuestos o derechos que cobraban los delegados de rentas, dependientes de la Real Hacienda y que generaban ingresos a la Corona. La importación y exportación de productos sin pagos de derechos fue un tipo de contrabando tan cuantioso que existen numerosos testimonios que confirman su importancia y recurrencia.<sup>26</sup>

Retomo las características y los cambios al comercio durante el siglo XVIII, explicadas con mayor detalle en el primer capítulo, para comprender mejor las prácticas del contrabando. En la primera mitad del siglo, con las reformas continuistas al comercio, hubo importantes factores que dificultaron el cobro preciso, ágil y eficiente de los impuestos: 1) había gran cantidad de impuestos con tarifas elevadas que aumentaban considerablemente los costos de las mercancías y de los viajes; 2) se cobraban diversos impuestos que dependían de distintas características como el valor, volumen, sumas fijas, peso, producto, etcétera, que hacían difícil y tardado su cobro, y en ocasiones se podían ingresar productos no declarados de distinto valor –este problema lo desarrollo con más

---

<sup>26</sup> Antonio García-Baquero. *Cádiz y el Atlántico...*, p. 215.

detalle adelante– 3) en muchos periodos la recaudación arancelaria estuvo arrendada al Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México, que se preocupó por sus intereses y no por los del gobierno, y 4) era frecuente la complicidad o complacencia de los empleados y funcionarios de la Corona con los contrabandistas, este elemento, a pesar de que se intentó controlar, siguió utilizándose.

Para controlar estos problemas, y con la intención de disminuir el comercio ilegal para aumentar los ingresos reales, la Corona tomó distintas medidas, se dieron las reformas relativas al sistema, que buscaron disminuir las tarifas aduanales. El Reglamento de 1720 fue fundamental porque facilitó el proceso de recaudación de impuestos, sustituyendo el *almojarifazgo* por el *derecho de palmeo*, que se cobraba por la media de fardo o paquete sin abrir ni valuar, lo que reducía la carga fiscal y el tiempo empleado para esto.

Las reformas de apertura comercial se dieron, principalmente, con los reglamentos de 1765 y 1778, procuraban intensificar el comercio a través de: la reducción de derechos, simplificación de trámites y formalidades administrativas, además de fortalecer la protección a los productos españoles. Con el Reglamento de Aranceles Reales para el Comercio Libre de España e Indias, del 12 de octubre de 1778, se hicieron extensivos los privilegios concedidos en 1765 a la mayor parte de los puertos americanos,<sup>27</sup> y se sustituyeron los derechos por el de *ad valorem* de 3% en productos españoles y de 7% en extranjeros. Los puertos de la Nueva España y de Venezuela se liberaron hasta 1789, dando como resultado un incremento comercial.<sup>28</sup>

Las penas para las personas que defraudaban a su majestad en las contribuciones de alcabalas y almojarifazgos eran pecuniarias: tenían que pagar los derechos y un porcentaje del valor de los géneros detenidos, que por ejemplo, a principios del siglo XVIII se estableció en 4%. Si un contrabandista era apresado después de haber vendido la mercancía que había ingresado sin el pago de derechos, se hacía una estimación de los géneros ya vendidos, para que el defraudador le pagara a la Corona la parte correspondiente a los impuestos. Cuando había reincidencia<sup>29</sup> las penas se

---

<sup>27</sup> Guillermina del Valle, “Antagonismo entre el consulado...”, p. 114.

<sup>28</sup> Antonio García-Baquero. *Cádiz y el Atlántico...*, pp. 197-215.

<sup>29</sup> Era considerado reincidente al “Individuo culpado de varios tipos de conducta aberrante; en su juicio se hacían anotaciones con descripciones vagas como: provocativo, escandaloso, vicioso, disipado, perjudicial

agravaban con el embargo de los bienes, y se estipulaba que podía dictarse la pena de muerte:

Que en las causas de Comiso no se necesite de aprehensión sino que se pueda proceder por pesquisa para la cobranza de la estimación [...] y [que] sea castigado [el contrabandista] con pena de muerte y perdimiento de todos sus bienes y sea tenido por traidor y quebrantador de nuestras órdenes aunque no sea hallada en su poder la mercadería o género introducido.<sup>30</sup>

Los productos que eran comisados por la falta de pagos de derechos se vendían públicamente, sin el porcentaje de los reales derechos. Si las mercancías eran prohibidas, siempre y cuando no fueran de estanco, se les aumentaban los derechos y se vendían sin este descuento. La venta se hacía en las aduanas de forma pública y al menudeo, con la asistencia del contador y del administrador de Rentas.<sup>31</sup> Las ganancias, como se verá en el capítulo siguiente, eran repartidas entre la Real Hacienda y las personas involucradas en la aprehensión y el juicio.

Hay evidencias que indican que cuando se hacía un decomiso de productos de contrabando, no se le declaraba a la Real Hacienda el 100% de productos encontrados –esta era una forma de fraude sobre el contrabando–. El porcentaje no declarado no se tenía que vender públicamente como marcaba la ley, ni se le daba a la Hacienda su parte correspondiente; de esta forma las personas encargadas en la detención del contrabando, y las autoridades comerciales y de justicia, recibían, de manera no oficial, una tajada del contrabando para sus propios intereses, siendo ésta otra forma de eludir a la Real Hacienda. Por tanto, es muy factible que las cantidades y productos que conocemos como comisadas de algún contrabando, sean solamente una parte del total de mercancías que en realidad fueron detenidas; esto implica que los datos que conocemos sobre el comercio están sesgados, que el valor e importancia del contrabando fue más importante de lo que podremos conocer, y que hay que considerar al comercio ilícito como un engranaje

---

al público, sospechoso de ser criminal habitual o sabido como tal. en: AGN, *presidios y Cárceles*, IV, f. 119.

<sup>30</sup> “Ley y premática que la Majestad [...] Felipe IV [...] en 31 de enero de 1650 contra el comercio de los reinos de Francia, rebelde de Portugal y sus islas [...]”, en: Pedro González Salcedo. *op. cit.*, cap. V.

<sup>31</sup> Josef López Juana Pinilla. *op. cit.*, segunda parte, cap. XLI.

importante y fundamental en la economía novohispana, que propició la actividad productiva, de distribución y venta de muchos productos en diferentes regiones.

La evasión de impuestos en el comercio marítimo novohispano fue una práctica recurrente de los comerciantes nacionales y extranjeros, que así obtenían mayores ganancias. Recurrieron a diversos métodos para lograrlo y, en ocasiones, contaban con una red establecida de complicidad con las mismas autoridades aduaneras, comerciales y de justicia para lograrlo. Por tanto, a pesar de que en teoría las leyes restringían, penaban y castigaban a las personas que no pagaban impuestos y a los que ayudaban a que esto ocurriera, la realidad fue que ocurrió de manera constante y con conocimiento de muchas personas. A continuación explico algunas de las formas a las que recurrieron los contrabandistas para introducir productos ilegales y para evadir las cargas fiscales.

## 2. PRINCIPALES FORMAS DE CONTRABANDEAR

Durante la época colonial hubo varias formas de eludir impuestos y de comprar o vender productos ilegales, en este apartado desarrollo algunas de las prácticas más importantes que se realizaron en la Carrera de Indias, enfatizo la participación de los involucrados, tanto españoles como extranjeros, y el poco acatamiento en la Nueva España de las leyes españolas dispuestas para el delito de contrabando.

El contrabando marítimo en el Atlántico novohispano incluye tanto el comercio ilícito intercontinental como el interamericano, ya que el control monopólico comercial de la Corona española, impedía el comercio directo de extranjeros y negó el contacto comercial entre ciudades portuarias españolas y coloniales que no fueran “autorizadas”. Cabe aclarar que en algunos periodos sí se permitió el comercio entre puertos americanos, y con barcos extranjeros, cuando la Corona necesitaba dinero o no podía abastecer ciertas mercancías, con permisos especiales –no de contrabando, sin embargo, se cometían abusos–. Ruggiero menciona que hablar de comercio intercontinental, interamericano y regional es puro formalismo, pues “un producto europeo transoceánico será luego objeto de un comercio interamericano para terminar

como una mercadería que circula en el comercio local”,<sup>32</sup> pero al separarlos dejan ver características particulares de cada uno.

Es necesario recalcar que del comercio legal e ilegal interamericano, que estuvo autorizado por periodos breves o con permisos extraordinarios, creó y consolidó redes comerciales y de comunicación –marítimas y terrestres–, incluso en regiones muy lejanas, que permitieron el intercambio de productos para abastecer diferentes zonas, a su vez que impulsaron la producción, distribución y venta –tanto terrestre, mulas y carros, como marítima, navíos grandes y pequeños– de los géneros de su región. México por ejemplo, producía cacao, pero al tener una mayor demanda, mantuvo una red comercial con Venezuela, entre 1728 y 1739, entraron 143 barcos a Veracruz, 43 de los cuales provenían de la Guaira, Venezuela –esta relación la retomo en el caso de Ahedo del último capítulo– En este tráfico se comerciaban los mismos productos que iban a Europa y otros: plata, cacao, tabaco, tinturas, sal, cueros, café, mulas, coca, trigo y azúcar. La siguiente tabla, cuyos datos expone Romano Ruggiero, muestra que el comercio local e interamericano tuvieron más fuerza en las ciudades de México, Puebla y Guanajuato.

CUADRO 3  
Géneros según su origen.  
(1789-1798)<sup>33</sup>

	Porcentaje de productos		
	Europeos	Intercontinental	Locales
México	46	12	42
Puebla	36	8	56
Guanajuato	33	2	65

Los resultados del cuadro son muy interesantes, pues, el comercio local, muestra un importante porcentaje por encima de los otros, en el caso de la ciudad de México, tiene una cifra elevada. Esto muestra tres aspectos importantes, una producción de consumo local, una red de comercio interna de distribución de productos de la región,

<sup>32</sup> Romano Ruggiero. *op. cit.*, p. 314.

<sup>33</sup> *Ibidem.*, p. 318.

y, un aumento demográfico en las ciudades, y una distinción entre ciudad y campo, entre consumo y auto consumo. La compra-venta de productos se hacía en ferias grandes y pequeñas, almacenes, mercados, comercio ambulante, y otros, para su posterior distribución a otros lugares.<sup>34</sup>

La delimitación geográfica de esta investigación, cuyas características (orografía, hidrografía, costas y mares), facilitaron y permitieron la entrada ilegal de productos, es el litoral del Atlántico mexicano, territorio muy amplio –como se muestra en el mapa 3– y, por lo tanto, difícil de vigilar (incluso en nuestros días). Delimito el Atlántico novohispano al litoral del Golfo de México, territorio de amplias costas que facilitaba el contrabando de cabotaje o costero, y el gran contrabando –el que se hacía en el puerto de Veracruz, en grandes cantidades, con el apoyo de las autoridades y comerciantes novohispanos–. A finales del siglo XVIII el puerto de Tampico competía comercialmente con el veracruzano.

Por su cercanía con el Caribe, se mantenía una importante relación comercial legal e ilegal, por lo que Johanna von Grafenstein define como Circuncaribe a “toda el área que abarca las costas continentales de las cuencas marítimas Golfo-Caribe, así como el arco de las Antillas”.<sup>35</sup> Esta zona es importante para entender el contrabando en el litoral novohispano, ya que algunas islas caribeñas fueron, durante el periodo colonial, bases comerciales de contrabandistas, desde donde comerciaban directamente con las colonias españolas de manera ilegal. Las rutas de comercio ilegal que se seguían, de ida y vuelta, iban de Martinico, Curaçao, San Estaquio, Santa Cruz y Santo Tomás; rumbo a Cartagena, Santa Marta, Río Hacha y Portobelo, y era efectuado generalmente por extranjeros. Este intercambio mercantil le generó importantes pérdidas económicas a España y, a pesar de que era conocido por las autoridades españolas, difícilmente se pudo controlar. El siguiente mapa muestra algunas de las islas del Caribe que intercambiaban en el litoral Atlántico novohispano.

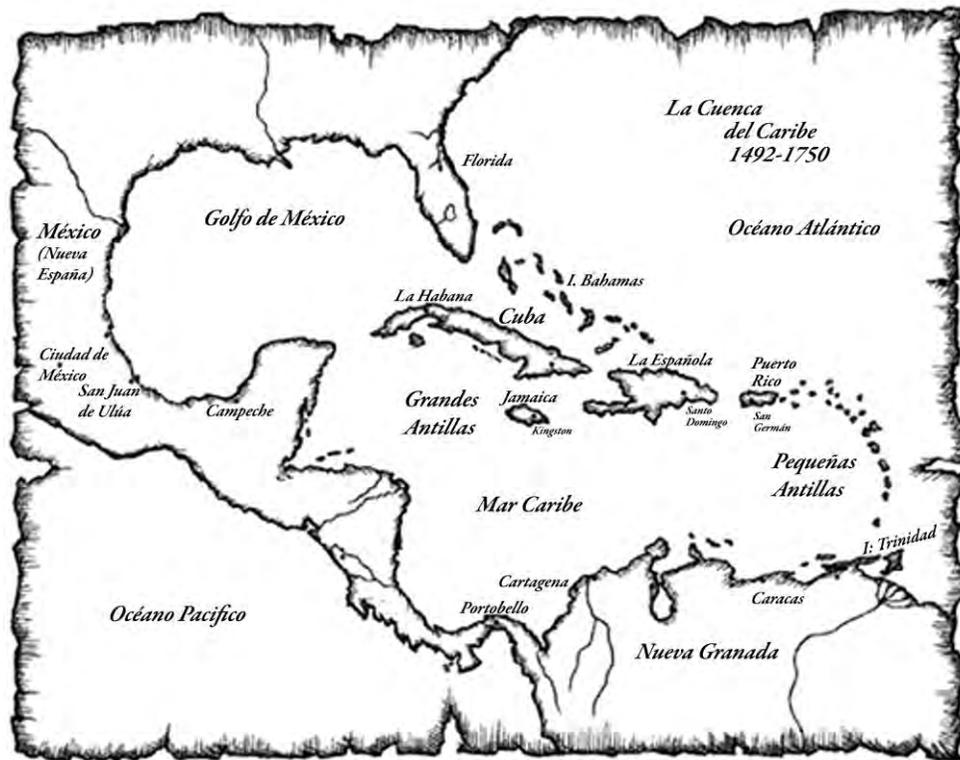
---

<sup>34</sup> *Ibidem.*, pp. 219-228. En la ciudad de México había muchos mercados. El más importante fue el del Volador que producía en el siglo XVIII, el 70% de los ingresos de todos los mercados como el Parián, Portales, Plaza de Jesús, Plaza de Santa Catalina, y Plaza del Factor.

Es importante mencionar que existe controversia en si llamar mercado interno o economías desarticuladas a la economía interna, está última tiene mayor aceptación. Ruggiero menciona que no podemos hablar de un mercado interno, sino de un comercio interno, porque la mayor parte de los salarios se paga en especie y no en dinero.

<sup>35</sup> Johanna von Grafenstein. *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808*, UNAM, México: 1997, p. 14.

MAPA 3  
El Caribe durante la Colonia.<sup>36</sup>  
(1492-1750)



Otra característica importante de la zona del litoral mexicano, es que tiene vastos ríos, lo que facilitó la entrada permanente de contrabandistas en bongos o embarcaciones pequeñas al interior del territorio de la Nueva España, en donde vendían sus mercancías. De manera general se usaban los ríos grandes para ingresar y se desviaban por los brazos o cauces menores para evitar ser atrapados. A pesar de que no se sabe la cantidad de contrabando que ingresó a la Nueva España de esta manera, puede suponerse que fue abundante y que se practicaba a sabiendas de todos con la complicidad de las autoridades locales. Álvaro Alcántara sostiene que en 1791 hubo una auto denuncia de el teniente de milicias de Chinameca Juan de Torres, que describía una red de contrabando entre los alcaldes mayores y comerciantes de Tabasco, Los Agualulcos,

---

<sup>36</sup> Imagen tomada de Antonio García de León. *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*, Plaza Janés, México: 2004.

Acayucan, Tlaxlixcoyan y otros,<sup>37</sup> esto lo desarrollo con mayor detalle en el análisis del caso titulado “Ahedo, comerciante o contrabandista, complicidad con autoridades locales”. El siguiente mapa muestra la cantidad de ríos y cuerpos de agua que existen en esta zona, a través de los cuales ingresaban navíos de manera ilegal –en los apartados de Contrabandistas extranjeros y Ahedo, desarrollo algunos ejemplos de contrabando usando estas vías–.

#### MAPA 4

#### Hidrografía en el litoral del Atlántico novohispano.<sup>38</sup>



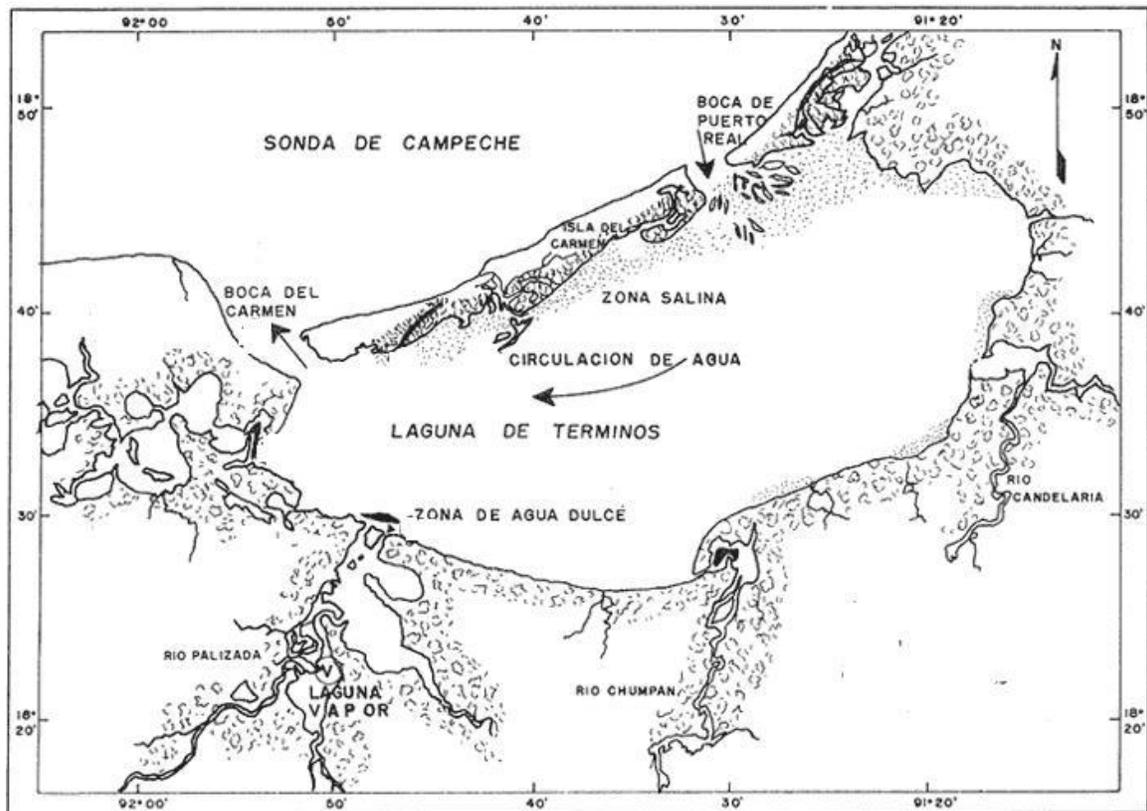
<sup>37</sup> Álvaro Alcántara. *op. cit.*, p. 799. Ésta fue una conocida red de apoyo, auxilio y complicidad con los contrabandistas, con las autoridades de la región, misma que era común y frecuente ahí y en otras zonas principalmente costeras.

<sup>38</sup> Mapa disponible en:  
<http://mapserver.inegi.gob.mx/geografia/espanol/datosgeogra/basicos/hidrologia/rios/riosp.gif>

Es importante mencionar que en algunos pueblos de indios, cercanos a las vías fluviales, había una persona encargada de vigilar que no entraran embarcaciones con productos ilegales. Sin embargo, es de suponer que pocas veces se declararon estas irregularidades, y más bien, se aprovechó la entrada de contrabandistas para comerciar. Así pues, el litoral Atlántico novohispano dio pie a que el contrabando se hiciera de manera sencilla y poco controlada, lo que me permite sospechar que ingresó mucho más contrabando del que se puede documentar con el estudio de fuentes, y que es un dato difícil de conocer de manera puntual.

El siguiente mapa de la laguna de Términos, en el actual estado de Campeche, me sirve para explicar la relación que tenía el golfo de México con el interior de la Nueva España, y su relación con los ríos y puertos internos. La entrada a la laguna de Términos se realizaba en embarcaciones pequeñas que iban costeando, una vez dentro de la laguna podían anclar sus barcos, generalmente con el pretexto de “hacer aguada” y ahí desembarcar sus productos, que generalmente se quedaban en la región de Campeche y en ocasiones iban a Yucatán u otras regiones, ya sea utilizando ríos internos o por tierra con mulas y arrieros –a los lancheros y arrieros se les pagaba por este servicio–. Llevaban géneros como cacao, café, telas, vinos y esclavos que intercambiaban, principalmente por el palo de tinte. Tanto en el puerto de laguna de Términos como en las localidades internas, había redes establecidas para el comercio legal e ilegal –que explico más adelante–. Es importante mencionar que gracias a las características geográficas y del ecosistema que tiene la región de Términos, ha sido un lugar de constante contrabando.

MAPA 5  
Laguna de Términos<sup>39</sup>



Una vez entendidas las características principales del territorio, podemos empezar a explicar las prácticas que se seguían para efectuar el contrabando marítimo, que iniciaba en Europa desde la construcción de los navíos destinados al comercio de Indias, a los cuales les incluían espacios secretos para embarcar más mercancías de las registradas

dejando para este efecto senos secretos sólo conocidos por su dueño en todas partes [...] bajando la primera cubierta de forma que queda inferior a lo ancho de la manga, dando cabida a el entrepuentes, que se hurta a la bodega, porque siendo ésta sólo la que se mide para la carga y aquél el que queda a beneficio de el dueño, tanto quanto tuviese de más el entre puentes, tanto menos tendrá el buque contribuyente a V. M.<sup>40</sup>

<sup>39</sup> Mapa disponible en: <http://biblioweb.dgsca.unam.mx/cienciasdelmar/centro/1979-2/articulo78.html>

<sup>40</sup> AGI, *Indiferente general*, “Informe de don Tomás Pino de Miguel. Cádiz, 18 de noviembre de 1738”, leg. 2,479, en: Antonio García-Baquero. *Cádiz y el Atlántico...*, p. 217.

De esta manera, a sabiendas o no de las autoridades, los comerciantes españoles de Indias podían embarcar productos sin declararlos ni pagar derechos, y así obtener mayores ganancias. Para entender las causas del intenso contrabando en el Atlántico novohispano, hay que tomar en cuenta que se daba con la participación y complicidad de las autoridades españolas que eran sobornables, pues se preocupaban más por sus intereses que por los de la Corona. También, que la intervención de los comerciantes extranjeros estuvo inmiscuida de manera muy importante en la Carrera de Indias, tanto en España como en la Nueva España. A continuación desarrollo las formas de contrabandear que había, tanto por parte de las autoridades como de los comerciantes extranjeros.

#### *a) Soborno y complicidad de autoridades*

Desde el punto de vista administrativo la explicación más sólida al continuo contrabando, a pesar de las constantes legislaciones y del rigor de los castigos es, sin duda, la colaboración de las autoridades encargadas del cobro de impuestos y del cumplimiento de la ley, con los contrabandistas naturales y extranjeros. Esta red de relaciones se mantuvo a sabiendas de todos, pues

la ambición y mala fe de los ministros que las han manejado, quienes abusando de la confianza y abandono la honra, la conciencia y propia obligación, incurren en la maldad de que el mercader extranjero o natural usurpe a S. M. los justos derechos que le pertenecen.<sup>41</sup>

Pedro Tomás Pintado y Antonio José Álvarez de Abreu (oidor y alcalde visitador de la Veeduría General del Comercio entre Castilla y las Indias en 1714), aseguraron que en el comercio clandestino intervenían prácticamente todos los estamentos sociales.<sup>42</sup> También sostuvieron que los funcionarios de la Real Hacienda

---

<sup>41</sup> AGI, *Arribadas*, “Informe sobre las aduanas de Sevilla y Cádiz” leg. 568, en: Antonio García-Baquero. *Cádiz y el Atlántico...*, p. 216.

<sup>42</sup> Indios, mestizos, negros, mulatos, castas, dueños de haciendas, minas, comercios y personas con cargos administrativos en el cabildo y otras dependencias gubernamentales. Aurora Gómez Amián identifica dos tipos de contrabandistas: mayores y menores. Los menores eran los que se dedicaban al contrabando a pequeña escala, poniendo en riesgo sus vidas, en este grupo estaba la mayoría de la población. Los contrabandistas mayores eran los mismos comerciantes y funcionarios de la

eran corruptibles y corrompibles, pues preferían cuidar sus intereses económicos a los de la Corona.<sup>43</sup> Para disminuir este tipo de corrupción propusieron juicios de residencia y una pesquisa a la Real Hacienda. Opinaron que para poder suprimir este delito se les debía aplicar la pena capital a los contrabandistas.

El contrabando por complicidad con las autoridades se iniciaba desde la carga, en donde durante el arqueo y la medición de los navíos, los dueños de los barcos y de las mercancías conseguían favores de los oficiales encargados del registro y del cobro de impuestos por medio de sobornos.<sup>44</sup> Así, lograban que sus buques fueran registrados con un porte inferior, lo que implicaba menos impuestos. El contrabando de tonelaje, se efectuaba cuando se introducía más producto del que en teoría tenía capacidad el navío, en este tipo de fraude se declaraba sólo una parte de lo que realmente se transportaba. Esta estafa la podemos comprobar con los registros anuales, pues un mismo buque declaraba tener distintas capacidades de carga en diferentes años. Esto dejaba al descubierto la irregularidad.

El siguiente cuadro, con datos que obtuve del texto de García-Baquero, demuestra cómo frecuentemente se registraban los navíos comerciales con diferentes arqueos. En 1739, gracias a la real orden del 14 de abril, se reevaluaron las capacidades de los barcos mercantiles que se encontraban en la bahía gaditana, para establecer los tonelajes reales y cobrar los registros correspondientes. Se observa que la mayoría de los navíos se habían arqueado con la mitad o menos de las toneladas que en realidad tenía capacidad el buque, de esta manera pagaban una menor cantidad de rentas, lo que

---

administración aduanera, que directa o indirectamente compraban los géneros prohibidos en los puertos legales, o evadían impuestos. Esta complicidad y los sobornos se entienden por los bajos salarios que tenían. Aurora Gómez Amián, “Aproximación al contrabando en las costas meridionales durante el siglo XVIII y la primera mitad del XIX”, en: *Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales*, España: 1982, núms. 9-10, pp. 23-41.

<sup>43</sup> Celestino Andrés Arauz Monfante. *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Academia Nacional de la Historia (Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Fuentes para la historia colonial de Venezuela), Caracas: 1984, 2 tomos., p. 176. Los cálculos del contador general, Ortiz de Landázuri, sirvieron de base para los aranceles del Reglamento de 1778, en: Javier Ortiz de la Tabla Ducasse. *op. cit.*, p. 32.

<sup>44</sup> Es pertinente recordar que “... a todos los comerciantes que por mar o por tierra quisiesen llevar haciendas de unos puertos o reinos a otros que antes de salir de ellos hagan puntual profesión o manifestación ante las personas que para esto están disputadas de todo lo que llevan, embarcan o cargan que vulgarmente se llama hacer registro, tomando el vocablo de la palabra latina *resgesta* que significa cualesquier autos judiciales u otros en que se da fe y testimonio de lo que con verdad se ha hecho o va haciendo” en: Juan de Solórzano y Pereyra. *op. cit.*, tomo segundo, Libro VI, cap. X, ley 6.

afectaba directamente a la Real Hacienda. Estas irregularidades se debieron al soborno de las autoridades encargadas del cobro de impuestos y del registro de mercancías.

CUADRO 4  
Relación de los navíos arqueados.<sup>45</sup>  
(1739)

Navío	Arqueo antiguo	Arqueo de 1739	Diferencia de arqueo
Jesús Nazareno y N. S. Paz.	273.1	517.4	244.3
N. S. del Rosario	522.33	730.4	208.07
N. S. Dolores y S. José	377.33	638.7	261.37
N. S. Remedios “Ninfá”	393.8	573	179.2
N. S. Carmen, S. Jerónimo y Sta. Bárbara	371.75	713.8	342.05
S. José, S. Nicolás “Oriente”	389.75	755.16	365.41
La Divina Pastora y S. Telmo	381.25	852.25	471
N. S. del Loreto	212.5	290.12	77.62
Jesús, María y José	117.5	238.2	120.7
S. Miguel	227	348.8	121.8
El Salomón	201.2	415.4	214.2
La Jerusalem	148.33	258.8	110.47
S. Francisco “Marqués”	460.66	762.7	302.04
S. Bruno	279.1	442.25	163.15
La Princesa	174.75	313.33	138.58
La Bretaña	98.9	151.7	52.8
El Salvador del Mundo	388.66	833	444.34
El Gran Poder de Dios	447.5	923.66	476.16

El ingreso de productos ilegales en los barcos españoles se podía dar con facilidad gracias a los impuestos no específicos, como los fardos sin abrir, en donde se cobraba por paquete completo sin revisar el contenido, confiando en las declaraciones de

<sup>45</sup> Cuadro basado en: Antonio García-Baquero. *Cádiz y el Atlántico...*, p. 218.

los comerciantes y de las autoridades que hacían el registro, esto fue motivo de múltiples abusos. Como ejemplo, en 1735 la nave La Real Carolina zarpó de la Nueva España “con una gruesa cantidad de plata embarcada en barriles de carne”, solamente tenían registro de cinco varas de géneros y no mencionaba la plata que llevaba. Gracias a que Geraldino<sup>46</sup> describió este fraude, se remitieron autos al gobernador y a los oficiales reales de Veracruz para que cuidaran esta situación.<sup>47</sup> Esto refleja una forma que usaban los contraventores para ingresar diferentes productos, incluso metales preciosos, declarando otras mercancías y pagando menos impuestos.

Otra forma de introducir en los navíos géneros comerciales sin pagar derechos, era cuando la tripulación y/o los pasajeros transportaban la mercancía comercial como de uso personal en sus vasijas, y al llegar a los puertos las intercambiaban.<sup>48</sup> Dudo que se puedan conocer datos sobre este tipo de fraudes, pero es muy factible que existieron, ya que esta sencilla forma de introducir mercancías sin declararlas es practicada incluso en nuestros días. No obstante, una forma legal o autorizada que tenían los tripulantes para ingresar productos dentro de sus equipajes para posteriormente venderlos, era por medio de la “generalá”: un permiso especial otorgado por la Corona para este fin.

Una vez que los encargados de los géneros pagaban los registros, los oficiales reales les daban un recibo o “guía”, que presentaban en la bahía gaditana para demostrar que habían cumplido con las reglamentaciones aduanales. En diversas ocasiones, después de haber hecho el registro de los géneros y de recibir el documento que avalaba el pago, los comerciantes ingresaban más productos a los navíos. Para esto, frecuentemente se recurría a sobornar al guardia encargado de supervisar que no se introdujesen géneros sin registros en los barcos, en muchas ocasiones esta misma autoridad portuaria era el corredor de los comerciantes, que al tener un salario bajo era fácilmente corrompible.<sup>49</sup>

También introducían mercancías clandestinas a los navíos comerciales por medio de las embarcaciones de la aduana que, como eran “oficiales” y pequeñas, podían

---

<sup>46</sup> Tomás Geraldino (1682-1755) diplomático, político y financiero. Fue representante de España en el Asiento de Negros desde 1732, y embajador de España en Londres desde 1735 hasta 1739. En 1742 fue designado consejero del Supremo Consejo de Indias. Menciono a Geraldino más adelante en este mismo capítulo, en el caso de junio de 1730.

<sup>47</sup> AGN. *Reales Cédulas*, vol. 54, f. 60. 22 de marzo de 1735.

<sup>48</sup> Cristina Gómez. *op. cit.*, p. 630.

<sup>49</sup> Antonio García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico...*, p. 217.

ir desde los muelles hasta los navíos a cualquier hora, transportando mercancías ilegales sin causar sospechas de tener relación con el contrabando. Este método se utilizaba tanto en los puertos americanos como en los españoles.

Las dádivas y sobornos a los funcionarios de la aduana, a los guardias de la ciudad y de los puertos, tanto para las importaciones como para las exportaciones ilegales, eran tan frecuentes que constituyeron redes de complicidades más o menos estables y permanentes, al grado que a veces los guardias tenían tarifas fijas para este delito. En 1738 se denunciaron a los guardias mayores de las Puertas del Mar y de Sevilla, quienes cobraban 1% sobre todos los caudales que se extraían ilícitamente.<sup>50</sup>

El siguiente caso de soborno a las autoridades, a pesar de ser del litoral venezolano, nos permite entender lo establecida y estructurada que estaba la corrupción en América. En Venezuela la vigilancia de los puertos estaba a cargo de tenientes y corregidores nombrados por el gobernador, a cambio de compensaciones económicas. En el Puerto Cabello y en Barquisimeto cobraban un peso por cada fanega de cacao embarcada ilícitamente en naves extranjeras, recibían un peso por cada petaca de tabaco de Barinas, y además tenían las dádivas que les daban los comerciantes de tierra adentro por las guías que expedían a favor de los *metedores* o *bodegueros*. Todo esto les producía 12 mil pesos al año, como mínimo.<sup>51</sup> Las autoridades aduaneras encargadas de la regulación del comercio entre la Guaira (Venezuela) y la Nueva España,<sup>52</sup> eran sobornadas y registraban sólo la mitad de las cargas de cacao cobrando los derechos correspondientes. Por la otra mitad, que no tenía registro, los oficiales reales recibían regalías por parte de los mercaderes.

En la Nueva España, acudían a la aduana veracruzana representantes del Tribunal del Consulado y oficiales de la Real Hacienda para vigilar el desembarque de las mercaderías, tenían la función de valorar los productos y cobrar los impuestos correspondientes. Pero, como tenían un salario muy bajo, obtenían mayores ganancias

---

<sup>50</sup> *Ibidem*, p. 222.

<sup>51</sup> Celestino Andrés Arauz Monfante. *op. cit.*, p. 180.

<sup>52</sup> “El contrabando y la Compañía Guipuzcoana”, El comercio colonial. Consultado en agosto de 2009. Disponible en:

[http://mx.kalipedia.com/historia-venezuela/tema/sociedad-colonial/comercio-guaira-veracruz.html?x1=20080731klphishve\\_24.Kes&x=20080731klphishve\\_26.Kes](http://mx.kalipedia.com/historia-venezuela/tema/sociedad-colonial/comercio-guaira-veracruz.html?x1=20080731klphishve_24.Kes&x=20080731klphishve_26.Kes)

Esta ruta de comercio legal-ilegal se utilizó en el caso de contrabando de Ahedo, que describo en el último apartado de este capítulo.

con las retribuciones de los comerciantes y contrabandistas.<sup>53</sup> A principios del siglo XVIII llegaron al Consejo de Indias noticias sobre el soborno a las autoridades veracruzanas. Tomás Geraldino informó que el navío Don Carlos entró a Veracruz en enero de 1733, con una gran cantidad de víveres que los oficiales reales de dicho puerto no registraron. También mencionó que la nave La Real Carolina, llevaba en su partida de gastos un sobrecargo de géneros que se dio por distribuido en regalos para las autoridades portuarias.<sup>54</sup> El Rey, para ambos casos, no ordenó castigos ni una investigación de los hechos, solamente restringió la introducción de ciertos productos extranjeros al puerto veracruzano. Este solapamiento posiblemente se debió a la complicidad entre las autoridades, tanto españolas como americanas, y a la necesidad que tenía la colonia del comercio informal para su abastecimiento.<sup>55</sup>

Para evitar el soborno a las autoridades aduaneras, cuyos sueldos dependían de la recaudación de impuestos, la Corona, con las reformas comerciales, propuso fijarles un sueldo independiente a los impuestos. Esto no funcionó porque el sueldo era menor a lo que recibían de las dádivas, por lo que la corrupción se siguió realizando.

Otro tipo de contrabando frecuente en las costas americanas, por las características del litoral novohispano, fue el de cabotaje o costero – lo explico con más detalle en el apartado del Atlántico novohispano–, que se hacía de un puerto pequeño a otro, bordeando el litoral e intercambiando mercancías, generalmente locales.<sup>56</sup> Gracias a la geografía de México y a que sólo estaba permitido el puerto de San Juan de Ulúa para el comercio atlántico, fue muy fácil comerciar de manera ilegal en los puertos menores, que generalmente no estaban vigilados por las autoridades aduaneras que no se daban abasto. Aunado a esto, los contrabandistas tenían una relación de complicidad tanto con los comerciantes y las autoridades, como con los lugareños, lo que les facilitó el intercambio mercantil y les redujo los riesgos de embargo.

El intercambio en las costas poco vigiladas se efectuaba de la siguiente forma: en el momento en que los navíos contrabandistas se acercaban a la costa, las

---

<sup>53</sup> Antonio García-Baquero. *Cádiz y el Atlántico...*, p. 219.

<sup>54</sup> Este navío, como ya mencioné, llevó a su regreso una gran cantidad de plata embarcada en “barriles de carne”, sin ser reportada.

<sup>55</sup> AGN. *Reales Cédulas*, vol. 54, f. 60. 22 de marzo de 1735.

<sup>56</sup> “El arribo de naves sueltas a Veracruz y otros puertos de la Nueva España, unido a la navegación de cabotaje había creado circuitos regionales que competían con los que controlaban algunos mercaderes más prominentes” del Consulado. Guillermina del Valle, “Los excedentes...”, p. 995.

pequeñas embarcaciones de pescadores locales iban hasta ellos para transportar los productos locales, hacer el intercambio y llevar a tierra firme las mercancías obtenidas. En general, para este tipo de contrabando no se recurría a la violencia, pero si salían al encuentro los funcionarios de la aduana para hacer el reconocimiento de los productos se resistían con armas.<sup>57</sup>

Este tipo de contrabando fue realizado en muchas ocasiones de manera cínica y notoria, pues “la llegada de las barcas que habían sido cargadas a cierta distancia de la costa desde los buques mercantes con la mercancía de contrabando [...] ¡a veces era anunciada a cañonazos!”<sup>58</sup> El consulado veracruzano escribió que los contrabandistas ingresaban a los puertos menores usando como pretexto “la emigración de españoles de Nueva Orleans, o la necesidad de repuestos para los reales almacenes, arribadas o peligros fingidos, o alegando que las mercancías eran sobrantes de efectos llevados de Europa a La Habana, Campeche, Puerto Rico y otros puertos americanos”.<sup>59</sup>

A pesar de las múltiples cédulas que se dictaron con el propósito de frenar la entrada ilegal de productos en las costas poco vigiladas, tipo cabotaje, ésta se dio regularmente. Prueba de esto son los insistentes mandatos, las diferentes aclaraciones, las fuertes penas a los contraventores y a quienes ayudaban a efectuar el delito –que incluían la complicidad y apoyo a extranjeros– y las de evasión de impuestos. El caso de Ahedo, que analizo en el último capítulo, ejemplifica este tipo de contrabando. Considero que esta práctica fue muy frecuente, ya que no tenía mayores dificultades: la gran costa del Atlántico novohispano era de fácil acceso para los navíos de comercio ilegal porque no tenía mayor vigilancia, sin embargo, no se tienen datos precisos que lo cuantifiquen.

Las redes de complicidad entre los diferentes sectores de la sociedad novohispana y los contrabandistas se explican por: 1) constante corrupción de los funcionarios; 2) venta de cargos públicos; 3) ineficiente comunicación con la metrópoli;

---

<sup>57</sup> Un ejemplo de este tipo de contrabando, de finales del siglo XVII, es el de Lorencillo quien, en 1683 tomó y saqueó el puerto de Veracruz junto con Francisco de Grammont y Van Horn. El ataque se hizo como venganza, pues las autoridades veracruzanas rompieron el pacto que tenían y no les permitieron seguir metiendo mercancías de contrabando. El resultado de este asalto fueron varias violaciones, cientos de muertes, un buen botín de oro, plata y joyas, y el secuestro de 1, 500 esclavos negros. “Los piratas, protagonistas en la génesis del capitalismo”, entrevista a Antonio García de León, México 4 de agosto de 2004, en: <http://lists.econ.utah.edu/pipermail/reconquista-popular/2004-August/018342.html>

<sup>58</sup> Walther Bernecker. *op. cit.*, p.18

<sup>59</sup> Javier Ortiz de la Tabla Ducasse. *op. cit.*, p. 323.

4) aumento de poder de las élites locales, etcétera. Estas relaciones de las autoridades y comerciantes novohispanos con los contrabandistas, se fortalecieron y consolidaron a lo largo del siglo XVIII, y a principios del XIX estas redes sirvieron para impulsar la independencia.

Por último, una forma que los comerciantes españoles de la Carrera de Indias utilizaron para engañar a la Real Hacienda en España, a su regreso de las Indias Occidentales, era que “hacían desaparecer” o destruían el registro que contenía la relación detallada de plata y géneros que llevaban embarcados en el navío. Esto generalmente se hacía antes de llegar a Cádiz, y así era imposible que las autoridades supieran si se había cometido un fraude con los productos registrados en el puerto de origen, o si cargaban más mercancías de lo legamente permitido. Describo dos casos que sirven como ejemplo: en 1741 arribó al puerto de Cádiz el navío El Correo Galera, proveniente del puerto de Veracruz, sin registro. El capitán argumentó que tuvo que arrojarlo al mar cuando estaba huyendo de los ingleses, para evitar los saqueos. Al año siguiente, el capitán D. Juan Marquera, del navío Nuestra Señora de los Dolores y Señor San José, se encontraba en la misma situación, y expuso que echó al mar el registro porque lo venían persiguiendo los ingleses desde Lagos.<sup>60</sup> Con estos argumentos era muy difícil que las autoridades dudaran de la veracidad, pero es muy probable que esto haya sido solamente una forma fácil, sencilla y segura de evadir los registros de la Real Hacienda, para engañarla.

En este apartado se confirma cómo el contrabando a través de la evasión de controles y de cargas impositivas, constituyó un sistema de complicidades y formas de beneficios ilícitos que involucraron a autoridades, comerciantes establecidos y ocasionales, y a transportistas de distintas naciones, que debilitaron las finanzas de la Corona a la vez que fortalecieron la economía de funcionarios y comerciantes, cuyos intereses personales estaban por encima de los de la Corona. En todas las formas de contrabando se advierte la participación de funcionarios y personajes oficiales, que por lucro o no, recurrieron a este intercambio ilegal en el territorio novohispano. Desde la fabricación misma de los barcos hasta la operación de aduanas, puertos y costas, se fraguaron las condiciones para el contrabando.

---

<sup>60</sup> Antonio García-Baquero. *Cádiz y el Atlántico...*, p. 220.

### *b) Contrabandistas extranjeros*

El monopolio español establecía que los extranjeros no podían comerciar directamente en América con sus productos, la única forma que tenían para participar en este intercambio mercantil de forma legal era por medio de barcos y comerciantes españoles, cumpliendo los trámites de Cádiz, y pagando los impuestos correspondientes.<sup>61</sup> Los contrabandistas extranjeros, para sortear estas prohibiciones, realizaron diferentes tácticas para ingresar a Hispanoamérica sus mercaderías: tejidos, bebidas alcohólicas, artículos de uso doméstico y de producción como herramientas, hierro, mercurio, acero, etcétera. A cambio recibían fundamentalmente plata, y en menor cantidad materias primas como maderas tintóreas y frutos de la tierra: azúcar, tabaco, algodón, cacao y otros.

Para disminuir el tráfico ilícito de los extranjeros, la Corona española dictó varias leyes que lo prohibían y castigaban. El siguiente mandato prohibía negociar con extranjeros, a los que eran sorprendidos se les despojaba de sus bienes y se les podía dictar pena de muerte.

Ordenamos y mandamos que todos los que rescataren y contrataren en las nuestras Indias y en las provincias y puertos de ellas con extranjeros de estos nuestros reinos de España, de cualquier nación que sean, o compraren de ellos cosa alguna, o rescataren las piezas que hubieren hecho u otra cosa de las que los dichos extranjeros llevaren para vender [...] se hallaren culpados [...] e incurran por ello en perdimiento de las vidas y haciendas.<sup>62</sup>

Cuando se capturaban navíos extranjeros sin licencia, los tripulantes quedaban presos y se decomisaban las mercancías del buque, que eran vendidas previa autorización del rey,<sup>63</sup> si los géneros se deterioraban se vendían en pública almoneda antes de descomponerse. Las ganancias se ocupaban para pagar los gastos del comiso y, para pagarle a la Hacienda su parte correspondiente, porcentajes que expongo en el capítulo de Administración de justicia.

---

<sup>61</sup> Con la apertura comercial de 1778 los productos extranjeros que se comerciaban en puertos hispanos, pagaban un impuesto del 7%, que era mayor al de los géneros españoles del 3%.

<sup>62</sup> Antonio León Pinelo. *op. cit.*, libro 4º, título XIV, ley 11, tomo 1, p. 1234.

<sup>63</sup> A partir de la Real Cédula del 4 de abril de 1756. Ismael Sánchez. “Real Hacienda”, en: José Luis Soberanes. *Los tribunales de la Nueva España*, UNAM-IIIJ, México: 1980, pp. 293-316 y 323.

A pesar de las restricciones y sentencias, el intercambio comercial de extranjeros en España y América se efectuó de manera importante, y en pocos casos hubo penalizaciones; cuando había, difícilmente se ejecutaban las sentencias mayores a los implicados (pena de muerte). A continuación describo las principales formas que ocupaban los extranjeros para lograr el contrabando.

### *I. Contrabando a través de la Carrera de Indias en Cádiz*

El contrabando de productos extranjeros que se dio desde la bahía gaditana, se realizó a través de barcos autorizados por España para la Carrera de Indias, con géneros reetiquetados<sup>64</sup> pues, como ya quedó dicho, la metrópoli no tenía suficientes mercancías para abastecer la demanda de sus colonias americanas, o encubriéndolo con comerciantes españoles como prestanombres, porque los comerciantes extranjeros no podían registrar sus mercancías directamente en los navíos españoles, por las restricciones del sistema monopólico. Los cargadores fueron intermediarios o comisionistas,<sup>65</sup> que fungieron como prestanombres de los extranjeros.

Este método fue la forma más “legal” que tenían los extranjeros para ingresar sus productos en las colonias hispanoamericanas, porque usaba las vías autorizadas por la Corona. La relación con los comerciantes españoles se hacía a la luz pública, con conocimiento de muchos de los implicados en el comercio y de los más altos niveles del gobierno.

Desde el siglo XVI muchos mercaderes españoles dependían de los suministros extranjeros. A comienzos del XVII los extranjeros, a través de testaferros españoles, fueron los principales beneficiarios del comercio de Indias en Sevilla, pues más de 90% del capital y de las utilidades del tráfico entre América y el puerto andaluz, perteneció en realidad a franceses, genoveses, holandeses, ingleses y alemanes.<sup>66</sup> En general los comerciantes españoles que hacían transacciones en Hispanoamérica, salvo raras

---

<sup>64</sup> Es importante asentar que en los puertos novohispanos no afectaba ni en la compra ni en el consumo, si los productos que transportaban de manera legal los españoles eran en realidad extranjeros, sería importante realizar investigaciones sobre el impacto psicológico que esto generaba en los compradores novohispanos quienes sabían que los productos eran en realidad extranjeros.

<sup>65</sup> Antonio Miguel Bernal. *op. cit.*, p. 640.

<sup>66</sup> Guillermo Céspedes del Castillo. *op. cit.*, caps. IX. y XI.

excepciones, eran meros comisionistas, testafellos y consignatarios de los mercaderes e inversionistas extranjeros, que viajaban y vendían sus productos a cambio de una comisión fija.<sup>67</sup>

Los mercaderes extranjeros, que comerciaban a través de las flotas y galeones durante el siglo XVIII, operaban desde el puerto de Cádiz de la siguiente manera:<sup>68</sup> lo primero que hacían era buscar un *cargador*<sup>69</sup> de nacionalidad española residente en Cádiz, a cuyo nombre iban registradas las mercancías que se exportaban. El cargador buscaba un *comisionado* que hacía el viaje con los géneros hasta su venta en la Nueva España. La firma extranjera le extendía una *factura* que incluía la lista de los productos con sus precios, y colocaban los gastos del transporte junto con los derechos fiscales de salida. El *comisionado* hacía una contra-escritura en donde declaraba y reconocía a los verdaderos propietarios.

En junio de 1730, Alonso Rubio Riveras viajó a América como *comisionado* de numerosas facturas y escrituras de diversos cargadores que trabajaban para firmas extranjeras. Trabajó directamente para Pedro Geraldino que fungía como *cargador* e intermediario. En este viaje

llevaba 5 facturas en primera consignación por importe de 12.421 pesos, 6,75 reales (*sic*); en segunda [consignación llevaba] 13 facturas y 11 escrituras de riesgo por valor de 144.435 pesos, y en tercera, una factura y dos escrituras de riesgos [con una] cuantía de 53.624 pesos, 17/8 reales.<sup>70</sup>

Después de haber vendido las mercancías en América, el *comisionado* hacía el envío de productos y metales preciosos americanos a Cádiz. Una vez ahí el *cargador* recogía los géneros para entregárselos a sus propietarios extranjeros, ya sea embarcándolos en navíos extranjeros (para esta operación necesitaba a los *sacadores*,

---

<sup>67</sup> En el registro de las licencias expedidas a cargadores, factores y encomenderos, del el 24 de octubre de 1714 al 9 de diciembre de 1760, se demuestra que estos hombres no pasaban de ser modestos asalariados e intermediarios al servicio de las firmas extranjeras. en: Antonio Miguel Bernal. *op. cit.*, pp. 350-353. Para ser cargador era necesario ser o estar nacionalizado español y, tener vecindad reconocida en las ciudades cabeceras del monopolio. Esto mismo era necesario para los dueños y maestros de las naos mercantes del comercio de Indias.

<sup>68</sup> Reconstrucción hecha por Antonio Miguel Bernal con base en el Informe de Mirasol (1704) y en la Memoria de un comerciante de Nantes (1726), en: *Ibidem*, pp. 355-357.

<sup>69</sup> Encargado de embarcar las mercancías para que sean transportadas.

<sup>70</sup> *Ibidem*, pp. 356 y 357.

quienes se encargaban de retirar la plata eludiendo las prohibiciones oficiales) o endosando la lista del embarque a los verdaderos dueños (como un cheque). Así, los extranjeros o sus encargados podían ir a recogerlos, sin mayores complicaciones, al puerto gaditano. Frecuentemente las casas comerciales extranjeras, para facilitar y agilizar los trámites, tenían corresponsales, delegaciones o una filial en Cádiz.

En algunas ocasiones se transportaba la plata americana directamente a puertos extranjeros. Por ejemplo, en 1737 la nao Alejandro, de origen francés, al mando del capitán Terceml, zarpó de Cartagena de Indias directamente a los dominios franceses con la plata obtenida de las transacciones mercantiles en América.<sup>71</sup> Se cree que los comerciantes galos, tras una larga residencia en Cádiz, conseguían la naturalización española para poder operar en la Carrera de Indias bajo su propio nombre. Es difícil saber con precisión el número de comerciantes naturalizados, pero lo que sí se conoce es que “una parte importante de lo que se ha dado en llamar la burguesía mercantil gaditana la formarían estos extranjeros que terminaron por afincarse en la Bahía”.<sup>72</sup>

Los *metedores* eran un grupo de personas organizadas en la metrópoli, en ocasiones funcionarios de la Corona, que estaban especializados en extraer de las flotas y galeones los géneros valiosos como oro, plata y productos tintoreros que llegaban de las Indias, para introducirlos a España, a un navío extranjero o directamente a otra nación, sin pagar derechos. Los *metedores* salían al encuentro de las embarcaciones cuando estaban cerca de las costas españolas, ahí, les

manifestaban a los pasajeros y a las demás personas que juzgaban acaudaladas, [con] cartas credenciales que llevaban de negociantes extranjeros y otros facultosos de Cádiz en que abonaban a los dueños interesados lo que les fiaban, pagando éstos un tanto por ciento de las cantidades que entraban por alto, incitándoles y atrayéndoles con esta aparente seguridad a que les entregase lo que querían introducir, porque de esta forma no corrían riesgo sus caudales.<sup>73</sup>

---

<sup>71</sup> *Ibidem*, p. 364.

<sup>72</sup> *Ibidem*, p. 366.

<sup>73</sup> Carta dirigida a don Francisco de Varas. Madrid, 6 de mayo de 1738. AGI, *Indiferente general*, leg. 2,479, en: Antonio García-Baquero. *Cádiz y el Atlántico...*, p. 223. Es importante cuestionarse si había metedores en la Nueva España, he mencionado que existían personas, generalmente lugareños, que salían al encuentro de los contrabandistas e intercambiaban los productos en las costas –proceso similar al de los metedores–.

De esta forma ingresaban los géneros a España sin pasar por las aduanas, y a cambio recibían una gratificación. En 1738 se desarticuló una “compañía de metedores” que estaba integrada por funcionarios de la aduana y de las rentas. Se le adjudicó la extracción de 300,000 pesos de los navíos de la flota novohispana del año anterior y 50,000 pesos del navío de S. M. El Fuerte. Se les acusó de haber transbordado lo extraído al navío francés La Diana, de ayudar a los comerciantes galos y de haberle ocasionado importantes pérdidas económicas a la Corona española.<sup>74</sup>

A pesar de la complicidad entre los comerciantes españoles y extranjeros, estos últimos tomaron medidas para proteger sus intereses. Los holandeses e ingleses tenían disponibles barcos de guerra en sus principales puertos, para que a la menor señal de falla del trato se hicieran justicia por sus propias armas. Con el mismo motivo los franceses tenían cuatro o cinco barcos de guerra, que enviaban a los puertos españoles cuando regresaban las flotas de América.<sup>75</sup>

La cantidad e importancia de los productos extranjeros en el puerto gaditano puede verificarse con las cifras oficiales, señalan que de las mercancías procedentes de Cádiz a América entre 1748 y 1753, 65.6% fueron productos extranjeros, y el resto españoles.<sup>76</sup> Esta diferencia porcentual disminuyó con las reformas comerciales de finales del siglo XVIII, en el periodo de 1782 a 1792 el 52% de las exportaciones fueron de producción española;<sup>77</sup> en 1788 los productos españoles abarcaron 52.45% de las exportaciones totales, y 54.08% en 1792. Este cambio fue casi total entre 1797 y 1802, quedando superadas las extranjeras.<sup>78</sup> No obstante, los comerciantes gaditanos sostuvieron, en un informe de 1787, que para cubrir las demandas novohispanas se enviaron mercancías extranjeras reetiquetadas, por lo que el crecimiento comercial no era sólo de productos españoles, sino también extranjeros que aparentaban ser ibéricos.<sup>79</sup> Antonio García-Baquero afirma que toda la organización del comercio, desde lo más elemental hasta lo más complejo, burlaba, de alguna u otra manera, las prohibiciones de

---

<sup>74</sup> *Idem.*

<sup>75</sup> Según una Memoria de 1728, en: Antonio Miguel Bernal. *op. cit.*, p. 390.

<sup>76</sup> *Ibidem.*, p. 352.

<sup>77</sup> Marina Alfonso Mola, El tráfico marítimo y el comercio de indias en el siglo XVIII, Ayer, hoy y siempre, a Zaragoza la defiende su gente, Bicentenario de los sitios de Zaragoza, Revisado el 25 de septiembre de 2009, en: [http://www.fundacion2008.com/pdf/ch\\_america\\_trafico.pdf](http://www.fundacion2008.com/pdf/ch_america_trafico.pdf)

<sup>78</sup> Antonio Miguel Bernal. *op. cit.*, pp. 390 y 414.

<sup>79</sup> Hugo Martínez Saldaña. *op. cit.*, p. 87.

la Corona. Con estos cambios Cádiz disminuyó su papel como centro mercantil de reexportación y refacturación, sin embargo, los extranjeros siguieron vendiendo y colocando sus productos en los puertos de la metrópoli. Esto no necesariamente implicó una disminución del contrabando en América, o que llegaran a los puertos novohispanos menos productos de otras potencias Europeas.

## *II. Contrabando directamente en el Atlántico novohispano*

Los contrabandistas extranjeros comerciaban directamente en Hispanoamérica, independientemente de los cambios o regulaciones que se establecían en España, esta fue la forma más sencilla, directa y económica que siguieron para vender sus productos, eludiendo los trámites e impuestos que tenían que cubrir en el comercio “legal” vía Cádiz. El tráfico de navíos comerciales extranjeros en el Atlántico fue constante y elevado, llegó a ocupar aproximadamente 75% del total de buques que llegaron a América.<sup>80</sup>

Los extranjeros utilizaron diferentes formas para concretar el contrabando. El “tipo piratería”, era el que se desenvolvía en las costas poco vigiladas, tanto en tierra como en mar, lo efectuaban extranjeros y se utilizaba la violencia para lograrlo.<sup>81</sup> Esta forma de contrabandear fue un método poco controlado por las potencias extranjeras durante los primeros dos siglos de la época colonial; en el siglo XVIII, a pesar de que disminuyeron los ataques gracias a los tratados de paz, éstos siguieron existiendo.

El asalto directo a los navíos españoles se hacía cerca de las costas, porque las aguas eran menos profundas y les permitía recuperar las mercancías en caso de hundimiento del navío.<sup>82</sup> García-Baquero sostiene que hubo 126 navíos perdidos entre 1717 y 1778, de éstos 41 (32.5%) sucedieron por la acción violenta de corsarios, 37 de los cuales ocurrieron en tiempos de guerra, 25 fueron capturados o hundidos entre 1741 y 1748, y 12 en 1762, los cuatro restantes acaecieron en los años sin guerra. Esto significa

---

<sup>80</sup> Celestino Andrés Arauz Monfante. *op. cit.*, p. 181.

<sup>81</sup> Contrabando “clásico” o de “puerta abierta” consistía en bandas armadas de contrabandistas (10, 20, 100 o más personas) que se adueñaban de una parte de la playa y cercanía para proteger el desembarco del navío, estando prestos a hacer frente a la guardia. Aurora Gómez Amián. *op. cit.*, pp. 29 y 30.

<sup>82</sup> María del Carmen Velázquez. *El estado de guerra en Nueva España (1760-1808)*, Colmex, México: 1950, p. 14.

que 90% de las pérdidas se dieron en tiempos bélicos. De los 126 navíos perdidos, el restante 64.5% (85 navíos), se hundieron por causas naturales: corrientes, vientos, malos tiempos, etcétera, lo que reafirma la dificultad del comercio marítimo y la importante cantidad de ataques a los barcos españoles durante el siglo XVIII.<sup>83</sup>

Este tipo de ataques fue más recurrente en la ruta de regreso a España que en el de venida, ya que el cargamento incluía metales preciosos y materias primas cotizadas en Europa. Así, de los barcos capturados y hundidos entre 1717 y 1778, 20% fueron en el viaje de venida (de Cádiz a América), 20% en los puertos, y 60% en el regreso.<sup>84</sup> Para lograr la interceptación de las embarcaciones españolas, los contrabandistas necesitaban conocer el itinerario y la ruta del navío, que conseguían gracias a la complicidad y conveniencia de las autoridades y de los encargados de los barcos. El caso de la Guerra de la Oreja de Jenkins, entre España y el Reino Unido, es un ejemplo de este tipo de contrabando, pues un navío de guerra español apresó a un buque contrabandista inglés cuando se estaba alejando de las costas americanas.<sup>85</sup>

Francia, Holanda e Inglaterra fueron las principales potencias que comerciaron en la Nueva España. Los galos tuvieron una fuerte injerencia en la primera mitad del siglo, y a pesar de que a finales era menor, nunca dejó de estar presente; Holanda por su parte tuvo una participación menos significativa pero constante; Inglaterra tuvo su auge a finales del siglo, pero su participación fue continua durante todo este periodo.

Los siguientes ejemplos y datos muestran la importante injerencia de los extranjeros en el comercio directo con Hispanoamérica y las posibles ganancias que obtenían de éste. El 2 de abril de 1716, el secretario de la embajada de España en Holanda, Nicolás Antonio de Oliver, informó que los neerlandeses enviaban anualmente a las colonias hispanoamericanas, un promedio de 24 a 30 navíos armados con 36 a 40 cañones, 170 tripulantes y cargas valuadas en 200,000 pesos en cada nave. Para el retorno

---

<sup>83</sup> Antonio García-Baquero. *Cádiz y el Atlántico...*, p. 375, 376. Para más información véase el cuadro de las páginas 377-379 del mismo libro.

<sup>84</sup> *Ibidem*, p. 393.

<sup>85</sup> Según su testimonio, el capitán español Julio León Fandiño, le cortó una oreja y le dijo: “ve y dile a tu rey que lo mismo le haré si a lo mismo se atreve”, en: Cástor Pólux, “la oreja de Jenkins y Blas de Lezo”, *La Canción del Pirata*, 4 de octubre de 2006. Disponible en: <http://www.lacanciondelpirata.com/index.php/2006/10/04/guerra-espana-inglaterra-blas-lezo-oreja-jenkins/> y <http://revista.libertaddigital.com/articulo.php/1275770666>.

se embarcaban con cargamentos de tres y medio a cuatro millones de libras de cacao; de 45,000 a 50,000 cueros; de dos y medio a tres millones de libras de palo de Campeche, y cuantiosos cargamentos de pesos en plata y oro, en polvo o barra.<sup>86</sup>

Los ingleses también obtuvieron importantes beneficios del comercio ilegal directo en el territorio americano. Antonio de Ulloa hace un análisis comparativo en el que sostiene que del comercio entre las Indias y España en 1740 se intercambiaban aproximadamente 11,000 toneladas, mientras que los ingleses mercantilizaban 17,000 toneladas usando los puertos de Honduras, Campeche y Tabasco.<sup>87</sup>

A partir de la Revolución Industrial, la producción de géneros extranjeros, principalmente de Inglaterra, aumentó exponencialmente. Eran productos cotizados y más económicos que los españoles, por lo que tuvieron un fuerte mercado en América; los comerciantes/contrabandistas extranjeros aceptaban otros productos, a parte de la plata, para intercambiar, lo que ayudaba a los novohispanos para hacer circular sus bienes y abastecerse de productos europeos.<sup>88</sup> Aunado a esto, España no tenía la capacidad de abastecer la creciente demanda de sus colonias americanas, por lo que, a pesar de las prohibiciones de la Corona, la Nueva España no se pudo deslindar del comercio ilegal,<sup>89</sup>

el comercio clandestino es inevitable cuando falta absolutamente el de la metrópoli, o por cuando por éste no se proveen las colonias de todos los artículos necesarios a precios equitativos [...] entonces la ganancia recompensa cualquier riesgo, el interés hace ilusorias todas las precauciones. La ley de la necesidad es superior a todas las leyes...<sup>90</sup>

Así, de 1747 a 1777, “los guardacostas españoles [en general no muy eficientes] interceptaron en el Golfo de México más de 200 embarcaciones procedentes de las colonias inglesas de Norteamérica, Bardados y Jamaica”.<sup>91</sup> También, el 29 de

---

<sup>86</sup> Celestino Andrés Arauz Monfante. *op. cit.*, p. 181.

<sup>87</sup> Antonio Miguel Bernal. *op. cit.*, p. 298.

<sup>88</sup> La Corona conocía esta desventaja y quería tener una producción de mercancías novedosas, así que prohibió específicamente la entrada a la Nueva España de productos extranjeros de nueva invención, y mandó que se enviara una muestra a los fabricantes españoles para que las imitaran.

<sup>89</sup> Guillermina del Valle, “Los excedentes...”, p. 992.

<sup>90</sup> Javier Ortiz de la Tabla. *op. cit.*, p. 332. Esta referencia refleja claramente las ideas dominantes en Europa, en el sentido del impulso al comercio, a la acumulación de riquezas por el mercader, al proteccionismo y a la demanda creciente de productos manufacturados.

<sup>91</sup> Romano Ruggiero. *op. cit.*, p. 285.

marzo de 1798 llegaron a Veracruz las goletas españolas San José y Las Ánimas procedentes de Cartagena de Indias, que transportaban productos europeos no autorizados. Se les permitió la venta de las mercancías, por la situación de “emergencia” en la que se encontraba el comercio novohispano.<sup>92</sup> Junto con las necesidades de abastecimiento, los novohispanos prefirieron los productos extranjeros a los españoles por dos razones principales: las manufacturas tenían “menores trabas sobre cuenta, marca, peso y medida [... con] respecto a las que estaban prevenidas en las leyes españolas; y [por] la disposición [que tenían] para perfeccionar e inventar cada día nuevos géneros”<sup>93</sup>.

Aprovechando esta preferencia, y las ventajas que tenían frente a los productores y comerciantes españoles, los ingleses a finales del siglo XVIII tuvieron una importante injerencia en el comercio novohispano, tanto saliendo de Cádiz como directamente en América, con productos como paños, bayetas, franelas, relojes y sempiternas; los holandeses tuvieron un comercio seguro con la canela en Perú, y los franceses comerciaban mercería, lencería, telas y quincallería. Con esto puede afirmarse que, no sólo por motivos de necesidad, tanto España como la Nueva España desarrollaron un sistema de relaciones comerciales con los extranjeros, al margen de la legislación y de la política colonial española, que benefició principalmente a los extranjeros, comerciantes y autoridades locales, con la complicidad que expliqué anteriormente.

### *III. Plata, productos tintoreros, y otros géneros*

El producto novohispanos más cotizado en Europa fue la plata, seguido en una proporción menor por las maderas tintoreras (palo de tinte), tabaco, cuero, cacao. Dentro de estos géneros la Corona ponía especial atención en prohibir la extracción y el intercambio de oro y plata, tanto sellado, en barra, polvo, alhajas y vasijas, por parte de extranjeros. No obstante, el pago ilegal de mercancías extranjeras con estos metales fue frecuente, y aunque no se puede saber la cantidad de metales que se extrajeran de manera

---

<sup>92</sup> Javier Ortiz de la Tabla. *op. cit.*, p. 293.

<sup>93</sup> Antonio Miguel Bernal. *op. cit.*, p. 413.

clandestina de las colonias, se tiene registro que estas riquezas llegaron, de alguna u otra forma a diversas naciones.<sup>94</sup>

Las penas para los extractores de plata y oro, en cualquiera de sus modalidades, aplicadas también a los encubridores, auxiliadores y demás involucrados en este delito, eran la de comiso de los metales, extensiva a las caballerías, carruajes y a los otros medios en que eran transportados; la pecuniaria de 500 pesos y la personal de cinco años de presidio la primera vez, que a partir de la tercera reincidencia se extendía a la confiscación de bienes y a diez años en prisión.

El palo de tinte o de Campeche, es una madera tintorera producida en el sureste mexicano, fue un producto novohispano de gran demanda en Europa por su eficiencia, gran producción y calidad, cuyo intercambio fuera del control español estaba explícitamente prohibido. A mediados del siglo XVIII había varios circuitos comerciales legales establecidos, que partían de Campeche rumbo a Santo Domingo, Maracaibo, Guaira, Portobelo, y a los puertos de La Habana y Veracruz donde se exportaban a la metrópoli.<sup>95</sup>

El contrabando de este producto fue constante. La laguna de Términos, ubicada entre las provincias de Tabasco y Yucatán, fue uno de los parajes del tráfico ordinario de los ingleses quienes, desde principios del siglo XVII, combinaron el intercambio de productos extranjeros con el corte y comercio del palo de tinte, cacao y tabaco. Para el último tercio de la centuria la compraventa era considerable, se calculaba que había permanentemente 40 embarcaciones dedicadas a dicho trato, de las cuales la mayoría eran de Jamaica, que era también un centro de distribución de esclavos.<sup>96</sup>

---

<sup>94</sup> En el siglo XVIII con las Reformas Borbónicas, se impulsó el desarrollo de la minería, según registros oficiales la producción de metales preciosos en América se incrementó; se calcula que en la Nueva España, entre 1701-1720 y 1761-1780, se multiplicó por 2.2 y entre 1766-1775 y de 1796-1803 se multiplicó por 1.6. Según las cifras de Humboldt, pasó de tres millones de media anual a 4.9, Brading estima que la plata acuñada cuadruplicó su producción entre 1700 y 1770. Garner estipula que entre 1772 y 1807 el ritmo de crecimiento de producción fue de 1.08% anual.<sup>94</sup> Sin embargo, es importante mencionar que este aumento minero era destinado, en su mayoría, a España, lo que aumentaba para la metrópoli el ingreso de metales preciosos americanos. Antonio García-Baquero menciona que entre 1721 y 1742 se registraron en la aduana gaditana 195,118 pesos de plata doble y oro, y 2,495 marcos de plata labrada con sus respectivas guías, en: Antonio García-Baquero. *Cádiz y el Atlántico...*, p. 220.

<sup>95</sup> Alicia del C. Contreras Sánchez. "Los circuitos comerciales del palo de tinte", en: *España y la Nueva España: sus acciones transmarítimas*. Conдумex / Conaculta / INBA / v Centenario 1492-1992 Comisión Puebla / MTM / Universidad Iberoamericana, México: 1991, pp. 171-173.

<sup>96</sup> La colonia inglesa más importante del Caribe fue Jamaica, conquistada en 1655; a finales del siglo XVII tenía una población aproximada de 75,000 esclavos y cerca de 8,000 blancos. Jamaica fue la cuna del filibusterismo y del contrabando ingleses, a tal grado que en 1685 el gobernador de la isla, el marqués de Barinas, escribió que de 1660 a 1685, durante el reinado de Carlos II de Inglaterra, España había perdido 60

Estos géneros se transportaban en bongos y canoas por los ríos Coatzacoalcos, Colorada, Huimanguillo y Monchapam. El punto de contacto con los extranjeros eran las barras de dichas vías fluviales particularmente las de Tonalá, Cuplilco y Santa Ana. Un ejemplo de contrabando en el que se ocupan estas rutas es el de Ahedo, que describo en el último capítulo. Otra forma de transportar los productos era a lomo de mula por los caminos de Ocupán y Agualulco hasta Villalta.

El comercio ilegal de maderas tintoreras estaba principalmente en poder de los ingleses, pero los holandeses también tuvieron cierta relevancia. Para controlar este intercambio, el embajador de España ante los Estados Generales de las Provincias Unidas, el marqués de Berreti Landi, recibió órdenes de Su Majestad en 1713, para que resolviera que, en un plazo de ocho meses, los holandeses abandonaran la laguna de Términos, de donde “corta[ba]n libremente y en gran cantidad cierto género de madera de que se sirve en Europa para los tintes y que comúnmente se llama palo de Campeche, del cual lleva[ba]n todos los años más de cien quintales”.<sup>97</sup> No pudo cumplir con estas órdenes, pues a finales de 1716 Berreti Landi presentó quejas sobre el constante corte del palo de Campeche que seguían realizando los ingleses y holandeses. Mencionó que el contrabando era tan vasto que los neerlandeses obtenían alrededor de cinco millones de pesos en cada retorno a su país.<sup>98</sup> Para contenerlo, proponía y aceptaba el uso de métodos punitivos contra los transgresores.

De la misma forma, el embajador de España en Londres, el marqués de Monteleón, recibió órdenes en 1716 para que desalojaran los ingleses la laguna de Términos. El Marqués les pidió a los gobernadores de Jamaica, Nueva York y Curazao que en un plazo de ocho meses sus súbditos abandonaran el lugar, pero esto no se logró.

Además de las medidas descritas, la Corona ordenó la construcción del fuerte de San Felipe en la Isla Tris o del Carmen en 1717, esto detuvo momentáneamente la penetración inglesa y holandesa en Términos, sin embargo los

---

millones de coronas sólo en la reconstrucción de los pueblos y ciudades destruidos por piratas y filibusteros, y más de 250 buques mercantes y fragatas. En Jamaica se vivía de las plantaciones de azúcar y del contrabando.

<sup>97</sup> Celestino Andrés Arauz Monfante. *op. cit.*, p. 84.

<sup>98</sup> *Ibidem*, pp. 182 y 183.

extranjeros utilizaron los puertos de Yucatán, Cabo de Catoche, Cozumel e Isla Mujeres para este fin.<sup>99</sup>

Dentro de la línea de protección al comercio tintorero, la Corona española emitió diversas órdenes para disminuir los gravámenes y estimular el intercambio legal. La Real Orden del 20 de septiembre de 1720, por ejemplo, disminuía los gravámenes que pagaban en Cádiz las naves hispanas dedicadas al comercio del cacao y de la grana. El 24 de noviembre de 1752 se enviaron cuatro embarcaciones a Campeche para detener el comercio ilícito del palo de tinte.<sup>100</sup> En abril de 1757 el virrey conde de Revillagigedo le prohibió a los oficiales reales de Campeche expedir registros a este comercio y les ordenó que envasen los productos directamente a Cádiz, o con escala en Veracruz y La Habana, para evitar el desvío de géneros por otras rutas.<sup>101</sup> A pesar de estas restricciones, en septiembre de 1757, don Juan de Villajuana, comandante de los guardacostas de Yucatán, señaló que el comercio ilegal campechano se seguía efectuando de manera muy abundante.

Como consecuencia de las reformas comerciales españolas, el 5 de julio de 1770, se le permitió a Yucatán y Campeche comerciar directamente con Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, Alicante, Sevilla, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón. El 13 de abril de 1774 se liberaron los impuestos de salida y entrada a los productos tintoreros, siempre y cuando fueran transportados en embarcaciones españolas.<sup>102</sup> De 1778 a 1783, con la promulgación del Reglamento para el Comercio Libre, se establecieron nuevas rutas comerciales para el palo de tinte, se declaró a Campeche puerto menor y se liberó de impuestos por diez años a este producto. A pesar de todos los esfuerzos de la Corona y de las numerosas reglamentaciones, durante la segunda mitad del siglo XVIII se recibieron quejas y registros sobre barcos extranjeros que

---

<sup>99</sup> Las autoridades de Campeche actuaron mucho antes de que se venciera el periodo estipulado para el desalojo. Esta cédula fue un éxito, capturaron a muchos ingleses y holandeses, además de 18 embarcaciones, entre fragatas y balandras.

<sup>100</sup> Según constata don José Manuel de Castro Santa-Anna en su *Diario de sucesos notables*, (Documentos para la historia de México), México: 1854, tres tomos en un volumen.

<sup>101</sup> Alicia del C. Contreras Sánchez. “los circuitos...” p. 179.

<sup>102</sup> *Ibidem*, p. 185. El capítulo 5 de la Real Cédula del 16 de octubre de 1765 indica “que por ahora gocen de entera libertad de derechos de entrada en Cádiz y demás puertos habilitados el palo de Campeche y demás maderas, sean o no para tintes, de aquella y otras partes de las Indias que vayan en Navíos Españoles”, en: Juan de Solórzano Pereyra. *op. cit.*, tomo 1, cap. Comercio libre, núm. 174. A pesar de estas medidas, no fue fácil el comercio directo con España por la fuerte dependencia económica que tenía con Veracruz y La Habana.

buscaban obtener y extraían maderas tintoreras, burlando las restricciones oficiales y en ocasiones con la ayuda de las autoridades locales.<sup>103</sup>

### *c) Arribadas forzosas*

Una de las prácticas más comunes que ocuparon los contrabandistas, tanto nacionales como extranjeros, para evadir a las autoridades españolas y al fisco, fue la de arribar en los puertos con el pretexto de haber sufrido imprevistos en ultramar como: descompostura del casco del barco, rotura de la vela, extravío de la ruta, para ampararse de tormentas, proveerse de agua, leña, comida y otros basamentos. Con esto justificaban el anclaje en cualquier puerto, en donde se establecían por largos periodos para desembarcar sus mercancías, establecer negociaciones con las autoridades locales y con los comerciantes, y cargar sus navíos con cacao, palo de tinte, metales preciosos y otros productos sin declararlos ni pagar derechos. Este tipo de arribos se les conoció como “arribadas maliciosas” o “arribadas para hacer aguada”.

En muchas ocasiones las mismas embarcaciones españolas que se dirigían a Santo Domingo o a Puerto Rico, como escala para llegar a la metrópoli, desviaban su ruta, con el pretexto de ampararse de los problemas del mar o por la necesidad de hacer aguada, para anclar en los puertos de Curazao, Saint Thomas, San Cristóbal, Tortuga u otras colonias extranjeras, que eran grandes almacenes de distribución de mercancías, para surtirse ahí de productos ilegales. El caso de Ahedo ejemplifica esta práctica.

### *d) Abuso de permisos especiales*

Para reducir el contrabando que se efectuaba en América con los navíos extranjeros y para “legalizar” el tráfico de productos que España no podía surtir, la Corona otorgó ciertos permisos especiales a las compañías comerciales de otras naciones y a navíos españoles, de los que obtenía regalías económicas –en ocasiones se daban estos permisos cuando la Corona necesitaba dinero–; en los barcos Capitana y Almiranta estaba permitido transportar, gracias a un permiso especial, géneros sin necesidad de determinar

---

<sup>103</sup> Alicia del C. Contreras Sánchez. “los circuitos...” p. 187.

su calidad, cantidad y procedencia. Como es de esperarse, en estos barcos se trasladaron mercancías ilegales.

El “asiento de negros” o “tráfico de negros” fue uno de los motivos principales por el que se concedieron estos permisos especiales. El 27 de agosto de 1701 Felipe V celebró un contrato con la Real Compañía de Guinea, permitiéndole introducir en las Indias 48,000 negros en un plazo de diez años. El permiso incluía la licencia para extraer o introducir, libres de impuesto, los géneros y frutos que se necesitaran para el mantenimiento de los esclavos durante la navegación “derecho de internación”, cuyas restricciones se violaban amplia y sistemáticamente.<sup>104</sup>

Para evitar que estos productos se comerciaran de manera clandestina, establecieron la pena de muerte para los súbditos españoles que comprasen efectos de procedencia extranjera con un valor mayor de cien pesos. También los franceses tenían penalizaciones.<sup>105</sup> Pese a las advertencias, cláusulas del contrato y las sanciones para los infractores, súbditos o no de España, los franceses abusaron de este permiso y surtieron los mercados americanos con sus mercancías sin ser detenidos ni reprendidos, lo que de manera implícita implicaba la aceptación del intercambio mercantil.

Con la firma del Tratado de Utrecht en 1713, Inglaterra reclamó para sí el “asiento de negros” con la Real Compañía de Inglaterra.<sup>106</sup> El Rey de España le concedió “la facultad para introducir [144,000] negros en diversas partes de los dominios de su Majestad Católica en América...”<sup>107</sup> en 30 años, a razón de 4,800 negros anuales, y podía vender en los puertos de Veracruz y Portobelo la carga de un barco inglés de 500 toneladas, al año, sin pagar ningún derecho.<sup>108</sup> Esto era lo establecido legalmente, sin

---

<sup>104</sup> Romano Ruggiero, *op. cit.*, p. 280.

<sup>105</sup> Eduardo Arcila Farías. *op. cit.*, tomo I, pp. 52 y 53.

<sup>106</sup> La Compañía Inglesa o Compañía de los Mares del Sur tuvo centros para la distribución de esclavos en: Buenos Aires, Arequipa, Panamá, Portobelo, Santiago de Cuba, Veracruz, Campeche, la ciudad de México, Lima, Potosí y Santiago de Chile.

<sup>107</sup> Consultado el 20 de enero de 2009. Disponible en: [www.elmundo.es...](http://www.elmundo.es...), artículo 12.

<sup>108</sup> El navío de permisión o de permiso desembarcaba en Veracruz, Cartagena o Portobelo y le permitió a Inglaterra vender en América el cargamento de un barco al año.

Por cada negro de la medida regular de siete cuartas, joven y sin defectos, se pagaban 33 pesos escudos de plata y un tercio, en: Eduardo Arcila Farías. *op. cit.*, tomo I, pp. 56 y 57. Finalmente el “asiento de negros” fue disuelto en 1750, aunque no redujo significativamente el contrabando; el comercio ilegal inglés entraba por Belice hacia Yucatán y de ahí seguía por todo el virreinato. Posteriormente, con la firma de Paz de París de 1763, España le otorgó a Inglaterra la península de Florida, que utilizaron como plataforma para la distribución del comercio ilegal en la Nueva España y el resto de colonias americanas, en: Walther Bernecker. *op. cit.*, p. 17.

embargo, facilitaban e incitaban el comercio ilegal. Para evitar los excesos y para regular el comercio, la compañía estaba sujeta a dos inspecciones: la primera de carácter sanitario y la segunda de carácter fiscal, en ésta los oficiales reales debían pasar revista a los cargamentos y decomisar la mercadería que hallaren de contrabando. Sin embargo, la compañía abusó de los permisos e ingresó no sólo un mayor número de esclavos, sino también un intenso contrabando de mercancías.

A partir de 1721 Gran Bretaña tuvo la autorización de designar representantes en diversos puertos de América, los ingleses se fueron estableciendo en Veracruz y en el interior de la Nueva España, principalmente en las zonas mineras y en las regiones de producción tintorera, en donde ilegalmente hicieron vínculos comerciales con los lugareños, incluidas las autoridades, para obtener mayores beneficios económicos.<sup>109</sup>

El Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México presentó constantes quejas sobre la presencia, actividades comerciales y económicas ilegales de los ingleses. En una de ellas, en noviembre de 1723, le expuso al Virrey los males que ocasionaban, tanto por el exceso de mercaderías que ingresaban como por los empleados británicos en todo el territorio novohispano. Aclaró que esto generaba disminución en la recaudación de impuestos y fuga de metales preciosos.<sup>110</sup> La Corona, gracias a los informes, sabía que la compañía inglesa sobornaba a los funcionarios reales, y como medida intimidatoria Luis I,<sup>111</sup> en 1724, le solicitó al corregidor y a los oficiales reales de Veracruz que celaran con mayor atención la entrada de mercancías de los navíos ingleses, pues “si se averiguase haberse introducido por aquel puerto géneros prohibidos, aunque sea con probanza regular y privilegiada, se les considerará cómplices y se procederá contra ellos con todo rigor para que sirva de escarmiento”.<sup>112</sup> Las diferentes leyes específicas contra el abuso de los permisos especiales a nacionales y extranjeros aclaran que los empleados del ejército, armada, Real Hacienda o cualquier otro cargo público, que ayuden a este tipo de comercio ilegal, además de las penas correspondientes a la infracción se les destituirá de su cargo. En parte, esto refleja que la relación de las autoridades con los contraventores ocurría frecuentemente, como para tratar de regularlo y castigarlo severamente.

---

<sup>109</sup> *Idem.*

<sup>110</sup> Eduardo Arcila Farías. *op. cit.*, tomo I, pp. 59-63.

<sup>111</sup> Reinó 229 días, del 15 de enero de 1724 al 31 de agosto de 1724 cuando murió de varicela a los 17 años, fue precedido y sucedido por Felipe V, su padre.

<sup>112</sup> AGN. *Reales Cédulas*, vol. 44, f. 291, 11 de marzo de 1724.

Como resultado de éstas y otras disposiciones reales, se detuvieron diversos barcos ingleses con géneros ilegales, tal caso se dio en octubre de 1734, cuando arribó a Veracruz una balandra inglesa con cien barriles de licor, manteca y bacalao que, por orden del Virrey, no pudo desembarcar. Se le comunicó al Monarca que, estimándose excesiva la cantidad de licores “y más frecuentes las embarcaciones de introducción de lo que [se] daba a conocer [en] el informe de los oficiales reales, se le debe recelar hagan de ellos negociaciones, o sirvan las sobras para gratificar a los que tienen la obligación de celar la observancia del tratado”.<sup>113</sup>

A pesar de estas mejoras, Ruggiero menciona que en la primera mitad del siglo XVIII, mínimo 10% de los esclavos que se introdujeron, fueron de contrabando, muchas veces se hacía con las “arribadas maliciosas” –que explico más adelante– y ya dentro del territorio regularizaban su situación con propinas y cierto porcentaje menor al establecido de impuestos. Es de suponerse que muchos más esclavos entraron de forma clandestina y que no arreglaron su situación legal en la Nueva España. Bernecker calcula que en la primera mitad del siglo XVIII un tercio de todo el tráfico de contrabando lo controlaba la compañía inglesa,<sup>114</sup> que logró acumular importantes cantidades económicas, tanto por la extracción de materias primas como de metales preciosos, esta relación aumentó durante la segunda mitad del siglo. La cantidad de esclavos y de productos comerciados ilegalmente en la Nueva España fue tan alta, que es imposible conocer los datos precisos.

#### *e) Contrabando en barcos neutrales*

Durante el siglo XVIII, a pesar de la apertura mercantil y de las mejoras en el intercambio entre España y América, las constantes guerras que sostuvo el gobierno español afectaron directamente al comercio, pues España necesitaba de todos sus barcos incluidos los asignados a la Carrera de Indias para destinarlos al conflicto bélico. Para evitar que sus colonias americanas se quedaran totalmente desabastecidas, lo que hubiera beneficiado al contrabando, el gobierno español permitió el comercio en barcos neutrales desde puertos también neutrales, países no involucrados en la guerra, “permitiendo las expediciones de

---

<sup>113</sup> AGN. *Reales Cédulas*, vol. 54, f. 60. 22 de marzo de 1735.

<sup>114</sup> Walter Bernecker. *op. cit.*, p. 17.

efectos no prohibidos en buques nacionales, o extranjeros desde los puertos de las Potencias neutrales, o desde los de España con retorno preciso a éstos”.<sup>115</sup>

Los barcos neutrales tenían importantes beneficios: casi no pagaban derechos en la Nueva España, no necesitaban hacer escalas en la península para cumplir con trámites burocráticos, lo que reducía tiempos; se ahorran los gastos de fletes, seguros, avería, almacenajes y ciertas comisiones. Sus productos eran más económicos y fáciles de vender porque lo hacían al menudeo e intercambiaban por géneros como cacao, tabaco, cueros, maderas tintoreras y no solamente plata; además su comercio era más ágil y constante. Sin embargo, a pesar de que según su constitución y los tratados internacionales de paz en donde se establecía que no podían ser atacados, corrieron muchos riesgos principalmente en el Caribe, porque el ambiente hostil que se vivía era imposible de contener.

Para España este tipo de comercio fue un mal necesario, porque por un lado le abría las puertas comerciales de sus colonias a otras naciones, podían vender sus mercancías y abastecer los mercados; y por el otro, fue la solución más viable que encontró para resolver el problema de abastecimiento colonial en tiempos de guerra. El asesor general comisionado del arribo del navío norteamericano El Pez Volador, aseguró que de no haberse establecido este tipo de comercio, se hubiera dado un campo inmenso al contrabando inglés desde Jamaica.<sup>116</sup> Pero, como muestro a continuación, los países enemigos encontraron la forma de engañar a las aduanas para ingresar sus productos de manera ilegal en los barcos neutrales.

Los barcos neutrales viajaban con dos registros: uno en que aparecían las mercaderías como de propiedad norteamericana o de otro país neutro,<sup>117</sup> y el otro que constaba que tales géneros eran de propiedad española. El primero lo presentaban si eran detenidos en alta mar (por ingleses o enemigos de los españoles) y el otro se lo enseñaban a las autoridades aduaneras españolas, para facilitar su ingreso y evitar ciertos impuestos. Por esta razón, es muy difícil saber la procedencia de los géneros que transportaban, pues sus registros no reflejaban el origen real de los productos.

---

<sup>115</sup> Real orden de 18 de noviembre de 1797, en: Javier Ortiz de la Tabla Ducasse. *op. cit.*, p. 264.

<sup>116</sup> Eduardo Arcila Farías. *op. cit.*, tomo I, p. 145.

<sup>117</sup> Como Hamburgo, Ámsterdam o Bremen.

Los ingleses aprovecharon el uso de barcos neutrales para ingresar sus productos de manera sencilla a Veracruz y La Habana. Durante la Guerra de los Siete Años (1756-1763)<sup>118</sup> utilizaron barcos neutrales para transportar sus productos, sin que las autoridades españolas los apresaran.<sup>119</sup> Cargaban sus mercancías en Hamburgo, Bremen, Ámsterdam y Estados Unidos de Norteamérica, y las documentaban como de origen neutral.

La incipiente nación del norte, Estados Unidos, fue la que sacó mayor provecho del comercio neutral por la cercanía, y se apoderó en poco tiempo de casi todo el intercambio extranjero en América. Mantuvo este tráfico con Luisiana, Florida y el Caribe español (principalmente La Habana), y navegando de Veracruz a: Baltimore, Salem, Charleston, Filadelfia, Boston y Nueva York; ocasionalmente llevaba productos como cacao y azúcar a España y Canarias. A las colonias hispanoamericanas les llevaba vinos, aceites, harinas, esclavos y maderas elaboradas.

Para demostrar la importancia estadounidense en el comercio neutral, sirve de ejemplo las siguientes cifras. Desde que se permitió este comercio llegaron a Veracruz 56 barcos de los cuales, 44 eran angloamericanos, siete de colonias extranjeras y sólo cuatro eran europeos. En 1799 arribaron al puerto de Veracruz 30 naves extranjeras con bandera neutral, de las cuales 25 eran norteamericanas, dos francesas, una danesa y dos alemanas.<sup>120</sup> De 1800 a 1802 entraron a Veracruz 31 embarcaciones neutrales, 12 procedentes de puertos angloamericanos y 19 de colonias americanas extranjeras (especialmente de Jamaica). En 1807 salieron de Veracruz 76 barcos rumbo a puertos neutrales, de éstos 58 se dirigieron a Estados Unidos, 11 a Jamaica y los ocho restantes a otros paraderos.<sup>121</sup>

De manera general, durante los periodos de guerra los productos escaseaban y los precios subían. Durante las guerras contra Inglaterra esto se radicalizaba, pues el poderío naval inglés bloqueaba la ruta comercial entre España y América, lo que provocaba un importante desabasto, esto demuestra que Inglaterra controlaba gran parte del intercambio

---

<sup>118</sup> Se denomina Guerra de los Siete Años a la serie de conflictos internacionales por la supremacía colonial en América del Norte e India. Por un lado estaban Prusia, Hannover, Gran Bretaña y Portugal; por el otro, Sajonia, Austria, Francia, Rusia, Suecia y España. En esta etapa Inglaterra invadió La Habana y Manila, importantes puertos comerciales españoles. La firma del tratado de paz fue en 1763, que le devolvió a España sus territorios.

<sup>119</sup> Matilde Souto Mantecón. *Mar abierto...*, p. 36.

<sup>120</sup> Eduardo Arcila Farías. *op. cit.*, tomo I, p. 146, 147.

<sup>121</sup> *Idem.*

comercial en América. El 16 de junio de 1779 España le declaró la guerra a Inglaterra, y a pesar de que la Corona convocó a los barcos neutrales para el tráfico comercial en la Nueva España se vivió una etapa de tensión, ya que

... declarada la guerra, los flotistas subieron los precios de las mercancías pensando que esta duraría varios años y que, imposibilitados los del reino a recibir nuevas remesas, se verían obligados a comprarle [... sin embargo,] mientras esto sucedía, a Veracruz habían llegado dos *convoy*s, algunas embarcaciones sueltas, las banderas neutrales y los dos registros que fueron de Nantes y Burdeos [... esta situación empeoró] pues el virreinato no tenía capacidad para absorber lo retenido en Jalapa, ni la de estas nuevas remesas.<sup>122</sup>

Según los reportes del virrey marqués de Branciforte en julio de 1797, durante la guerra contra Inglaterra (1792-1798) se fueron acabando los géneros, y los que quedaban los acapararon comerciantes acaudalados, que los revendían a precios excesivos. La economía novohispana se vio afectada porque había poco fluido de capital y algunas actividades económicas estaban detenidas. La disminución del comercio en el Atlántico durante este periodo de guerra afectó a la Real Hacienda, que dejaba de recibir dinero por la entrada de géneros en Veracruz.<sup>123</sup>

A pesar de los problemas descritos, Ortiz de la Tabla sostiene que, comparativamente con las otras colonias hispanoamericanas, la Nueva España tenía menos dificultades de abastecimiento en épocas de guerra, porque tenía más productos europeos, y propios, que hacía más sencillo sobrellevar la falta de comercio por dos o tres años, reduciendo el consumo. En el aspecto económico tampoco se veía tan afectada –como las otras colonias–, porque los artículos que exportaba no se devaluaban o echaban a perder: la grana cochinilla tardaba mucho tiempo en apolillarse y los metales preciosos no perdían valor, sino que ocurría lo contrario, los precios aumentaban en el comercio exterior después de un periodo de inactividad. Además, los grandes comerciantes eran personas acaudaladas que substancialmente no se veían perjudicados. Junto con los puntos anteriores, el tráfico de barcos neutrales fue más constante en la Nueva España que en otras colonias españolas.

---

<sup>122</sup> José Joaquín Real Díaz. *op. cit.*, p. 25.

<sup>123</sup> Javier Ortiz de la Tabla Ducasse. *op. cit.*, p. 286.

Los permisos del sistema de comercio neutral se concedieron en 1797, y se suspendieron en dos ocasiones, una en 1799 y la otra en 1801. Después de conocer estas derogaciones, llegaron a Veracruz 21 barcos: tres europeos y el resto americanos (ocho cubanos, uno de Campeche y otro de la isla de Providencia),<sup>124</sup> lo que demuestra la incapacidad de la península para abastecer a América, y el poco acatamiento de los extranjeros e hispanoamericanos a la legislación española.

A las colonias americanas les benefició el comercio de barcos neutrales por la facilidad de las expediciones mercantiles, los reducidos tiempos de traslados y los costos de los productos, pero para la metrópoli fue perjudicial, porque no recibió los privilegios que obtenía del comercio colonial. Este nuevo sistema disminuyó la vinculación económica y comercial que había entre España y la Nueva España; se empezó a consolidarse una clase comercial y política independiente de la metrópoli y al Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México, porque la venta de productos fue más constante y al menudeo, lo que permitía a los comerciantes menos acaudalados invertir y tener ganancias.

#### *f) El Caribe como centro de contrabando*

Las islas caribeñas fueron centros de constante contrabando. Franceses, ingleses y holandeses tenían colonias ahí que les sirvieron para establecer este tipo de transacciones. Los británicos practicaron muchas operaciones de comercio ilegal desde Jamaica, donde establecieron transacciones directas con Veracruz, La Habana y otros puertos.<sup>125</sup> En 1690 Gregorio de Robles estuvo en la isla de Jamaica durante 10 días, en los que vio al menos “diez embarcaciones de aquel puerto que se encaminaban a Europa, cargadas de frutos de los dominios de S. M., adquiridos con los prohibidos tratos que los ingleses y holandeses mantienen en las Indias”.<sup>126</sup> En 1718 naufragó un navío español que iba de Venezuela a Veracruz con cacao, fue llevado prisionero a Jamaica en donde permaneció diez meses. En este tiempo salieron 201 navíos ingleses con destino a las costas

---

<sup>124</sup> *Ibidem.* pp. 311 y 312.

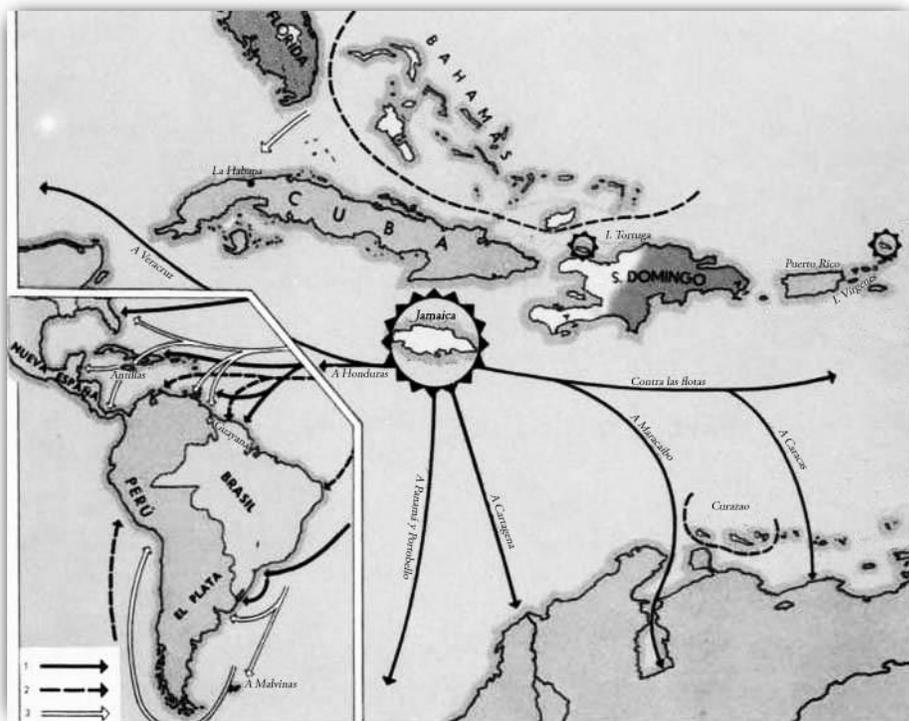
<sup>125</sup> Se calculaba en Veracruz que el comercio total con la isla entre 1806 y 1808 ascendió a más de 52 millones de pesos.

<sup>126</sup> Los holandeses tenían base en Curazao a partir de 1640. en: Romano Ruggiero, *op. cit.*, p. 284.

hispanoamericanas, 13 a Curazao, y otras 58 no específica el destino. Ruggiero menciona que en la primera mitad del siglo XVIII “ninguna colonia inglesa le producía tanto como Jamaica, por las relaciones de contrabando que mantenía con los españoles.”<sup>127</sup>

La península de Florida, que se le entregó a Inglaterra en 1750, fue utilizada con la misma intención que Jamaica. En 1762 Inglaterra invadió La Habana que, junto con Jamaica y Florida, generaron un ambiente hostil que aprovecharon para aumentar el comercio ilegal en las Antillas y el Golfo de México. Al respecto, Moutoukias sostiene que a finales de 1750 los ingleses dominaban el tráfico semi-ilegal en el Golfo de México, y en el litoral desde Campeche hasta Venezuela. El siguiente mapa muestra las rutas comerciales ilegales que se seguían desde la isla jamaicana.

MAPA 6  
Rutas comerciales desde Jamaica y otras islas Caribeñas  
a las colonias españolas.<sup>128</sup>



<sup>127</sup> *Idem.*

<sup>128</sup> Mapa obtenido en: <http://www.pais-global.com.ar/mapas/mapa46.htm>

En 1803 el virrey de la Nueva España, Marquina, quien estuvo como prisionero en Jamaica, le señaló a su sucesor que el contrabando era el principal problema del virreinato, y que pudo observar en la isla cómo entraban y salían diario embarcaciones españolas que negociaban con ingleses, lo que generaba una importante fuga de capital por parte de Inglaterra.<sup>129</sup>

Francia también tuvo islas estratégicas en las Antillas, Haití, La Martinica y Saint Domingue, que, junto con sus colonias en Canadá, le sirvieron para establecer relaciones comerciales legales e ilegales en Hispanoamérica, el intercambio fue tan importante que entre 1716 y 1780 se enviaron de Francia a las “isles et colonias francaises d’Amerique” doce millones de libras de productos, volumen significativamente superior a lo que necesitaban sus colonias, por lo que los excedentes estaban destinados a las colonias españolas. Otro dato importante, es la cantidad de monedas que llegaban a Francia procedentes del Caribe, cuyo origen real se desconoce pero intuyo que procedían de la Nueva España principalmente por su gran producción de plata, su cercanía con el Caribe y porque en las islas no se producía plata. Así en 1783 llegaron 3’878,181 pesos y en 1788 696,969 pesos,<sup>130</sup> cifras altísimas –el apéndice 5 muestra diferentes cuadros y explicaciones sobre el valor de la moneda, de algunos objetos, salarios, etcétera que pueden ayudar a conocer el valor adquisitivo que tenía, considerando las limitantes de este conocimiento–.

En general, en el Caribe se producía azúcar, algodón, banano, café, cacao, tabaco, añil, jengibre, ganado, maderas y brea, que intercambiaban por productos europeos y esclavos. En este espacio caribeño hubo un comercio legal triangular con las colonias americanas continentales y con la metrópoli, que se sumó al contrabando. Las islas caribeñas españolas incluían Margarita, Trinidad, Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba. La Habana, por su ubicación geográfica, fue un centro estratégico para el comercio y almacenamiento de productos legales e ilegales. Desde ahí se enviaban géneros con o sin registro a los puertos novohispanos de Veracruz y Campeche. El comercio ilegal desde Cuba fue muy importante, entre 1775 y 1785 salieron más de 1100 navíos, cuya

---

<sup>129</sup> Romano Ruggiero, *op. cit.*, p. 248.

<sup>130</sup> Romano Ruggiero, *op. cit.*, p. 287.

capacidad y mercancías desconocemos, con destino a las colonias norteamericanas.<sup>131</sup> Para el Consulado de La Habana (establecido en 1794) el contrabando estaba “aceptado” por las ganancias que de él se obtenían, sobre todo cuando aumentaba la demanda en América y los españoles no podían cubrirla, como en tiempos de guerra.<sup>132</sup> Desde esta isla se realizaba comercio constante con Estados Unidos que, como expliqué, tuvo importantes beneficios económicos con sus transacciones mercantiles en Hispanoamérica.

Para cerrar el capítulo del Contrabando, es importante recalcar que la apertura comercial benefició económicamente a España, que aumentó sus ingresos reales al permitir un comercio directo de extranjeros con las colonias americanas que pagaban impuestos específicos. No obstante, independientemente de los cambios de finales del siglo XVIII, la necesidad de las potencias europeas por vender sus productos en la Nueva España con la mayor cantidad de ganancias posibles, dio como resultado un contrabando imposible de erradicar en donde, gracias a las características geográficas, podían ingresar mercancías sin pagar derechos, realizando un intercambio ilegal de manera sencilla.

El comercio ilegal fue durante el siglo XVIII recurrente y en ocasiones permitido, se efectuaba desde la carga de los navíos, e incluía la participación de distintas autoridades –con sobornos– desde diferentes puntos y a través de toda la cadena comercial. A pesar de las constantes restricciones y castigos que imponía la Corona española a los transgresores fue imposible de controlar y suprimir. Sin embargo, a partir de la aplicación del libre comercio se disminuyó, ya que algunos de los productos que con anterioridad ingresaban de manera ilegal, se hacían legalmente. No obstante, según esta investigación y las valoraciones de Alejandro von Humboldt y Joel Robert Poinsett, primer representante estadounidense en México independiente, la cantidad de contrabando en el periodo previo y posterior a la independencia fue abundante:

El valor de los bienes importados secretamente [a Nueva España] se eleva, según una estimación realizada algo antes de la Revolución, a 4.5 millones de dólares anuales; y cada año se exportaban en secreto barras de plata y oro por un valor de 2.5 millones de dólares. Entre Veracruz y Jamaica se ha establecido un contrabando

---

<sup>131</sup> Para un dato más preciso del número de barcos, consultar la tabla de la página 286 del texto de Ruggiero.

<sup>132</sup> Javier Ortiz de la Tabla Ducasse. *op. cit.*, p. 175.

regular, y a pesar de los esfuerzos del gobierno y de las penas extremadamente severas contra este delito, las tiendas comerciales de México estaban y están muy bien surtidas con productos alemanes e ingleses.<sup>133</sup>

Esto nos confirma que el contrabando, a pesar de su disminución al abrirse el comercio, se siguió realizando con la evasión de impuestos y cargas. A pesar de que no se pueden conocer las cifras exactas, el contrabando fue abundante y recurrente. La Corona no pudo contener el mercado ilegal, hay una clara participación de las autoridades y de comerciantes establecidos o furtivos con los contrabandistas, que mantenían por motivos de abastecimiento o de conveniencia personal. Asimismo quedó asentado que el contrabando se efectuaba desde la construcción de los navíos y que en él participaron los comerciantes extranjeros, españoles y criollos, de manera permanente e inevitable. El contrabando, a pesar de ser un tema poco estudiado, fue fundamental en la economía, en la política y en la construcción de la sociedad novohispana. El siguiente capítulo trata de la legislación para el delito del contrabando, pues da un reflejo de lo permitido, prohibido y lo que se hacía durante el siglo XVIII, explico las diferentes autoridades que intervenían, la forma de proceder en los juicios, las penas, sentencias e indultos que se dictaron.

---

<sup>133</sup> Walther Bernecker. *op. cit.*, p. 19.



### III. Administración de justicia



El contrabando era, para el gobierno español, un delito que afectaba al comercio monopólico y a la Real Hacienda, por eso se perseguía, juzgaba y castigaba de forma estricta con la intervención de distintos órganos de justicia, dependiendo la instancia y gravedad. La Corona española atacó este delito con medidas punitivas, diplomáticas, económicas, administrativas y jurídicas. Estableció las formas de proceder en los juicios, los tipos de bienes que eran considerados ilegales y los escarmientos, sentencias y penas que le correspondían a los contraventores.<sup>1</sup>

La gran cantidad de leyes que se dictaron contra el comercio ilegal reflejan la gravedad del problema, la preocupación de las autoridades y, en buena medida, la inoperancia de su aplicación y frecuencia en su práctica, por que actuaba, para las colonias hispanoamericanas, como un sistema comercial “compensatorio” que subsanaba las carencias del abastecimiento que España no podía resolver. En muchas ocasiones las leyes y medidas se contradecían con respecto al tipo de géneros que se consideraban ilegales, a las autoridades que debían actuar en los juicios, la forma de distribuir lo comisado y los castigos que se imponían.<sup>2</sup>

Aunado a la recurrencia del delito, contradicciones en la legislación, imprecisiones en la administración de justicia que actuaban en primera y segunda instancia, las dificultades burocráticas que había por los tiempos y distancias entre la metrópoli y sus colonias americanas, y al poco personal de justicia comprometido con la Corona –por la corrupción entre los funcionarios y una consolidada red de complicidad de algunas autoridades locales con los propios contrabandistas–, hasta fines del siglo XVIII no había una recopilación actualizada de la legislación comercial. Esto dificultaba y obstaculizaba los procesos jurídicos frente al contrabando. La razón principal por la cual no hubo recopilaciones de leyes fue por la intensa actividad reformista, lo cual provocaba que al poco tiempo las leyes o mandatos fueran obsoletos. Las consecuencias implicaban

---

<sup>1</sup> John Henry Coathsworth. *op. cit.*, p. 46.

<sup>2</sup> En el capítulo de Contrabando desarrollé algunos ejemplos de géneros protegidos por estancos y vetados en periodos específicos. En este capítulo abordo la forma de proceder, las autoridades implicadas y la repartición de los géneros detenidos, lo indultos, etcétera.

un freno constante a los juristas, que se proponían recopilar la legislación.<sup>3</sup> Antonio de Capmany y Montpalau escribió en 1791 que

tampoco tienen los españoles actualmente un código legal de comercio y navegación, del qual me parece hay suma necesidad de fixar la práctica general de las plazas y los juicios de los magistrados y tribunales en la decisión de los varios ramos de negocios y cuestiones en las materias mercantiles, fuera de las ordenanzas de los antiguos Consulados de Barcelona, Burgos y Sevilla y del moderno de Vizcaya, de la ley y de la partida II, que trata de naos y mercaderes, esto es de su policía y de las leyes del título XXIV de la misma partida, de algunas practicas, órdenes, cédulas y autos acordados en la Recopilación de España sobre esta materia y en la *Curia Philippica*. Pero muchos de estos reglamentos que algunos más sirve para la historia del comercio que para su buena administración de justicia, no son observados ni acomodados a los presentes tiempos, ni indiferentemente aplicables al estado de la monarquía: y así no forman un cuerpo de legislación marítima. Cada plaza, cada puerto, cada consulado se gobierna por las prácticas locales y la costumbre general del comercio de que resulta alguna vez gran perplejidad den los jueces y no poca desconfianza en los litigantes.<sup>4</sup>

Por su parte, el virrey Revillagigedo escribió en 1794 en la *instrucción reservada* que dio a su sucesor, el marqués de Branciforte, que era necesario en 1794, también abunda en la necesidad de “un nuevo código de leyes para estos reinos [...] porque son tantas las reales cédulas y órdenes que es imposible que las sepan los que las debían observar”,<sup>5</sup> menciona también que muchas de las obras que existían estaban en manuscrito con circulación reducida entre los integrantes de las instituciones relacionadas con el tema.

Así pues, las obras e instrumentos legales que se usaban para la administración de justicia –la práctica legal– eran, entre otras, las de derecho judicial o procesal, las teóricas de comercio relacionadas con su legislación y las de historia del comercio, que reúnen las reglamentaciones antiguas con el objetivo de explicar

---

<sup>3</sup> José María Quirós, *op. cit.* pp. 43 y 44.

<sup>4</sup> *Ibidem.*, pp. 44 y 45, cita de: Capmany y Montpalau, *Apéndice a las costumbres marítimas*, pp. 223 y 224.

<sup>5</sup> *Ibidem.*, p. 45, cita de: conde de Revillagigedo, *Instrucción reservada al marqués de Branciforte* (1794), introducción y notas de José Bravo Ugarte, México, editorial Jus, 1966, p. 150.

históricamente la evolución del intercambio mercantil.<sup>6</sup> Este conjunto de obras nos muestra el tipo de legislación sobre el comercio legal, las características del comercio ilegal, las particularidades de los procesos en los delitos comerciales, las autoridades que intervenían en los asuntos de contrabando, los productos ilegales, etcétera. En este capítulo, basado en estos textos y en documentos del Archivo General de la Nación, describo los órganos que intervenían en la lucha en contra del contrabando, que nos dan las bases para entender el seguimiento de los juicios y las penas a las que eran sometidos los contraventores durante el siglo XVIII.

La construcción de la administración de justicia indiana fue casuística, no tuvo un plan preconcebido, sus órganos jurisdiccionales se formaron conforme se fueron necesitando. En un principio se utilizaron órganos que actuaban desde España, y poco a poco se instauraron los propios novohispanos,<sup>7</sup> con la base y los fundamentos españoles. Los órganos de justicia podían ser ordinarios, especiales o de fuero.<sup>8</sup> Para este trabajo me interesa la administración de justicia ordinaria que, para las Indias Occidentales, estaba organizada en tres niveles: el supremo tribunal o Real y Supremo Consejo de Indias, que tenía jurisdicción sobre todas las Indias desde España; los tribunales de alzada, formados

---

<sup>6</sup>La *Guía de negociantes* escrita por José María Quirós en 1809, fue entregada al Consulado de Veracruz en los primeros días de 1810. Tuvo dos finalidades indispensables: hacer una recopilación de la legislación mercantil vigente en un ámbito internacional y solucionar las necesidades regionales de Veracruz. Esta obra buscaba facilitar el actuar de los jueces y tribunales al tener, en un solo volumen, el compendio de la legislación. Asimismo buscaba acabar con el monopolio del conocimiento legislativo por parte del Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México. Fue un arma de defensa de los comerciantes contra las posibles arbitrariedades, pues informaba sus deberes y derechos, en: José María Quirós. *Guía de negociantes: compendio de la legislación mercantil de España e Indias*, UNAM, México: 1986, pp. 40, 41.

<sup>7</sup> Ya que la distancia entre España y la Nueva España es de más de 7,000 km, y el tiempo normal que se ocupaba para comunicarse con los tribunales españoles y recibir respuesta iba de los seis meses al año, y muchas veces más. Por eso, el Monarca impulsó la creación de esas instancias en la Nueva España, para fortalecer y ampliar su control, “confiando” en el gobierno novohispano.

<sup>8</sup> Los órganos especiales “servían para juzgar a individuos o materias determinadas que por su relevancia o especialización se consideraba que requerían de juzgadores u ordenamientos propios y exclusivos”. El fuero es un conjunto de normas jurídicas especiales, tanto materiales como procesales, que regulan a personas o situaciones especiales. Los principales fueros eran: los de Acordada, Consulado, Eclesiásticos, Indios, Inquisición, Minería, Militares, Protomedicato, de la Universidad y de Real Hacienda. Las personas o materias que no tenían cabida en los órganos especiales o de fuero, caían dentro de la jurisdicción de los tribunales ordinarios.

Como la justicia ordinaria tenía fama de ser dura, las personas buscaban el amparo de una jurisdicción particular; los soldados se acogían al fuero militar, los clérigos a los tribunales eclesiásticos, los mercaderes a su consulado y el que no tenía otra alternativa, buscaba protegerse con el derecho de asilo que, le impedía a la justicia ordinaria ingresar a los lugares sagrados en persecución de un delincuente, sin embargo, este derecho no aplicaba en el delito de contrabando, en: José Luis Soberanes. *op cit.*, pp. 19 y 20.

por las Reales Audiencias, dentro de cada jurisdicción, y los tribunales de primera instancia, que fungían en el ámbito local.<sup>9</sup>

El rey por ser la máxima autoridad de justicia, tenía conocimiento e injerencia en los asuntos de justicia dentro de su reino. Los juicios que requerían de su intervención para la aprobación de la sentencia eran los graves e importantes, o los que solicitaban explícitamente su injerencia. Actuaba generalmente con la asesoría del Consejo de Indias. El Real y Supremo Consejo de Indias se fundó el 1º de agosto de 1524 y perduró hasta 1834: *a)* era real, ya que asesoraba directamente al monarca y actuaba con él; *b)* universal, debido a que su jurisdicción abarcaba todo tipo de materias, tanto temporales como espirituales y, porque todos los reinos y estados de Indias dependían de él, y *c)* supremo, porque encima de él sólo estaba el rey. El Consejo de Indias aprobaba o rechazaba en última instancia, junto con el rey, los delitos graves con sentencias mayores, como la pena de muerte. Estaba dividido en: Sala de Justicia, Sala de Gobierno, Junta de Guerra, Junta de Hacienda y Junta o Consejo de Cámara o Cámara de Indias.

La Sala de Justicia del Consejo de Indias fue el tribunal superior en los territorios americanos. Estaba integrada por consejeros letrados, encargados de la resolución en los asuntos de mayor trascendencia, como los criminales: delitos de comiso<sup>10</sup> por contrabando, delitos cometidos en la Carrera de Indias y la evasión tributaria.<sup>11</sup> Esta sala podía solicitarle a las reales audiencias o a cualquier tribunal indiano los expedientes o los asuntos en tramitación para intervenir por demanda, querrela, apelación o por vía ordinaria, siempre y cuando fueran asuntos graves.<sup>12</sup>

En la Nueva España la administración de justicia quedó en manos del virrey, de la Real Hacienda y de la Real Audiencia con su Sala del Crimen. Sin embargo, por la gravedad e incidencia del delito se requirió, en primera instancia, la justicia territorial con la participación de los alcaldes mayores, oficiales de la Real Aduana, gobernadores,

---

<sup>9</sup> Alcaldías ordinarias, alcaldías mayores, subdelegaciones (que sustituyeron a las alcaldías mayores y a los corregimientos a partir de la instauración de las intendencias), corregimientos, gobernaciones, intendencias (que remplazaron a las gobernaciones a partir de 1786) y el juzgado de provincia.

<sup>10</sup> Del latín *commisum* que significa confiscación. En derecho es la pena de pérdida de la cosa, era aplicable al que comerciaba con géneros prohibidos o sin un contrato en que se estipulaban los permisos pagados.

<sup>11</sup> Estos delitos los conocía generalmente en última instancia, cuando aprobaba o rechazaba la sentencia.

<sup>12</sup> Mariana Moranchel Pocaterrea, "Las ordenanzas del Real y Supremo Consejo de Indias de 1636. Primera parte", en: *Cuadernos de Historia del Derecho*, núm. 8, UNAM, México: 2001, pp. 273-379.

corregidores, oficiales, alguaciles, tenientes específicos y subdelegados de las intendencias.<sup>13</sup>

El virrey era el presidente de la Real Audiencia, juez supremo y como tal, tenía injerencia en materia de justicia. Votaba en los juicios que llegaban a la audiencia, firmaba las sentencias dictadas por la Audiencia y canalizaba las órdenes del rey para su ejecución. Tenía la facultad de perdonar los delitos comunes, pero no los de *lesa majestad*, ya que el monarca era el único que podía indultarlos.<sup>14</sup>

Las reales audiencias eran el eje de la administración de justicia en las colonias españolas, tenían injerencia en asuntos civiles y criminales. Estaban conformadas por un presidente, que era el virrey, un regente (que a partir de 1776, fungía como primer ministro decano y servía de enlace entre la Audiencia y su presidente), entre cuatro y ocho oidores dependiendo la época, cuatro alcaldes del crimen y tres fiscales,<sup>15</sup> que oficiaban en dos salas: una de lo civil y otra de lo criminal. Para separar las materias civiles de las criminales se creó la Sala del Crimen en 1568, con esto, los oidores se encargaron de los asuntos civiles. La Real Audiencia conocía en primera instancia los casos graves como los relativos a: mujer forzada, casa quemada, quebrantamiento de caminos, y los de *lesa majestad* como el contrabando. También intervenía cuando los implicados eran personas pobres, sencillas y miserables como: viudas, huérfanos o menores. Como tribunal de segunda instancia conocían las apelaciones de las sentencias<sup>16</sup> dictadas en primera instancia por los alcaldes ordinarios, gobernadores, corregidores, alcaldes de minas y otras autoridades. La Nueva España contó con dos reales audiencias: la Real Audiencia y Chancillería de México y la de Guadalajara,<sup>17</sup> cuyas delimitaciones geográficas tuvieron pocas variaciones.

---

<sup>13</sup> La Nueva España tuvo dos divisiones territoriales: la antigua a base de reinos, provincias o gobernaciones; y la de intendencias implantada a partir del 4 de diciembre de 1786.

<sup>14</sup> Antonio Dougnac Rodríguez. *op. cit.*, pp. 108-110.

<sup>15</sup> Los fiscales fueron los representantes de la sociedad, existieron dos fiscales de justicia, que eran los defensores de los intereses del fisco, y uno del crimen, que se encargaba de promover la observancia de las leyes sobre los delitos y las penas. Para la aplicación de las sanciones del orden penal, se necesitaba la intervención del fiscal. En la Real Audiencia también actuaban otros "oficiales subalternos", entre ellos: un alguacil mayor, un relator, un escribano de cámara, abogados, procuradores y un portero.

<sup>16</sup> Para las apelaciones de los delitos graves con sentencias mayores, se podía acudir a la Audiencia, en primera apelación y al Consejo de Indias, en segunda.

<sup>17</sup> Como se observa en el mapa 7, la jurisdicción de la Audiencia de México (1586-1821) abarcaba el centro y sur de la Nueva España, en concreto, el corregimiento de la ciudad de México, la gobernación de Yucatán, Acapulco, las alcaldías mayores de Tabasco, Cuautla o Amilpas, Tacuba e Ixtlavaca o Metepeque y el corregimiento de Veracruz. Los magistrados de la Real Audiencia y Chancillería de México eran: el regente, los alcaldes del crimen y los fiscales, en: José Luis Soberanes. *op. cit.*, pp. 20 y 21.

MAPA 7  
Distritos de las Audiencias novohispanas.<sup>18</sup>  
(Siglos XVI a XVIII)



La Real Sala del Crimen de la Audiencia de México se encargaba de todas las cuestiones criminales que llegaban a la Audiencia, estaba compuesta por cuatro o cinco alcaldes del crimen, funcionarios letrados, que se reunían en conjunto para analizar los juicios y dictar las sentencias.<sup>19</sup> Para los casos graves con penas mayores como la de muerte, se necesitaba la aprobación del virrey, mismo que ordenaba la ejecución de los

---

La fundación de la Audiencia de Guadalajara se constituyó de la siguiente manera: "... que en la Ciudad de Guadalajara, aya Audiencia y Chancillería Real, con un presidente, quatro oidores y un Fiscal: la qual tenga por distrito las provincias de la Nueva Galicia y Culiacán con las de Copála, Colima y Zacatúla, y los Pueblos de Avalos." Su jurisdicción abarcó los actuales estados de Jalisco, Nayarit, Aguascalientes, Zacatecas, Durango, Chihuahua, Sinaloa, Sonora, las Californias, Arizona y Nuevo México, en: Rodrigo de Aguilar y Acuña y Juan Francisco Montemayor y Córdoba de Cuenca. *Sumarios de la recopilación general de leyes de Indias Occidentales*, 1ª edición facsimilar, UNAM / FCE (Política y derecho), México: 1994, libro II, tomo XIII, ley III.

En el resto de la América española se crearon en un principio 12 audiencias, y llegaron a ser 14: México, Guadalajara, Buenos Aires, Caracas, Confines, Cuzco, Charcas, Manila, Lima, Guatemala, Quito, Santa Fe de Bogotá, Santiago y Santo Domingo. Los jueces que lo integraban tomaban las decisiones en conjunto, colegiadamente, en sesión, en: José Luis Soberanes. *op. cit.*, pp. 20 y 21.

<sup>18</sup> Mapa obtenido del *Nuevo atlas nacional de México*, UNAM-Instituto de Geografía, México: 2007.

<sup>19</sup> José Luis Soberanes. *op. cit.*, p. 49.

castigos. Únicamente el Consejo de Indias podía apelar los veredictos dictados en esta sala.<sup>20</sup> En 1736 el gobernador de Veracruz, argumentó que los alcaldes del crimen no se daban abasto para resolver todos los casos que llegaban a sus casas, y que esto daba lugar a que se cometieran abusos en el comercio, sugirió que se necesitaban más escarmientos para disminuirlos y le solicitó a la Corona un permiso para que los gobernadores y los alcaldes ordinarios tuvieran la facultad de imponer la pena de muerte, pero no se le otorgó.<sup>21</sup>

Las autoridades locales, como los alcaldes mayores o gobernadores, actuaban en primera instancia como jueces ordinarios. Estaban autorizados y obligados a conocer las causas del contrabando para su persecución, organizaban rondas para aprehender a los contrabandistas. El juez encargado de la causa era el subdelegado del distrito en donde se hacía la detención.

Los juicios penales iniciaban en el lugar donde se abría el caso, que podía ser la capital del virreinato, una gobernación, un corregimiento, una alcaldía mayor o un simple municipio. Dentro de la ciudad de México actuaban los alcaldes del crimen y los alcaldes ordinarios; en las capitales de gobernación el gobernador, pero si no había estudiado la carrera de leyes (no era letrado), el teniente de gobernador llevaba el caso, y lo firmaba el gobernador; en las capitales de corregimiento eran los corregidores los que llevaban el caso y lo firmaban, y en las alcaldías mayores los alcaldes mayores. Cuando un juicio se abría en una población que no era residencia de gobernador, corregidor o alcalde mayor, era llevado por uno o dos alcaldes ordinarios.<sup>22</sup>

En 1786 se unificó el sistema de autoridades locales, suprimieron las gobernaciones, los corregimientos y las alcaldías mayores, y en su lugar instauraron doce intendencias divididas en subdelegaciones. Con esta nueva distribución, los asuntos civiles y penales se atendían, en primera instancia, ante la máxima autoridad del centro de población correspondiente (intendente, subdelegado o alcalde ordinario). Si el caso requería, por gravedad, incidencia o apelación la intervención de la Real Audiencia, se recurría a ella en segunda o tercera instancia.<sup>23</sup> Como en muchas ocasiones los límites de la jurisdicción no resultaban muy claros, hubo pleitos y roces entre los distintos juzgados.

---

<sup>20</sup> Jorge Ignacio Rubio Mañé. *El virreinato: orígenes y jurisdicciones, y dinámica social de los virreyes*, UNAM / FCE, México: 1983, pp. 71-73.

<sup>21</sup> AGN. *Reales Cédulas*, vol. 56, exp. 11, f. 29-32.

<sup>22</sup> Ismael Sánchez. *op. cit.*, pp. 299-301.

<sup>23</sup> José Luis Soberanes. *op. cit.*, pp. 65 y 66.

Estos problemas prolongaban los juicios, entorpecían la justicia y ponían a la luz la ineficiencia en la aplicación de la ley.

Por su parte, la Real Hacienda estaba encargada de la administración financiera de la Nueva España, incluyendo el cobro, cuidado y aplicación de las rentas. Se le asignó la persecución de los deudores del fisco, sin la necesidad de recurrir a los tribunales, por eso, actuaba en los asuntos de contrabando. Tenía injerencia en la venta y distribución de lo comisado, a ella le correspondía un porcentaje importante.<sup>24</sup> Los jueces subdelegados de rentas fueron los encargados del conocimiento de las causas de contrabando dentro de su jurisdicción.<sup>25</sup> A finales del siglo XVIII los intendentes y subdelegados de rentas debían conocer los casos de contrabando privativamente y con separación de todos los tribunales, audiencias, chancillerías y consejos, con dependencia exclusiva a la Hacienda.

## 1. SOBRE LOS JUICIOS DE CONTRABANDO

Los juicios de contrabando se clasificaban, de manera general, en leves o graves. Los primeros se distinguían porque el valor del fraude no excedía los mil reales,<sup>26</sup> a éstos no se les formaba proceso escrito, pero sí se tomaba un testimonio de la aprehensión. Dentro de los casos graves se incluían: la venta ilegal de productos estancados,<sup>27</sup> los casos de reincidencia o resistencia, cuando había apoyo por parte de autoridades novohispanas, cuando había prófugos y aquéllos en que los géneros eran valuados en más de mil reales.

El juicio se podía iniciar con una denuncia pública, “cuando el denunciador abiertamente y sin rebozo se presenta denunciando algún contrabando”, o secreta, “cuando [se] da la queja o noticia sin querer que suene su nombre”.<sup>28</sup> El denunciador

---

<sup>24</sup> Ismael Sánchez. *op. cit.*, título II del libro VIII.

<sup>25</sup> Si eran iletrados debían conducir el juicio junto con asesores originarios o de nombramiento especial.

<sup>26</sup> Mil reales era mucho dinero, por ejemplo, los derechos parroquiales del entierro de Beatriz de Paz y Vera en 1694 costaron 12 pesos 4 reales; y una arroba de manteca y jamón costaban aproximadamente 5 pesos 4 reales, y un esclavo tenía un costo aproximado de 150 pesos. Una relación del valor adquisitivo de la moneda está en el apéndice 5.

<sup>27</sup> Mercancías monopolizadas por la Corona en su producción y/o comercio, para protegerlos y beneficiarlos. Le generaba importantes ingresos al gobierno español y a las personas que intervenían directamente en su elaboración. Dentro de los artículos estancados se encontraban la pólvora, el mercurio (azogue), el tabaco, la sal, los naipes, el papel sellado, y otros.

<sup>28</sup> Josef López Juana Pinilla. *op. cit.*, p. 95.

debía presentar un pedimento al juez en el que refería el hecho, causas, cosas y responsables que denunciaba; los géneros que presentaban como pruebas del fraude se retenían para el peritaje y la justificación del caso. Para estimular las denuncias de contrabando y contrabandistas, el Rey autorizó una gratificación "... en el caso de haber denunciadores públicos o secretos pueda el virrey aplicarles alguna moderada gratificación deducida del importe total del Comiso si los regulase dignos de ella".<sup>29</sup>

El proceso contra los involucrados en la compra-venta de productos de estanco, de comercio ilícito, o por la introducción sin guía o despacho,<sup>30</sup> se podían seguir por pesquisa o por aprehensión. Cuando se hacía por vía de pesquisa general, era necesaria una investigación formal con testigos y justificación de la causa. Si era por aprehensión, el juicio se hacía a partir de la captura en el momento de la introducción de las mercaderías o, cuando los géneros eran decomisados en la casa o propiedad del malhechor, en este caso la posesión del género ilícito era prueba suficiente para abrir un proceso de contrabando.

Después de que los jueces y ministros del contrabando hacían la aprehensión del fraude y/o de los contraventores, se dictaba el auto de oficio que refería el hecho y se de comisaban los géneros para que los peritos los valoraran.<sup>31</sup> Un escribano tenía que dar fe de lo acontecido y de la aprehensión.

... y para que se sepa y reconozca el modo que se ha de tener en el reconocimiento de si los géneros o mercaderías que se hallaren o denunciaren son de contrabando, mandamos que de aquí en adelante el juez o veedor que hiciere la visita o conociere la denunciación, nombre un reconecedor, conforme al género aprehendido, y otro la persona en cuyo poder le hallaren, los cuales con juramento, so pena de traidores que

---

<sup>29</sup> *Ibidem*, cap. Comercio ilícito, núm. 173.

<sup>30</sup> Estos procedimientos están basados en la instrucción de 1771, la cual "debe mirarse siempre como un reglamento sabiamente meditado y digno de continuar sirviendo de norma para los procedimientos judiciales [...] algunos de sus artículos han sido mejorados con la experiencia de Órdenes y Resoluciones [...] trata del] modo de substanciar las causas de fraude y contrabando [de] las penas que han de imponerse a los perpetradores de estos delitos, según la clase y gravedad de cada uno", en: *ibidem.*, segunda parte, p. 80.

<sup>31</sup> Los peritos eran nombrados por el juez y debían ser expertos en la materia. Según las cédulas y órdenes de contrabando para distinguir y valorar la calidad de los géneros aprehendidos, los debían pesar, medir, contar, valorar y declarar si eran géneros fraudulentos. Su declaración incluía el día y la hora del reconocimiento, y el juramento de hacer bien y fielmente la declaración. Esta declaración se consideraba de juicio y no de testificación, pues conforme a ella se dictaba la sentencia, en: Pedro González Salcedo. *op. cit.*, cap. XXII.

les imponemos no haciendo bien su oficio, declaren que géneros de mercaderías son las que se les enseñaren y confirmando ser de Francia, del rebelde reino de Portugal y sus islas, se [les] dé desde luego por perdido y [de] no ser conformados, [que] el juez o veedor nombre [a] un tercero, el cual declare en la misma forma y en lo que los dos reconocedores se conformaren.<sup>32</sup>

En cuanto a los reos, se les tomaba su declaración para encontrar cómplices o alguna vinculación con otro acto ilícito que hubieran cometido. El interrogatorio incluía el juramento de veracidad, se le preguntaba su nombre completo, procedencia, grupo social o étnico al que se pertenecía (español, mestizo, negro, indígena, etcétera), estado civil, edad y oficio. Se les pedía que hiciera una descripción del suceso, se le cuestionaba si era la primera vez que cometía el delito o si se trataba de reincidencia, y se les preguntaba otras especificidades del caso. También se interrogaba a los testigos, para darle mayor formalidad y consistencia al juicio.

Las autoridades buscaban el mayor número de pruebas posibles contra el acusado que confirmaran el delito, un número significativo de casos fueron descartados por falta de pruebas. En estos casos el inculpado no era considerado del todo inocente, por lo que era puesto en libertad bajo custodia durante un año.

En la detención, declaración, peritaje, interrogatorios y acumulación de pruebas, no debía emplearse más de tres días,<sup>33</sup> después de esto, mandaban a prisión a los reos y se le embargaban los bienes a los involucrados en el contrabando, ya fueran dueños, conductores, expendedores, vendedores, auxiliadores, encubridores o compradores. Posteriormente se les notificaba a los reos su traslado a la capital y se les asignaba un procurador para su defensa. En la capital, el tribunal de la Real Hacienda, en caso de estar comprobado el fraude, dictaminaba la sentencia con acuerdo del asesor. Se le notificaba la sentencia al superintendente general de la Real Hacienda para asegurar la mejor conducción del caso o por si había alguna oportunidad de revocar los autos. Después se le pasaba la sentencia al subdelegado de la misma Real Hacienda, que

---

<sup>32</sup> Pragmática del 31 de enero de 1650, en: *Ibidem*, cap. XXI.

<sup>33</sup> Si se tardaban más de tres días en dictar la sentencia, los visitadores o cabos de ronda, los dependientes del juzgado y los subdelegados que hubiesen dado causa al retraso, eran privados de sus cosas y tenían que pagar, de la parte que les tocaba del comiso y de sus sueldos, el alimento y perjuicios de los reos durante el tiempo extra.

aprobaba o desaprobaba las penas de presidio, comiso de géneros<sup>34</sup> y de embarque del carruaje o caballerías en que se condujeron los géneros.

El procesado tenía entre cinco y ocho días para presentar su apelación, en casos especiales se podía extender hasta un mes. Durante este tiempo se suspendía la ejecución de la sentencia (excepto la venta de los géneros) y el reo debía demostrar la inocencia con su memorial, testigos, y evidencias claras y contundentes. Con respecto a la apelación, la Real Cédula<sup>35</sup> del 6 de octubre de 1783 menciona:

Que todas las apelaciones de las causas de comiso sobre Comercio ilícito, deben ir a la Real Persona y Supremo Consejo de Indias, a excepción sólo de las de contrabandos de extranjeros que deben fenecerse en América.<sup>36</sup>

Generalmente después de que se le dictaba la sentencia al reo los géneros incautados eran vendidos y/o repartidos. La forma de proceder para esta distribución tuvo muchas modificaciones durante todo el periodo colonial, dependía de las personas que actuaban, de las autoridades correspondientes en hacer la repartición, del tipo y cantidad de géneros decomisados, de si habían pagado derechos, si había testigos o denunciadores y de las necesidades específicas de la Corona. Siempre se pagaban primero los reales derechos, el resto de ganancias se dividía en dos partes: una para la Corona que ingresaba por medio de la Real Hacienda y la otra se repartía entre aprehensores, denunciadores y funcionarios del juicio, como forma de estímulo y de agradecimiento. En *Política indiana* se especifica que después de que se sacaban los reales derechos (generalmente correspondía a 15%), se dividía lo restante en seis partes: una se le daba a los jueces (14.16%) y el resto se dividía en dos, si había denunciador se le daba la tercera parte

---

<sup>34</sup> Cesare Bonesana menciona que la pena de comiso es justa, pero que es más eficaz para disminuir el contrabando, reducir los impuestos aduaneros. “La pena de perder la mercancía prohibida y lo que la acompaña, es justísima; pero será tanto más eficaz cuanto sea más pequeño el impuesto”, en: Cesare Bonesana. *op. cit.*, p. 95.

<sup>35</sup> Las reales cédulas constituían la manera habitual con la que el rey y el Consejo de Indias transmitían a las autoridades particulares del Nuevo Mundo su voluntad de mando en los asuntos de gobierno, justicia, guerra y hacienda.

Tanto las provisiones como las cédulas eran transcritas íntegramente en unos libros de registro o cedularios que llevaba el escribano de cámara de gobierno del consejo. Podían ser generales, con disposiciones para todas las Indias y particulares, con instrucciones para determinadas provincias o reinos. Las cédulas eran archivadas en las audiencias y cabildos sin un orden preciso, lo que dificultaba su búsqueda.

<sup>36</sup> Juan de Solórzano Pereyra. *op. cit.*, cap. Comercio ilícito, núm. 166.

(23.61%) y el resto a la Real Hacienda (47.23%), pero si no había, todo (70.84%) se le asignaba a Hacienda.<sup>37</sup>

Para simplificar este proceso hubo una modificación para la distribución del comiso en las últimas décadas del siglo XVIII, en donde todo lo recaudado, junto con las multas u otro medio en que era transportado el contrabando, se dividían en cuatro partes: dos se le repartían a los aprehensores,<sup>38</sup> una a la Real Hacienda y la última, se dividía a la mitad, una se daba a los subdelegados (que conocían de las causas y declaraban los comisos) y la otra mitad se aplicaba al fondo de resguardos.<sup>39</sup> Sin embargo, como cada caso era diferente y tenía sus peculiaridades, era difícil establecer los porcentajes y los beneficiarios. Esto generó que en muchas ocasiones no se llegaran a acuerdos simples y la distribución la resolvían en última instancia el rey en colaboración con el Consejo de Indias.

El siguiente caso, sucedido en España a principios del siglo XIX, resume las características descritas de un juicio de contrabando de causa grave, en el que hubo aprehensión de bienes y de reos. No podemos conocer los detalles del juicio, debido a que el autor del libro, Josef López Juana Pinilla, no especifica el lugar donde se desarrolló la aprehensión y el juicio, posiblemente por ser un caso reciente a la publicación del libro o para generalizar la forma de actuar en los juicios de contrabando.<sup>40</sup> Ejemplifica la forma de proceder en los casos de contrabando que se usaron también en la Nueva España durante el siglo XVIII, esta parte del juicio prácticamente no tuvo variaciones a lo largo del periodo.

El 13 de julio de 1806 se encontraba el señor comandante del resguardo de rentas, a las seis de la mañana, recorriendo *su territorio* en busca de contrabandistas, cuando encontró a cuatro hombres montando a caballo. Le resultaron sospechosos por los trajes, clase de cargas, armas de fuego y por andar fuera del camino público. Después de una gran batalla, los malhechores se rindieron y fueron aprehendidos. El comandante los

---

<sup>37</sup> *Ibidem*, tomo 2, núm. 12.

<sup>38</sup> Una de estas cuartas partes se aplicaba antes, en conformidad con la Real Cédula del 17 de diciembre de 1770, a la Sala de Justicia del Consejo, pero en este caso se daba a la Real Hacienda, en virtud de la Real Cédula del 10 de julio de 1797.

<sup>39</sup> Cuando el comiso era de tabaco, se dividía en tres partes: una para el juez y las otras se repartían entre el denunciador y los guardias. Pero si no había denunciador se dividía en cuatro partes iguales y se repartían como en el común de los géneros descritos en el cuerpo del texto.

<sup>40</sup> Josef López Juana Pinilla. *op. cit.*, pp. 20-80.

condujo a la cárcel *del pueblo más cercano*, en donde los cateó, separó y confirmó que eran contrabandistas.<sup>41</sup> Se siguió con el reconocimiento de la mercancía, que incluía:

dos tercios de tabaco de hoja, que en bruto y con las mantas y sogas que estaban liados pesaron 8 arrobas y 14 libras castellanas. 2 fardos de anego o lienzo crudo y en ellos 80 piezas sin principiar de muselinas lisas y bordadas de diferentes clases. 2 fardos iguales a los anteriores y en ellos 20 piezas de pana de diferentes colores (6 negros lisos, 4 negros rayadas o labradas, 4 color verde oscuro rayadas, 4 color turquí lisas y 2 blancas listadas). 2 dardos y en ellos 20 docenas de pañuelos de algodón al parecer de una misma clase aunque de diferentes dibujos, 20 docenas de pañuelos de hilo todos blancos con orillas o cenefas de diferentes colores. Unas alforjas de lana comunes en ellas una bota con un poco de vino. Una alforja con cuatro libras de carne cruda y 3 de pan. Otra bota con poco vino y 2 libras de tocino. Dos panes de 6 libras, 4 escopetas largas de las regulares descargadas [y] 4 caballos.<sup>42</sup>

Los reos fueron trasladados a *la capital*, se les puso en manos de los ministros de rentas reales y se les dictaron las penas de comiso, pecuniarias y personales que las leyes y reales instrucciones establecían. Por la resistencia que hicieron se les sentenció con doscientos azotes y a cinco años de reclusión en África (nótese que este caso ocurrió en España, cuando el delito se efectuaba en la Nueva España usualmente eran mandados a Filipinas o Florida).<sup>43</sup> Se les embargaron los bienes de sus casas<sup>44</sup> y se les multó de forma mancomunada con 30% del valor de las mercancías de ilícito comercio. Los bienes comisados se analizaron, se les dio precio y los que eran de buena calidad se pusieron a la venta. El dinero recaudado se dio al tribunal de la jurisdicción donde fueron detenidos.

Se podía iniciar un juicio cuando no se tenían pruebas, ni testigos, se podía proceder a la aprehensión de sospechosos que tenían fama de contrabandistas, eran detenidos por un determinado tiempo, mientras estaban encerrados se procedía a la

---

<sup>41</sup> Si para la custodia o traslado de los reos se necesitaba ayuda, se recurría a los jueces ordinarios del mismo pueblo, que debían presentar su apoyo sin demora.

<sup>42</sup> Josef López Juana Pinilla. *op. cit.*, pp. 24 y 25.

<sup>43</sup> Otros presidios estaban en La Habana, Veracruz, Acapulco, Piedras Negras o Pensacola.

<sup>44</sup> Si el reo o cómplice tenía más bienes en el corregimiento o intendencia en el que se hacía la aprehensión se debía ejecutar su embargo y depósito, pero si se encontraban en otro lugar no convenía detener el proceso para realizar el comiso.

investigación y a la búsqueda de pruebas y testigos para sustentar el caso, de no encontrarse los elementos se ponían en libertad bajo vigilancia.

El primero de agosto de 1792, en la ciudad de la Purísima Concepción de Celaya, don José Antonio Flores Guarda, funcionario de la real aduana, aprehendió a la una de la mañana siete cargas de vino mezcal que conducían tres hombres en siete mulas y un burro. Detuvo las mercancías pero no a los contrabandistas que se dieron a la fuga. Se dirigió a la ciudad con las bebidas para reconocerlas y levantar el juicio y, le dejó encargadas las bestias a una vecina suya, Matilde Ramírez, que se encontraba en ese momento con Alejandro Romero. Cuando regresó, las mulas ya no estaban. Por sospecha de complicidad con los contrabandistas, debido a la reputación pública que tenían de viñateros ilegales, detuvo a Matilde (mujer con fama de contrabandista) y a Alejandro.

Las bebidas fueron examinadas por el maestro perito don Simón Muñoz quien, por el olor, color y sabor las encontró ilícitas. Fueron derramadas públicamente en la plaza de la ciudad. Después de seguir el juicio, de tomar las declaraciones de Matilde y Alejandro y, de no haber encontrado evidencias del delito, fueron puestos en libertad bajo vigilancia.<sup>45</sup> Como se observa en este caso, estaba permitido hacer la aprehensión de la carga, sin el sospechoso y sin que el reo se encontrara contrabandeando; se procedía por denuncia o por fama de quien vivía del fraude, de encubrir o de auxiliar a los contrabandistas. No se procedía a encerrar al sospechoso ni a embargar sus bienes hasta que en el juicio se tuvieran pruebas contundentes, con testigos y de ser posible con causas acumuladas; si resultaba culposo, se formalizaba su encierro.

Además de los casos regulares o comunes de contrabando, como el proceso descrito, había casos especiales en los que se actuaba diferente: los individuos del Real Ejército y Armada contaban con un fuero especial en épocas de guerra, y si cometían delitos de contrabando eran juzgados dentro del ejército por su juez inmediato. Otro ejemplo ocurría cuando el detenido era menor de 25 años, al que se le proveía de un curador que fungía como tutor responsable.

La equidad natural asiste al amparo de los menores para que no padezcan los daños de su fragilidad y poco conocimiento [...] si algún menor introdujese mercaderías de contrabando no puede ser castigado con las penas establecidas por el derecho, leyes

---

<sup>45</sup> AGN. Acordada, vol. 26, exp. 16.

y pragmáticas publicadas contra los que incurren en este tipo de género de delito. Se hace distinción del menor de catorce y el menor de 25 años, al primero después de treinta días se le libera[ba] de su pena con la paga de derechos, y al segundo se le podían caer sus bienes en comiso, se le [podía conferir] el beneficio de restitución para su seguridad. Para esta restitución se tenía que distinguir en el caso de haber y probarse el dolo o [la] malicia [...]. Aunque haya dolo presunto no se le podrá negar por la piedad y equidad que a lo frágil de los pocos años quisieron.<sup>46</sup>

Es importante aclarar que los miembros del Estado eclesiástico durante parte del periodo colonial contaron con importantes privilegios, sin embargo Carlos III, que buscaba recuperar el poder absoluto de su impero, retiró el derecho de asilo y otras libertades.<sup>47</sup> Por esta razón, los involucrados en el delito, quedaban sujetos a los jueces de rentas. Un contrabandista no podía recurrir al asilo en las iglesias, si lo hacía, los dependientes de justicia de la Corona podían ingresar, previa autorización, para detenerlo.<sup>48</sup> Por ejemplo, el caso de Mateo Martín, acusado por introducir una carga de tabaco de hoja ilegal, que se ocultó en un templo. Se le mandó el documento correspondiente al juez eclesiástico de *esa ciudad* y a su obispado para proceder a la extracción y conducción del reo a las reales cárceles, como finalmente ocurrió.<sup>49</sup>

Por otro lado, si algún dependiente de justicia de la Corona, capitán, maestre u oficial de algún navío de su majestad o de alguna compañía de comercio, era detenido con productos ilegales, se le privaba o suspendía de su empleo y se le imponían las penas

---

<sup>46</sup> Pedro González Salcedo. *op. cit.*, cap. XXVI. El término “caer sus bienes en comiso” se utilizaba cuando se confiscaban los bienes del reo, cuando en la cita se menciona que se le podía conferir “el beneficio de restitución” se refiere a que al acusado menor de 25 años se le podía reivindicar, siempre y cuando no hubiera actuado con dolo a la hora de cometer el delito, en este caso contrabando.

<sup>47</sup> Este tema lo aborda Nancy Farris, en: *La corona y el clero en el México colonial, 1579-1821, la crisis del privilegio eclesiástico*, FCE, México: 1995.

<sup>48</sup> Real Decreto de 29 del abril de 1795 y Cédula del 8 de junio de 1805, caps. 17 y 19, en: Josef López Juana Pinilla. *op. cit.*, p. 13 y Real Cédula del 2 de febrero de 1730, que menciona que los superiores eclesiásticos debían proceder con todo rigor contra sus súbditos transgresores en el comercio ilícito, en: *Ibidem.*, tomo 1, cap. Comercio ilícito, núm. 159. Para poder entrar a la iglesia para buscar a los contrabandistas o los géneros ilícitos, los ministros de Rentas debían llevar siempre consigo un despacho del Nuncio de su Santidad para el reconocimiento de iglesias, conventos y demás sitios; podían entrar y hacer la aprehensión de los fraudes siempre que tuvieran justificación o fundada sospecha de ocultarse el contrabando en los lugares sagrados.

<sup>49</sup> Caso del 10 de agosto de 1806. En el *Tratado teórico-práctico*, se menciona este caso como ejemplo de la inmunidad eclesiástica, pero no se menciona la ciudad en la que ocurrió dicho suceso.

de los introductores o encubridores de fraude. Estas sentencias le correspondieron a los reos del caso de Ahedo, que desarrollo en el último capítulo de esta tesis.<sup>50</sup>

## 2. PENAS Y CASTIGOS A LOS CONTRABANDISTAS

Las penas comunes a los contrabandistas, introductores o encubridores, eran las pecuniarias, de comiso, corporales y de presidio. Se recurrió a la pena de muerte por ser un delito de *lesa majestad*.<sup>51</sup> Las pecuniarias eran penas monetarias que se les cobraba a los sentenciados y que estaban destinadas a la Real Hacienda y a los que intervenían en el juicio; las de comiso, eran las que embargaban los géneros ilícitos, los bienes personales del contrabandista, y el coche, mula, carruaje, bagaje o embarcación en que se había transportado el contrabando; las penas corporales eran los maltratos físicos, que iban desde los 200 azotes hasta la muerte y generalmente se hacían frente a la sociedad como método de escarmiento; las de presidio, eran la detención por determinado tiempo en ciertas cárceles, dentro o fuera de la jurisdicción en donde fue la aprehensión.<sup>52</sup> El encarcelamiento se podía cambiar por trabajos forzados en obrajes o en las obras de fortificación de Veracruz.

Cuando había reincidencia se agregaba la pena de presidio, la segunda vez con cuatro años y la tercera con ocho. El hábito de delinquir, la reincidencia y la resistencia podían aumentaban la pena hasta la muerte. Un ejemplo de esto es el caso de Miguel Romero, detenido en 1795 en la jurisdicción de Otumba por contrabandista. Se le indultó la pena de muerte a cambio de diez años de presidio en Manila. Se escapó cuando lo estaban trasladando a Acapulco, y durante su fuga mató a un indio e hirió gravemente a otros dos. Fue detenido el 30 de abril del mismo año, y con la acumulación de casos fue sentenciado a la pena de muerte.<sup>53</sup> Las penas también se aumentaban cuando los jueces, por la gravedad y circunstancias de las causas, insolencia de los reos, la frecuencia de los

---

<sup>50</sup> Josef López Juana Pinilla. *op. cit.*, segunda parte, cap. XXXVIII. También pp. 62 y 135.

<sup>51</sup> Cuando se dictaba una pena capital el reo no era ejecutado inmediatamente, le hacían pasar dolores corporales por haber ofendido al rey o a Dios.

<sup>52</sup> El auto acordado del 11 de enero de 1752, Auto XXXII, menciona que a los reos que se condenaren a cualquiera de los Presidios, les corra el tiempo de su condena desde el día de la pronunciaci3n de sus sentencias. en: Juan de Sol3rzano Pereyra, *op. cit.*, tomo 1.

<sup>53</sup> AGN. *Correspondencia de Virreyes*, vol. 180, f. 176.

fraudes en algunos lugares (generalmente en las fronteras) o por otras justas y prudentes razones lo veían pertinente, aumentando las penas corporales y pecuniarias.

En ocasiones la pena de muerte era indultada o perdonada, esta gracia se le otorgaba a personas y a delitos por pedimento de las partes (un caso específico) o por gracia general a los delincuentes de alguna causa. “Estas especiales gracias no son otra cosa que un perdón concedido por la liberalísima misericordia de S. M. a cuantos delincuentes se hallen presos o prófugos.”<sup>54</sup> Los indultos generales se concedían durante las celebraciones importantes imperiales como coronaciones, matrimonios o nacimientos, y además de poner en libertad a los prisioneros, eliminaba muchos casos pendientes cuando la parte culpable se entregaba a las autoridades, de este modo se reducía el número de casos sin resolver.<sup>55</sup> Un ejemplo de indulto por gracia general se decretó el 18 de marzo de 1791 por medio de un real decreto, que analizo en el último capítulo.<sup>56</sup> En esa ocasión, se perdonó la pena de muerte a los contrabandistas que no hubieran cometido homicidio, conmutándose la por las de presidio o trabajos forzados.

Deseando contener los daños que causan al Estado y a mi Real Hacienda los Vasallos de mis Dominios de Indias, que se ocupan del comercio clandestino y[,] no pudiendo mirar con indiferencia la triste suerte de sus familias, aunque delincuentes, he venido, usando de mi Real clemencia en conceder Indulto General del delito del contrabando a todos los que no hayan cometido homicidio, bien sean desertores de mi Ejército y Armada o de otra clase...<sup>57</sup>

Otro ejemplo de indulto se dio en 1802 cuando el Rey le dirigió al virrey Matías de Gálvez una real cédula en la cual, “por un efecto de su real benignidad” le conmutó la sentencia de horca a María de la Luz Bulguín, por la de reclusión en la cárcel por el contrabando de bebidas prohibidas.<sup>58</sup>

---

<sup>54</sup> AGN. *Judicial*, vol. 43, exp. 3, f. 97.

<sup>55</sup> Colin M. MacLachlan. *La justicia criminal del siglo XVIII en México: un estudio sobre el tribunal de la Acordada*, SEP (SepSetentas), México: 1976, p.135.

<sup>56</sup> Los reales decretos eran disposiciones emitidas directa e inmediatamente por el monarca, sin intervención del Consejo de Indias o de los secretarios de Estado. En el siglo XVIII hubo una gran difusión de éstos por el absolutismo Borbón.

<sup>57</sup> 18 de marzo de 1791, en: AGN. *Judicial*, vol. 43, exp. 3, f. 106. Este caso lo analizó con mayor detalle más adelante.

<sup>58</sup> AGN. *Reales Cédulas*, vol. 193, exp. 57, f. 100.

El siglo XVIII fue un periodo de cambios y transformaciones importantes –en la política, legislación, economía y comercio, en diferentes etapas, cuyos objetivos y resultados los describí con anterioridad–, ideológicamente conocido como de la razón o las luces que, con los pensadores ilustrados como Beccaria, Montesquieu, Rousseau y otros hombres audaces de su época, buscaban una sociedad más humanizada reforzando los valores de igualdad, libertad, razón y justicia, e impulsaron los derechos del hombre, que evolucionaron con fuerza hacia los Derechos Humanos. En esa centuria la economía europea, que se había estancado durante el siglo anterior, entró en un periodo de desarrollo, tanto por el aumento agrícola y manufacturero como por el incremento de nuevos mercados y la apertura comercial, en donde el contrabando jugó un papel importante con ciclos de mayor recurrencia durante las guerras. Todo esto se vio ligado a las transformaciones del derecho penal inquisitorial, que a finales del siglo XVIII, y principios del XIX se fue modificando por juicios y penas más humanistas, que disminuían la dureza de la tortura.

Con los cambios en la jurisprudencia se fueron transformando las ideas de justicia, condena, espectáculo público y de tortura: hubo mayor preocupación por el cuidado del cuerpo, se aplicaron menos suplicios corporales previos a la pena capital, hubo menor recurrencia a la horca, mayor número de indultos y disminución del espectáculo punitivo.<sup>59</sup> Michel Foucault sostiene que a finales del XVIII, los castigos en Europa fueron menos físicos, con dolores más sutiles y silenciosos, que se realizaron con mayor discreción. La sombría fiesta punitiva comenzó a extinguirse junto con la desaparición del espectáculo de tipo teatral, en donde “la reducción de estas ‘mil muertes’ a la estricta ejecución capital define toda una nueva moral propia del acto de castigar”.<sup>60</sup> Así, muchos de los delitos que anteriormente eran considerados bajo pena de muerte e incluso los que ya habían sido sentenciados, fueron indultados y conmutados por castigos menos radicales, como el presidio y las obras públicas.

Siguiendo esta línea, Fernando VII, en 1812 por medio de una real cédula, “[decretó] que desde ahora quede abolida la pena de horca, substituyéndose la de garrote para los reos que sean condenados a muerte [...] queriendo que el suplicio de los

---

<sup>59</sup> Michel Foucault. *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*, Aurelio Garzón (trad.), Siglo XXI, México: 1993, p. 15.

<sup>60</sup> *Ibidem*, pp. 15-17.

delincuentes no ofrezca un espectáculo demasiado repugnante a la humanidad”.<sup>61</sup> Es importante contemplar que algunas de las penas que se ejecutaban en España, como el garrote, no se practicaron aquí. En el último tercio del siglo XVIII se ejecutaron en la Nueva España distintos indultos generales y específicos; algunos casos, que por su gravedad debieron ser sentenciados a la pena de muerte, se les cambió la sentencia. En el último capítulo expongo y analizo un caso de contrabando, que ayuda a ejemplificar algunas prácticas ilegales, las personas que intervenían, la forma de proceder en los juicios, penas, castigos e indulto que hubo. Esto ayudará a comprender mejor las prácticas de contrabando en el Atlántico novohispano durante el siglo XVIII.

---

<sup>61</sup> AGN. *Reales Cédulas*, vol. 206, exp. 120, f. 139.



IV. Ahedo, Un estudio de las prácticas de  
contrabando en el Atlántico novohispano  
y su relación con las autoridades locales



El siguiente análisis de caso está basado en juicios, la documentación se encuentra en tres expedientes, dos del Archivo General de Indias (AGI) de 1785: “Testimonio de las diligencias producidas sobre el arribo de un bongó...”, y “Señor: un desgraciado joven que en un instante pasó de la felicidad...”;<sup>1</sup> y en uno del Archivo General de la Nación (AGN) de 1791 titulado: “Don Manuel Mendiguren sobre que le comprenda el indulto concedido a los contrabandistas”.<sup>2</sup> El primero contiene la denuncia del arribo a Acayucan de un bongó<sup>3</sup> con mercancías sin registro ni licencias y el inventario del comiso de las mismas. El segundo es el memorial escrito por el reo principal Ahedo Grillante, en donde explica los motivos de su actuar y los males que ha sufrido. Incluye el informe del fiscal de la Audiencia de México que mandó al Consejo de Indias, en donde reseña las particularidades del juicio. Los reos principales fueron sentenciados a pena de muerte en 1785, pero no se les pudo aplicar la sentencia porque huyeron.

El expediente del AGN, incluye el indulto general a los contrabandistas de 1791 y la solicitud de los reos prófugos a este perdón. Este documento también contiene información importante sobre el juicio de 1785, que ayuda para reconstruir los hechos y que se usó para tomar la decisión de la sentencia definitiva.

El contrabando estudiado es grave, porque además de violar las disposiciones que regulaban al comercio y de ingresar los géneros extranjeros sin el pago de derechos ni licencias, fueron introducidos con el apoyo de autoridades de la justicia novohispana. El juicio en sus dos etapas, 1785 y 1791, fue llevado por las autoridades novohispanas competentes: el Virrey, el fiscal de la Real Hacienda, don Ramón de Posada, el oidor de la Real Audiencia, Eusebio Ventura-Beleña,<sup>4</sup> y las justicias locales.<sup>5</sup> En última instancia la sentencia fue aprobada por el rey Carlos IV y el Consejo de Indias.

---

<sup>1</sup> AGI, *México*, 2715, “Testimonio de las diligencias producidas sobre el arribo de un bongó...” 1785; AGI, *México*, 241, “Señor: un desgraciado joven que en un instante pasó de la felicidad...” 1785. Agradezco al maestro Álvaro Alcántara el haberme facilitado estos expedientes que enriquecieron en gran medida mi investigación.

<sup>2</sup> AGN, *Judicial*, exp. 3, vol. 43, ff. 97-120.

<sup>3</sup> Pequeña embarcación fluvial, o canoa grande, echa generalmente de un solo tronco.

<sup>4</sup> También escribano y actuario de la Real Cámara, y autor de la *Recopilación sumaria de los autos acordados de la Real Sala del Crimen en la Audiencia de Nueva España*, libro importante en el estudio de la legislación de la época.

Este caso lo utilizo como ejemplo para sintetizar y analizar varios elementos que he descrito a lo largo del trabajo: los tipos de contrabando, la complicidad de los contrabandistas con las autoridades y los personajes que intervenían en el delito, el juicio, la división o repartición de lo comisado, las penas y los indultos. Se dio a finales del siglo XVIII, en el contexto de la consolidación del libre comercio, el incremento de la producción manufacturera, el fortalecimiento de los comerciantes locales o menores novohispanos, y el debilitamiento político del imperio Español en América.

La región de Acayucan, en donde se detuvieron los géneros de Ahedo, era un importante centro comercial gracias a los ríos Papaloapaan y Coatzacoalcos, “que vinculaban a los centros de producción con los de alimentación y distribución, que iban desde el puerto de Veracruz, Orizaba y Tlacotalpan y pasaban por Santiago Tuxtla, Acayucan, Cosamaloapan y Coatzacoalcos”.<sup>6</sup> Acayucan fue, en palabras de Álvaro Alcántara, “el corazón del comercio de la Proción norte del istmo de Tehuantepec”, y tenía una red comercial que vinculaba, tanto por vías terrestres como fluviales, Guatemala, Chiapas u Oaxaca con el puerto de Veracruz o con Orizaba, que asociaba con el altiplano. Se comerciaban y producían géneros como algodón, cacao, cueros, grana e ixtle, y tenía una considerable producción ganadería.

En el siguiente cuadro presento una relación de los personajes que participaron en el juicio mencionados en los expedientes, junto con sus principales cargos en la administración oficial o su relación con el contrabando. Tiene la finalidad de recuperar un proceso emblemático que sirve para entender cómo en el delito del contrabando se entretajan relaciones e intereses, justicia, injusticia e impunidad. Explica la comprensión del delito del contrabando, que nunca fue en verdad eliminado y que por el contrario, formó parte del comercio y de los mercaderes de la Nueva España. Están acomodados en orden alfabético (inician con el apellido paterno). Cabe aclarar que muchos de estos nombres tienen variaciones en los expedientes, pero por facilidad, solamente manejo un tipo.

---

<sup>5</sup> El virrey, cabe recordar, era gobernador, capitán general, presidente de la Audiencia, superintendente de la Real Hacienda, y vicepatrono de la iglesia de su jurisdicción. Así, intervenía en todo.

<sup>6</sup> Álvaro Alcántara. *op. cit.*, p. 785.

CUADRO 5  
Relación de personajes y sus cargos.<sup>7</sup>  
(1785-1791)

Personaje	Cargo
Agua, Agustín de	Subdelegado de la Intendencia de Veracruz en el partido de Acayacan, en 1791.
Ahedo Brillante, Ignacio Josef <sup>8</sup>	Dueño de los géneros decomisados y de la nave en que se transportaron. Reo principal del contrabando.
Amusquivar, Francisco	Gobernador de la provincia de Tabasco en 1785.
Casanova, Juan Inocente	Ayudó al contrabando siendo dependiente de Justicia.
Cornelius	Nombre del bergantín o nave en que se trasladaron los géneros de contrabando.
García de la Corona, Marcelo	Trasladó los géneros ilegales desde el puerto de Tabasco hasta Acayucan.
García, Andrés Antonio	Teniente General de Acayucan que detuvo los géneros.
Mendiguren, Manuel María de	Regidor del ilustre ayuntamiento de Veracruz y juez contador de menores (juez designado a los montos pequeños del comercio), fue gobernador interino de la provincia de Tabasco cuando ocurrió el delito de contrabando.
Ramón de Posada	Señor Fiscal de Real Hacienda de la Nueva España de 1781 a 1793.
Torres, Agustín de	Teniente de justicia de Chinamenca, Veracruz. Acusado de ayudar al contrabando de Ahedo.
Torres, Juan de	Ayudó al contrabando.
Ventura Beleña, Eusebio	Oidor de la Audiencia de México. <sup>9</sup>
Vidal, José	Teniente de justicia de Ocuapan, Veracruz. Acusado de ayudar al contrabando de Ahedo siendo dependiente de Justicia.

### *Reconstrucción de los hechos*

En 1785, bajo el argumento de tener contratiempos de mar, arribó a la laguna de Términos, zona de frecuente contrabando, un bergantín francés de nombre Cornalius al

<sup>7</sup> Realización propia con base en: AGI, *México*, 2715, “Testimonio de las diligencias producidas sobre el arribo de un bongó...” 1785, AGI, *México*, 241, “Señor: un desgraciado joven que en un instante pasó de la felicidad...” 1785, AGN, *Judicial*, exp. 3, vol. 43, ff. 97-120.

<sup>8</sup> También Ignacio Joseph Haedo Grillante, Ignacio José Acedo Grillante. Elegí escribirlo como se muestra en la tabla, porque así firmó él su declaración.

<sup>9</sup> A partir del 13 de septiembre de 1784. Murió el 14 de abril de 1794 en la ciudad de Celaya.

mando de Ignacio Josef de Ahedo Grillante, proveniente de Guárico,<sup>10</sup> Venezuela. En tales circunstancias el gobernador interino de la provincia de Tabasco, don Manuel María de Mendiguren, le permitió refugiarse en el puerto y quedarse mientras reparaban la nave. Grillante aseguró su carga, compuesta en su mayoría de efectos extranjeros y prometió ir a las aduanas para pagar los reales derechos, pero aprovechó el permiso que le fue concedido para huir y no regresó. Mendiguren, según consta en su declaración de 1791, realizó los trámites para su aprehensión, misma que no pudo concretarse porque en esos días llegó un nuevo gobernador a Tabasco, don Francisco Amusquivar.

Mendiguren se vio obligado a dejar el cargo y regresó a su casa en la ciudad de México, en donde lo esperaban su mujer y sus dos hijas. Cuando llegó, a eso de la media noche, se percató de que se encontraba rodeada de comisarios de la acordada y decidió no entrar hasta investigar lo que ocurría. Descubrió que Francisco Amusquivar lo acusaba de complicidad de contrabando y, queriendo evitar la desdicha y el deshonor de estar en la cárcel, decidió huir.<sup>11</sup>

Ahedo Grillante junto con Marcelo García escaparon de la laguna de Términos, en un bongó que le compraron a un pescador, ya que el gobernador de Tabasco aprehendió y decomisó el Cornalius, y los inculpó de contrabandistas. Lograron rescatar parte de la mercancía que llevaba y la subieron en el bongó, una embarcación de mucho menor calidad, en la que se fueron costeando, sorteando los “mil peligros del mar y del tiempo” hasta que llegaron a la Barra de Coatzacoalcos. El 14 de febrero de 1785 se presentó Ignacio Ahedo con el teniente de Acayucan, Andrés Antonio García, solicitándole permiso para desembarcar y le pidió que le facilitara mulas para trasladar sus géneros a Veracruz y pagar los derechos correspondientes. Ante la inusual solicitud el

---

<sup>10</sup> Hay entre algunos investigadores cierta controversia en definir si el Guárico, relacionado con el caso, se trata de un puerto en Haití o en Venezuela. Por la trayectoria geográfica, por cómo estaban definidas las rutas marítimas, que pueden verse en el mapa 8, y porque su primer destino fue laguna de Términos en Tabasco, sostengo que el Guárico se trata del puerto de Venezuela.

La ciudad y puerto de Guárico en la época colonial formó parte de la provincia de Venezuela y desarrollaba una intensa actividad comercial. Fue constituida como pilar de embarques dirigidos principalmente hacia el norte del continente y el Caribe. En este caso pretendo demostrar la relación comercial del litoral Atlántico, además del comercio ilegal que existía entre las colonias españolas en América, que en el trabajo lo describo como contrabando de cabotaje o costero, éste se daba frecuentemente para abastecerse de mercancías de manera rápida y económica.

<sup>11</sup> Carta escrita por Manuel Mendiguren al juez de la causa, México 5 de septiembre de 1791. “[Por los] efectos de honor a mi cuna y educación y preferí la muerte en un desierto al consuelo de ver a mi esposa y mis tiernas [e] inocentes hijas, que la mayor apenas cuenta en el día doce años. Las deje todas a la clemencia del cielo y me retiré...”, en: AGN, *Judicial*, exp. 3, vol. 43, f. 97.

teniente García no pudo evitar que se despertaran en él las sospechas de que las cosas no andaban bien, quizás también movido por algo de ambición, así que mandó investigar la situación, mientras que, con la argucia de atenderlo personalmente retenía a Ahedo en su casa para que “no se escapara”.<sup>12</sup>

El vigía de Coatzacoalcos denunció que por esa barra había entrado un bongó sin registro. Antonio García mandó al mayor de Tlacotalpan para que detuviera los géneros y a las personas que los trasladaron y cuidaban, por sospecha de contrabando. No los pudo atrapar porque había muchas leguas entre la cabecera y la aduana de Acayucan, también porque Ahedo se enteró con anticipación de las órdenes de García y se fugó esa misma noche. A la mañana siguiente el teniente de Chinameca, Agustín de Torres, informó que no encontró nada en su jurisdicción.

Antonio García, para “precaer que en las márgenes de estos ríos se hiciera algún desembarco, con ocultación y se le embarcarse la salida de la Barra para su aprehensión, tomé las providencias oportunas en quantos trancitos hay andadles...”<sup>13</sup> El 24 de febrero se halló el bongó quemado en las orillas del río. Una cuadrilla militar encontró, el 10 de marzo, 31 baúles,<sup>14</sup> tres cajones, una lata y “un saco con mercancías y sobornables escondidos en los montes”. Se transportaron en mulas de cargas a las Cajas Reales para el reconocimiento de los productos.

El inventario de los comisos retenidos por el teniente general de la provincia de Acayucan se hizo en presencia de centinelas y piquetes de guardia, administradores de la aduana y vecinos españoles del comercio, para dar cuenta a la Real Audiencia de la Nueva España. Presenta los baúles decomisados en orden de inventario, con su descripción física y con la descripción de los géneros, con su monto, que se encontraron dentro. De algunos productos se especifica su origen. El siguiente cuadro muestra los productos inventariados, que arrojan un total de 5,611, los cuales agrupé en conjuntos

---

<sup>12</sup> El teniente le ofreció las mulas y lo invitó a comer a su casa “ocultando en el corazón sus dañadas intenciones”, en: AGI, *México*, 241, “Señor: un desgraciado joven que en un instante pasó de la felicidad...” 1785.

<sup>13</sup> AGI, *México*, 2715, “Testimonio de las diligencias producidas sobre el arribo de un bongó...” 1785, f. 36v y 37.

<sup>14</sup> Es importante mencionar que la mayoría de los baúles estaban forrados con petate tabasqueño, lo que resulta sospechoso, y quizá sea un indicio que ratifique la complicidad con los de Tabasco, lo que aumenta nuestra presunción sobre la condición de contrabandistas de los personajes. Sin embargo, al no tener los elementos de juicio que lo certifiquen, lo tengo que seguir manejándolo como posibilidad.

para su mejor comprensión, y señalo el porcentaje de cada conjunto.<sup>15</sup> Es importante mencionar que en el rubro de *Otros* se encuentran artículos varios como: peluquines, muñecas, envoltorios, abanicos, *quitasoles* y agujas.

CUADRO 6  
Cantidad de géneros decomisados en Acayucan, de Ahedo Grillante.<sup>16</sup>  
(1785)

Géneros aprehendidos	Cantidad de géneros	Porcentaje
Medias y calcetas	1677	30
Cintas, encajes, listones, hilos, botones	1095	19.5
Pañuelos, guantes y accesorios para pañuelos	699	12.4
Otros	489	8.7
“Prusianas”*	376	6.7
Ropa	317	5.6
Telas	291	5.3
Sombreros	214	3.8
Armas	185	3.3
Cremas, pomadas y cosméticos	136	2.4
Relojes	86	1.5
“Flores”*	46	0.8
Total	5,611	100%

Como podemos observar en el cuadro, el porcentaje más alto corresponde a las medias y calcetas –para damas y caballeros– seguido por los artículos de mercería: cintas, encajes, listones, hilos botones. Por otro lado, la menor cantidad de mercancías

<sup>15</sup> No tomé en cuenta el saco, porque contenía productos de uso personal, posiblemente del mismo Ahedo.

<sup>16</sup> AGI, *México*, 2715, “Testimonio de las diligencias producidas sobre el arribo de un bongó...” 1785, ff. 37-51v.

\* Términos textuales usados en el inventario. No se especifica la descripción de los productos.

que se encontraron fueron flores, relojes, y artículos de belleza como: cremas, pomadas y cosméticos. Si agrupamos los 5,611 productos según su origen, 72.7% son textiles, confeccionados o no, en sus distintas modalidades.

Si tomamos en cuenta el lugar de procedencia del total de géneros descritos en el inventario, encontramos que 42% están señalados como de procedencia extranjera, 33.3% de ellos son franceses, 4.7% ingleses, 3.8% holandeses y 0.8% de otros lugares, como Italia o China. Es probable que el 58% restante, cuyo lugar de origen no se especifica, haya sido español, sin embargo, no podemos asegurarlo.

Andrés Antonio García, además de enviar el inventario a la Real Audiencia, solicitó que se investigara las razones reales por las que Ahedo llegó a Tabasco y por qué pudo salir de ahí clandestinamente. Sugiere que algunos de los géneros provienen de esa entidad –casi todos los baúles estaban forrados en petate tabasqueño–, por lo que solicita que se averigüe si hubo algún intercambio de mercaderías con comerciantes del lugar y los términos de éste. Propone que se indague si Ahedo tenía relación, tratos, oficios, conexiones o amistades con gente de esa provincia, incluidas autoridades. Solicita que se avise a las autoridades: gobernadores, alcaldes mayores y tenientes generales del Carmen, Tabasco, Campeche, Veracruz y Guatemala de la fuga del reo para que se proceda a su detención y castigo, para que de este modo la Real Hacienda reciba el dinero correspondiente de este delito.<sup>17</sup>

La Audiencia de México recibió el inventario a principios de marzo de 1785 y ordenó que se mandaran los géneros por mar a Veracruz para que los dirigieran a la ciudad de México para su venta, extracción de derechos, “distribución y aplicación de lo que corresponde”. Posteriormente se dictaminó el reparto de lo comisado de la siguiente manera:<sup>18</sup> 15% para los reales derechos, que le correspondían de haber ingresado por las aduanas. La cuarta parte de lo asignado para el aprehensor<sup>19</sup> le correspondió al teniente general de Acayucan don Andrés Antonio García y a los que lo ayudaron a detener el

---

<sup>17</sup> Esta demanda sirve para ejemplificar la constante relación que había entre comerciantes y autoridades en Tabasco, principalmente en la laguna de Términos que fue un centro de refugio y constante contrabando.

<sup>18</sup> El Rey, en consulta con el Consejo de Indias, aprobó esta distribución dictaminada por el Tribunal.

<sup>19</sup> La parte correspondiente al aprehensor, según la *Política indiana*, era de 23.61%.

contrabando, y la parte correspondiente al juez<sup>20</sup> se le otorgó al ramo de penas de Cámara de la Audiencia de México.<sup>21</sup>

El 30 de marzo, después de que se dio a conocer la aprehensión de los géneros en la capital de la Nueva España se presentó el papá de Ahedo, Joseph de Ahedo, ante el director general de las aduanas de México, con un pedimento ofreciendo abogar por su hijo, quien el 26 de abril mandó un memorial al Virrey de la Nueva España, en el que explica los motivos de su proceder. Menciona que es hijo de comerciantes de la Carrera de Indias, establecidos desde hace tiempo en la ciudad de México, que tiene buena reputación y que no actuó con malicia sino por ignorancia. Sostiene que se encontraba con grandes pérdidas después de la última guerra,<sup>22</sup> por lo que fue a ver a sus acreedores para que le pagaran. Fue así que llegó a Guárico, en donde le pagaron con mercancías. Compró el bergantín Cornalius e intentó llevarlas, sin licencia ni registro, a Nueva Orleans,<sup>23</sup> aprovechando los beneficios del libre comercio.

Las borrascas del clima le hicieron perder el rumbo y lo “arrojaron en unos montes de la costa de Tabasco”. En su declaración, escrita y enviada al Virrey, afirma que pudo salvar los géneros, pero que la embarcación quedó muy dañada, por lo que tuvo que hacer aguada en la laguna de Términos para repararla. Sin embargo, decidió huir porque el gobernador aprehendió y decomisó la nave, y lo estaba acusando de contrabandista. Decidió ir a Veracruz para presentar los géneros en la Real Aduana y pagar los derechos “y de no admitirlos impetrar licencia para reembarcarlos”.<sup>24</sup> Le compró un bongó a un pescador y se fue costeando “con mil peligros” hasta la Barra de

---

<sup>20</sup> La parte correspondiente al juez, según la *Política indiana*, era de 14.16%.

<sup>21</sup> AGN, *Judicial*, exp. 3, vol. 43, f. 110.

<sup>22</sup> Por las fechas imagino que es la Guerra Hispano-Francesa contra Inglaterra (1780). El 16 de junio de 1779 España le declaró la guerra a Inglaterra que se encontraba librando una contienda contra sus colonias de Norteamérica, que luchaban por su independencia (1776), y eran apoyadas por Francia. Carlos III centró sus esfuerzos en recuperar Menorca y Gibraltar, y Bernardo de Gálvez en América preparaba la reconquista de Florida. Francia no se oponía a que España intentara recuperar los territorios que había tenido que cederle a Inglaterra por el Tratado de Utrecht en 1713.

<sup>23</sup> Nueva Orleans fue fundada por franceses en 1718, en 1763 fue cedida al imperio español, en 1772 se convirtió en la capital de la Louisiana francesa. En 1795 España cedió los derechos de uso del puerto a los Estados Unidos trayendo un auge comercial a la ciudad. En 1801, como consecuencia de la invasión de España por Napoleón Bonaparte, Louisiana regresó al control francés hasta 1803 cuando fue vendida a los Estados Unidos.

<sup>24</sup> Da cuatro ejemplos de otros mercaderes que, como fueron voluntariamente a las aduanas de Veracruz a pagar los derechos, se les dio la indulgencia, en: AGI, *México*, 241, “Señor: un desgraciado joven que en un instante pasó de la felicidad...”, 1785.

Coatzacoalcos, en donde decidió transportar sus géneros por tierra, porque eran muchos los peligros del mar.

Fue a pedirle ayuda al teniente de Acayucan para desembarcar los géneros y transportarlos a Veracruz. El teniente le ofreció las mulas y lo invitó a comer a su casa “ocultando en el corazón sus dañadas intenciones”, pues ante la sospecha de que Ahedo era contrabandista, mandó una brigada para decomisar los géneros. Ahedo pudo llegar antes de que lo detuvieran junto con las mercancías y zarpó río arriba rumbo al mar. Dándose cuenta de que no iba a poder llegar muy lejos, ancló y escondió los géneros en la “clemencia de los montes”, después decidió ir a la Dirección General de la Ciudad de México para presentar su caso al director general, pedir los auxilios y permisos necesarios.

En su escrito pide que se le regresen los géneros, argumenta que no actuó mal y que en lugar de huir fue voluntariamente a la capital para pedir los permisos. Asegura que las arribadas fueron fortuitas y que el huir fue por su inexperiencia, pues tiene 25 años, por lo que se avala en la ley 6ª del título 7 partida 5ª, que dice que se tenga consideración a los menores de 25 años excluyéndoles las penas, “por la debilidad de la razón y falta de conocimientos”. Asimismo, afirma que es la primera vez que se encuentra esta situación y que siempre ha sido prudente, “jamás adopté el punible pensamiento de quitar a la Real Hacienda ni un medio real de sus legítimos derechos”. Recuerda que las leyes son misericordiosas con la ignorancia “quando ni mi intención fue fraudulenta, ni mi ignorancia pudo ilustrarme”. Aclara que no presentó resistencia cuando huyó, que lo hizo por la “presipitación del Justicia de Acayucan” y para presentarlos en la Dirección General de la Ciudad de México. Por último, argumenta que el perdón de la autoridad, “puede servir de ejemplo para que otros acudan a la misericordia de Vuestra Excelencia”, y que esto le sirva a la Real Hacienda para recuperar los derechos que había perdido.<sup>25</sup>

El fiscal de la Real Audiencia de México, Ramón de Posada, mandó el expediente del juicio, junto con el memorial de Ahedo al Consejo de Indias y argumentó que Josef Ignacio Ahedo Grillante en realidad no tenía intención de pagar derechos, y que su propósito era ingresar sus productos de forma ilegal. Afirma que el testimonio del presunto contrabandista “contiene generales juramentos que pondrá cualquier delincuente de su propia ruina...” y que su argumento de querer llegar a Veracruz para pagar los

---

<sup>25</sup> *Idem.*

derechos se refuta, pues “pudo hacer manifestación de sus mercancías en Tabasco” o en la Administración de Acayucan. “De todos estos medios se apartó valiéndose de la clandestinidad y de desmentir las señas de que se rastrearé”.<sup>26</sup>

Por todos estos motivos en la primera investigación del caso se encontraron culpables del delito de contrabando a Marcelo García, Ignacio José Ahedo Grillante y Manuel María de Mendiguren.<sup>27</sup> Ramón de Posada declaró a Marcelo García en “libertad condicional” porque a pesar de haber trasladado las mercancías ilegales para venderlas o distribuirlas, se le consideró sólo testigo del delito además, tomando en cuenta los trabajos y quebrantos que debió haber sufrido por andar lejos de su casa y familia por ayudar al contrabando, se llegó a este veredicto, pero aclaró que a la menor reincidencia sería mandado a diez años de presidio en Puerto Rico. Ahedo Grillante fue considerado el reo principal del caso porque era el responsable de la nave contrabandista, de los géneros ilegales y por haber huido. Mendiguren fue declarado culpable de complicidad, porque

... siendo Teniente General de la Provincia de Tabasco no sólo disimuló, sino que protegió abusando de la autoridad del Oficio, la introducción clandestina de los efectos extranjeros comprados en el Guárico que se aprehendieron por fin en Acayucan pertenecientes a don José Ignacio de Acedo [Grillante].<sup>28</sup>

Como Mendiguren y Grillante se encontraban ausentes durante el juicio fueron llamados por edictos y pregones para que alegaran lo que a su derecho conviniera. Después de nueve días, en que no se presentaron al juicio, se les dictó sentencia de pena de muerte y el embargo de sus bienes, por el delito de contrabando grave y de rebeldía.<sup>29</sup>

Los expedientes estudiados no mencionan los motivos por los que Juan y Agustín de Torres, José Vidal y Juan Inocente Casanova fueron declarados cómplices y culpables, sólo indican que ayudaron al contrabando, siendo dependientes de justicia

---

<sup>26</sup> *Idem.*

<sup>27</sup> En los autos y causas criminales formados en el oficio de la Real Justicia.

<sup>28</sup> Auto escrito por el Excelentísimo Señor, el asesor general, en México 4 de noviembre de 1791, en: AGN, *Judicial*, exp. 3, vol. 43, f. 103.

<sup>29</sup> “mi sentencia definitivamente juzgando así lo pronuncio, mando y firmo en la Ciudad de México a veinte y tres de Agosto de mil setecientos ochenta y cinco suspendiéndose su notificación y ejecución en todas sus partes hasta que vuestra pr. el Exmo. Señor Virrey de este Reyno se sirva mandar cuanto fuere de su superior agrado [...] escrito Esno. actuario de ella Eusebio Ventura Beleña”. AGN, *Judicial*, exp. 3, vol. 43, f. 109.

encargados del reo mayor, y que obstaculizaron el proceso de justicia. Estos cuatro reos también estuvieron ausentes, por eso fueron sentenciados a las mismas penas que Mendiguren y Grillante: la pena de muerte y el embargo de sus bienes. Los autos se corroboraron en la Audiencia de México y fueron firmados por el oidor don Ventura Beleña. Posteriormente fueron examinados en el Consejo de Indias “y se dio cuenta a S. M. con testimonio de todos los Autos en el año de ochenta y cinco”. Sin embargo, al no encontrar a los sentenciados, pues se encontraban prófugos, quedó pendiente la ejecución firme de la sentencia. Transcurrieron seis años sin noticia aparente de ellos, hasta 1791.

Los esfuerzos de la Corona de disminuir el comercio ilegal, por concluir los juicios y sentencias sin ejecución firme, y la necesidad económica que tenía el gobierno, dieron lugar a que el 22 de marzo de 1791 el rey Carlos IV concediera el indulto general a los contrabandistas,<sup>30</sup> por medio de un real decreto general, con la condición de que no hubieran cometido homicidio con alevosía o premeditación. Para conseguir este perdón, debían pagar una fianza de 200 pesos<sup>31</sup> o más según sus posibilidades, prometer no volver al contrabando y retirarse a sus pueblos para hacer trabajos honestos. Se les impedía salir del lugar donde declaraban su residencia, a menos que avisaran a las justicias los motivos y tiempos de su ausencia, pero si no cumplían con el plazo de tiempo establecido se les haría una investigación para su correspondiente castigo.<sup>32</sup>

El indulto se le podía otorgar incluso a aquellos que se encontraban en cárceles con sus causas pendientes. Estaba estipulado que a los reincidentes se les sentenciara a diez años de presidios u obras públicas, y que a los soldados presos por contrabando se les mandara a su agrupamiento para cumplir ahí su sentencia. Este real decreto llegó a México el 22 de julio de 1791 dirigido al virrey conde de Revillagigedo, quien por medio de un bando reenvió la información a los subdelegados de la Real Hacienda, que le pasaron el testimonio del decreto a las justicias para que lo publicaran en las capitales de las provincias y se escribieran en los libros del Ayuntamiento de la ciudad de México. El indulto también se publicó en la Gaceta de México el 26 de julio de ese año.

---

<sup>30</sup> “Con el justo motivo de su augusta feliz exaltación al Trono.”

<sup>31</sup> El costo de una fanega de maíz variaba de 12 reales a 18. Una misa de cuerpo completo valía 5 pesos, para una relación más detallada del valor de objetos y mercancías, ver el apéndice 5.

<sup>32</sup> Si las autoridades no cumplían, se les cobra una multa de 400 pesos.

Manuel María Mendiguren vio la gaceta, y el 5 de septiembre de 1791 mandó una carta solicitando el indulto general al juez de la causa de la ciudad de México, que “no comprendo sea otro sino V. E. mismo [el encargado de llevar mi caso] pues siendo éste un incidente de contrabando, siempre fue sujeto a la Superintendencia General, Subdelegado de Real Hacienda que sólo reside en V. E. [...] según el tenor del propio Soberano Indulto”.<sup>33</sup>

En la carta asegura que no tuvo ninguna participación con Ahedo Grillante y que no cometió el delito de complicidad de contrabando, sino que actuó con ignorancia y error.<sup>34</sup> Acepta que estuvo mal huir, pero que lo hizo por miedo. Argumenta que “prescindiendo de haberlo compurgado bastante con siete años de arrastrar la cadena de miserias en lo oculto de los montes, la desolación de mi casa, la privación de la vista de mi esposa, de mis inocentes niñas y trabajos que también han padecido, pido misericordia a V. Ex.” Sostiene que “después de haberme embargado y perdido todo lo que tenía”,<sup>35</sup> no puede pagar los 200 pesos del indulto. No quiso declarar su residencia, por seguridad, pero asegura que estará en las inmediaciones de la capital en donde se encuentra con amigos, y que no saldrá de ahí hasta que se le otorgue el indulto y sea reinstalado en el oficio de regidor juez contador de menores de Veracruz, puesto que heredó de su padre.

Por su parte don Juan y Agustín de Torres, don José Vidal y don Juan Inocente Casanova, que también estaban prófugos, acudieron en 1791 con don Agustín de Agua, subdelegado de la intendencia de Veracruz en el partido de Acuyacan, solicitándole el indulto general de contrabando. La solicitud pasó del subdelegado al gobernador de Veracruz, mismo que la canalizó a la Real Hacienda. De Ignacio Josef de Ahedo Grillante no hubo noticias.

---

<sup>33</sup> Carta de Manuel de Mendiguren al fiscal de la Real Hacienda en México, el 16 de septiembre de 1791, en: AGN, *Judicial*, exp. 3, vol. 43, f. 100.

<sup>34</sup> “No he cometido el horrendo crimen de alevosía y ni aun el de homicidio simple que también comprende la misma soberana Indulgencia, pues a nadie he ofendido ni de pensamiento. El único delito que he cometido en toda mi vida (si puede llamarse tal) ha sido el ya manifestado, y en que más intervino mi suma ignorancia. No hubo conato de mi parte: no fui la causa próxima del defecto de Grillante, ni tuve participio con él, pues no le conocí jamás, tampoco se consumó por mí el delito, y aun en tal caso me favorecería la propia ignorancia y error.” Carta de Manuel de Mendiguren al juez de la carta en México a 5 de septiembre de 1791, en: AGN, *Judicial*, vol. 43, exp. 3, ff. 97-99.

<sup>35</sup> AGN, *Judicial*, vol. 43, exp. 3, f. 98.

El 8 de enero de 1793 el fiscal de la Real Hacienda solamente pudo concederles el indulto a don Juan y Agustín de Torres, porque a pesar de haber auxiliado al contrabando, no se encontraban ejerciendo ningún oficio de justicia ni se hallaban comisionados para la aprehensión del reo principal. En cambio a José Vidal y Juan Inocente Casanova no se les pudo otorgar el indulto en esta instancia, porque eran dependientes de justicia y abusaron de la confianza de su oficio. Por eso, debieron esperar la real declaración en calidad de presos en el cuarto de los porteros de la cárcel de Acuyacan.

Para concederles el indulto a Vidal, Casanova y Mendiguren, el asesor general y el señor fiscal de la Real Hacienda coincidieron que el Virrey no estaba en disposición de dárselo por ser delito grave de contrabando, de cohecho, baratería e incidencia, por lo que el caso se pasó a la siguiente instancia aprobada por el rey Carlos IV. Aclararon que para que se le pudiera conceder el indulto a Mendiguren se debía presentar en la cárcel.

El 23 de agosto de 1795 el oidor de la Real Audiencia de México, Eusebio Ventura-Beleña firmó los autos que fueron examinados en el Consejo de Indias. Como respuesta a lo anterior, el Rey le envió una Real Cédula, escrita en Cádiz el 4 de marzo de 1796, al nuevo virrey marqués de Branciforte con su real declaración. Le otorgó el indulto a Mendiguren, Vidal y Casanova porque a pesar de haber ayudado al delito de contrabando en lugar de perseguirlo como dependientes de justicia, consideró que habían sufrido muchos trabajos y penas en los siete años que anduvieron prófugos por montes y selvas. El Virrey recibió la Real Cédula el 1º de julio de 1796 y en un decreto estableció el cumplimiento de la misma. Mandó que se le expidiera la orden al señor gobernador interino de Veracruz, con copia certificada para el subdelegado de Acuyacan, para que conozcan la real gracia de Vidal y Casanova, y para que los pusieran en libertad. Les pidió que tuvieran especial atención en recibir la fianza, cuidar su conducta y revisar que

en lo sucesivo vivirán separados de todo trato y comercio prohibido, [estarán] destinados a ejercicio honesto [... no van a] poder obtener Empleo de Justicia de Real Hacienda, ni Público y se ha[n] de establecer[se] a treinta leguas de distancia de la costa [... y han de cumplir] con los demás apercibimientos y retenciones contenidos en el bando de 22 de julio de 1791.<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> AGN, *Judicial*, vol. 43, exp. 3, f. 116.

Mendiguren no se presentó en la cárcel cuando se le solicitó y al no conocer su residencia se mandaron, el 9 de agosto de 1796, instrucciones a la capital para dar con él. Asimismo, se le demandó al señor intendente de Veracruz y al subdelegado de la jurisdicción de Acayucan que estuvieran pendientes por si aparecía, y en caso de hacerlo se aseguraran de que no obtuviera ningún empleo de justicia de Real Hacienda ni público, y que se debía establecer a treinta leguas de distancia de la costa. Sin embargo, hasta el 13 de octubre del mismo año (más de cinco años de haber solicitado el indulto), y después de haber requerido su presencia a través de edictos y pregones, éste no se presentó, no se le encontró, ni nadie dio razón de él, por lo que no se le pudo otorgar el perdón. Del paradero y conclusión del caso de Mendiguren no se puede dar juicio final ni testimonio documental, se presume su culpa y promuevo seguir con la indagatoria histórica.

Este expediente revela la “tolerancia” del Rey para el delito del contrabando gracias al indulto –establecido por una necesidad económica de la Corona–, y la participación de autoridades novohispanas de distintos niveles en el comercio ilegal, pues algunos de los acusados estaban trabajando como dependientes de justicia y en lugar de detenerlo, ayudaron a que se efectuara. Como mencioné en el capítulo de Contrabando, muchas personas de la sociedad novohispana estaban involucradas en el contrabando, en este caso Manuel María Mendiguren, Marcelo García de la Corona, Juan y Agustín de Torres. A pesar de esto, y gracias a las insistencias de la Corona para detener el tipo de tráfico que se hace mención, hubo personas y autoridades que sí cumplieron con su trabajo, tal es el caso de Francisco Amusquivar (quien delató las irregularidades), Andrés Antonio García (teniente general que detuvo los géneros en Acayucan) y las autoridades Posada y Ventura-Beleña.

También describe las prácticas comunes de contrabando de cabotaje en el Atlántico novohispano, el navío francés *Cornalius*<sup>37</sup> que transportó los géneros extranjeros desde el Guárico hasta la laguna de Términos muestra una parte de la relación comercial que existía entre las colonias americanas, que aprovechaban las rutas costeras o de cabotaje para el intercambio ilegal de sus productos, lo mismo de Términos a

---

<sup>37</sup> Cabe recordar que para esta fecha ya se permitía el comercio de productos no españoles en navíos extranjeros, siempre y cuando éstos pagaran el derecho de extranjería.

Coatzacoalcos, en donde había un importante intercambio ilegal. En muchas ocasiones, como en el caso que presento, anclaban en puertos menores y argumentaban haber tenido contratiempos de mar, para ingresar las mercancías sin necesidad de pagar los reales derechos que, como se ha dicho, es contrabando.

Por otra parte, ejemplifica cómo los productos se transportaban frecuentemente al interior de virreinato por vías fluviales –que, como mencioné con anterioridad, fue una vía frecuentemente usada por la facilidad, accesibilidad, abundancia y la complicidad con autoridades y lugareños con los contrabandistas– y por los escasos caminos poco vigilados, esto facilitaba el comercio ilegal, y obstaculizaban la persecución pronta y eficaz de los contraventores.<sup>38</sup> En este caso sólo se pudieron detener los géneros hasta que se encontraron en Acayucan, población al sur de Veracruz, que conectaba con ciudades importantes.

Se demuestra que las mercancías extranjeras tenían un amplio mercado en la Nueva España, ya que un porcentaje muy alto de los géneros decomisados eran de origen no español. Ignacio Josef Ahedo Grillante ingresó principalmente mercancías francesas, telas, y “mercaderías de consumo indispensable para la dieta, el vestido, y artefactos de uso artesanal”.<sup>39</sup>

En general los géneros decomisados eran repartidos, dándole un porcentaje a las rentas reales, a los que ayudaron a la detención del delito y a las autoridades que intervinieron en el juicio, esto con previa autorización del Virrey. En este caso el Rey, junto con el Consejo de Indias, hizo la repartición del comiso con algunos ajustes como que “la parte integra de juez se aplique al ramo de penas de Cámara de esa Audiencia...”. En cuanto a la distribución del bergantín, “la parte de Jueces se aplique al Gobernador y pagador del presidio del Carmen y supuesto no haber otros aprehensores [...] se distribuya el resto entre los otros tres partícipes que son la Real Hacienda, el Consejo y el Superintendente”.<sup>40</sup>

En cuanto al seguimiento del juicio, se pueden observar las instancias que había, autoridades implicadas, tipos de castigos, el indulto que se emitió y la forma de

---

<sup>38</sup> Alicia Bazán Alarcón. *op. cit.*, p. 6.

<sup>39</sup> “La Compañía Guipuzcoana”, *Municipio Urdaneta*. Consultado en agosto de 2009. Disponible en: [www.municipiourdaneta.com/pxagua/cguipuzcoana.php](http://www.municipiourdaneta.com/pxagua/cguipuzcoana.php)

<sup>40</sup> AGN, *Judicial*, vol. 43, exp. 3, Madrid 28 de Enero de 1791.

otorgarlo.<sup>41</sup> Cuando se seguía un juicio y había un fugitivo, se despachaban requisitorios a la justicia de su entidad en donde se especificaban sus señas y vestido, solicitando la búsqueda y captura del reo. También se llamaba al prófugo por edictos y pregones cada tercer día. A los reos ausentes se les hacía un juicio separado por esta falta, se les aumentaban las penas de comiso y pecuniarias que las leyes señalaban para los fugitivos, junto con las del delito original.<sup>42</sup> Esto fue lo que ocurrió con Grillante, Mendiguren, Vidal y Casanova, los dos últimos sí respondieron a los edictos, por lo tanto se les pudo dictar la sentencia y conceder el indulto.

Este expediente sirve como ejemplo de las transformaciones a finales del siglo XVIII en la forma de castigar, que mencioné en el capítulo de Administración de justicia, pues se modificaron los castigos por sentencias menores. El abuso de poder de las autoridades que contactaron, apoyaron y solaparon a los contrabandistas ameritaba la pena de muerte, pero en 1791 el Rey concedió un indulto general a los contrabandistas, misma que se aplicó específicamente a Mendiguren, Vidal y Casanova con la Real Resolución del cuatro de marzo de 1796, porque “ya habían resistido mucho después de siete años de penas y fatigas”. La promulgación del indulto fue un recurso que también utilizaban para hacer confesar y limpiar las culpas de los delincuentes, resolver casos inconclusos por contrabandistas fugados; para tenerlos vigilados, cobrarles la indemnización y los derechos correspondientes. En el proceso de Ahedo, gracias al indulto, los implicados en este delito que estaban prófugos reaparecieron para solicitar el perdón.

Existe controversia en cuanto a si Guárico se encontraba en Haití<sup>43</sup> o Venezuela. Sostengo que se refiere a Venezuela porque según la descripción de Ahedo, quería llegar a Nueva Orleans, se fue costeando el litoral novohispano, llegó a Laguna de Términos y de ahí siguió su camino hasta que ingresó a Acayucan por el río Coatzacoalcos, seguramente siguiendo la ruta trazada en el mapa 8, el cual señala que sí había una ruta establecida desde Venezuela hasta Nueva Orleans costeando el litoral de la Nueva España.

---

<sup>41</sup> Es importante mencionar que hubo diferencias entre las autoridades de Veracruz y de la ciudad de México, pues ambas argumentaban que les correspondía seguir el juicio por la localidad en que se decomisaron los géneros. No obstante, Posada aclaró que por ser un delito grave, le correspondía a la Audiencia Gobernadora de México.

<sup>42</sup> Josef López Juana Pinilla. *op. cit.*, segunda parte, caps. XIII-XV. No se dictaban penas corporales debido a que no se encontraba el acusado, sin embargo, se les podía declarar la pena ordinaria de vida, que se aplicaba cuando encontraban al reo.

<sup>43</sup> Haití fue colonia francesa, en 1789 inició la Revolución Haitiana.

Otro argumento es que en Venezuela estaba establecida la Real Compañía Guipuzcoana<sup>44</sup> que tenía una relación comercial con Veracruz, con intercambios de cacao, café y otros suministros, por lo que era una ruta frecuente, con relaciones mercantiles establecidas, Ramón Aizpura en un cálculo de 1700 y 1756 demuestra que las exportaciones de cacao venezolano eran de por lo menos 2'235,278 libras, de las cuales 27% se dirigió a España, 42.2% a México y 30.2% en contrabando a Curazao y de ahí a Ámsterdam, este circuito también comerciaba tabaco. Sostengo que Ahedo aprovechó este tipo de comercio, la ruta y las relaciones comerciales que había.

## MAPA 8

Rutas comerciales en el Atlántico novohispano.<sup>45</sup>

(Siglo XVIII)



<sup>44</sup> Compañía vasca (1728-1785) que tuvo la concesión del comercio exclusivo entre España y Venezuela. Los mercaderes y propietarios de naves caraqueñas atendían la demanda de cacao de México, por su proximidad, los menores riesgos de la navegación y por el pago en monedas de plata y oro. Este comercio fue tan importante que, de acuerdo con un informe solicitado a los funcionarios de la Real Hacienda sobre las extracciones de cacao entre 1740 y 1750, para España fueron de 171.200 fanegas y para México (junto con algunas islas del Caribe) pasaron de 258.300 fanegas, en: [www.municipiourdaneta.com/pxagua/cguipuzcoana.php](http://www.municipiourdaneta.com/pxagua/cguipuzcoana.php), *op. cit.*

<sup>45</sup> Tomado del *Nuevo atlas nacional de México*. *op. cit.*

Es importante reconocer y recordar que en muchas ocasiones los mismos comerciantes de la Carrera de Indias tenían tratos ilegales, sin pago de derechos y de productos prohibidos, tanto en costas poco vigiladas como en el puerto de Veracruz a modo de contrabando mayor, por lo que no podemos descartar la idea de que Ahedo haya sido comerciante –cumpliendo la ley– en otros momentos, pues, a pesar de que no existen evidencias ni documentos que explícitamente argumenten si Ahedo fue considerado en este caso contrabandista, sabemos que venía de una familia de comerciantes. Para el desembarco sin pago de derechos se amparó en su inocencia e ignorancia, y pidió el amparo por la “fama” que tenía de buen comerciante y de sus antecedentes familiares.

No obstante, sostengo que Ahedo, en este caso actuó de manera ilegal, intentó ingresar sus mercancías sin registro deliberadamente a la Nueva España porque: 1) arribó a la laguna de Términos, centro de contrabando recurrente, donde constantemente había complicidad con autoridades; 2) huyó de todas las autoridades; 3) sus fundamentos, como menciona Posada, son endebles, dudosos y cuestionables, ya que pudo haber pedido un permiso temporal para el transporte de los géneros en Tabasco o Acayucan; 4) en el expediente de 1791 se menciona que Ahedo fue sentenciado a la pena ordinaria de muerte, y 5) no apeló a la sentencia. Pero, los expedientes no mencionan el destino que vivió este personaje.

El estudio y descripción de este caso engloba distintos aspectos y tipos de tráfico fraudulento, lo que sirve para concretar el análisis del contrabando en la segunda mitad del siglo XVIII, su legislación y práctica. Me parece pertinente observar que estos dos aspectos han existido desde que se reglamentó el comercio, se implementaron aduanas para el cobro de salida y entrada de productos; a pesar de que en el periodo estudiado en este trabajo hubo un relajamiento de impuestos y castigos, y una apertura comercial, se siguió efectuando. El contrabando es un problema que se mantiene en la actualidad prácticamente sin cambios en la reglamentación.



# Conclusiones



El contrabando en el Atlántico novohispano durante el siglo XVIII obedece a un conjunto de situaciones concretas, estructurales, fácticas y coyunturales de las relaciones comerciales y políticas del gobierno español, puestas de manifiesto a lo largo del trabajo. Las características y limitantes que tenía el monopolio comercial con sus colonias americanas propició el intenso contrabando, pues España no tenía la capacidad de producir ni de distribuir los productos que la colonia necesitaba –abasto–, los géneros legales eran mucho más caros que los ilegales por los derechos a los que eran sometidos, las distancias y la cantidad de personas que intervenían en el cobro de los mismos. Además, los comerciantes de la Carrera de Indias tenían que cumplir con trámites burocráticos, hacer el viaje a puertos fijos, vender sus mercancías en ferias comerciales (muchas veces controladas por el Consulado) y en múltiples ocasiones se encontraron con mercados abastecidos previamente de manera ilegal. Por todo esto la Monarquía convivió con el comercio ilícito de forma permisiva, pues, como sostiene Romano Ruggiero, este monopolio era más una declaración de principios que una realidad.

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII con las reformas al comercio español, y más tarde con el impacto de la Revolución Industrial –que aumentó la producción de productos, mismos que se colocaron en el mercado novohispano que compraba con plata y en menor medida productos tintoreros, tabaco, cuero y cacao–, se propició la compra-venta, con pocos límites, de productos de contrabando en la Nueva España. La Corona intentó recuperar el control económico y administrativo del comercio con Hispanoamérica con una reestructuración más a fondo –porque, como desarrollé en este trabajo, hubo reformas importantes al comercio desde principios de siglo– comercial y arancelaria. Realizó diversas medidas para disminuir el contrabando, como los permisos especiales, los cuales otorgaba a cambio de regalías y generalmente cuando necesitaba de capital, se le salieron de las manos y tuvieron pocos resultados.

La Corona española dictó estrictas reglas y controles al comercio, e instauró altos gravámenes, que nunca pudo aplicar y cobrar a plenitud, por las grandes distancias, el poco control colonial, los bajos salarios de los agentes aduanales que incluso podían comprar sus cargos, por las ventajas y presiones de las otras naciones, lo

excesivo de las reglamentaciones, quizá el poco conocimiento de las leyes que, en algunos casos se contradecían, etcétera. Todo esto hizo que el continuo contrabando fuera difícil de controlar.

El comercio ilegal estimulaba las economías regionales novohispanas, pues ayudaban a la circulación de mercancías y de moneda, además implicaba el trabajo de distintas personas. El contrabando para efectuarse necesitaba de la complicidad y apoyo de autoridades, comerciantes y lugareños –incluidos mujeres y niños–, que al intervenir obtenían remuneraciones. Por otro lado, los productos que intercambiaban eran elaborados en diferentes regiones novohispanas, por lo que tenían que ser transportados a los puertos donde se hacía la transacción, esto implicaba el trabajo de campesinos y arrieros, de modo que el contrabando movilizaba la economía. Por último, los géneros que les compraban a los contrabandistas eran vendidos a lo largo del territorio de la Nueva España, y muchas personas se beneficiaban también de este comercio. Así, el contrabando desempeña un papel fundamental en la economía, en el abasto y su distribución, por la importancia que tenía en la sociedad novohispana, fue permitido.

Los productores extranjeros buscaban vender en la Nueva España, por la capacidad adquisitiva en plata –necesario para la circulación comercial– y, en menor medida, en materias primas cotizadas en Europa, y por la gran demanda que tenía. A principios del siglo XVIII los franceses tuvieron mucha fuerza, misma que fue disminuyendo a lo largo del siglo, los holandeses estuvieron presentes de manera constante, y los ingleses participaron en este intercambio durante toda esta época, pero a finales del siglo tenían un dominio significativo principalmente en los centros mineros y las zonas de producción tintorera; con los avances industriales, tenían excedentes de producción que contrabandeaban con facilidad por las redes comerciales que construyeron con lugareños y autoridades.

Los comerciantes extranjeros aprovecharon la demanda novohispana de productos europeos, que nunca fue satisfecha por el comercio legal, y encontraron la forma de mantener relaciones mercantiles de manera directa. A los mercaderes de la Nueva España les convenían estos productos que eran más accesibles, también porque era un intercambio frecuente, les vendían a crédito y les pagaban mejor sus mercancías.

Así, establecieron redes de relaciones comerciales ilegales, con la vigilancia y complicidad de varios sectores sociales.

Los comerciantes extranjeros controlaban gran parte del comercio gaditano, y participaban en la Carrera de Indias con prestanombres y reetiquetando sus mercancías. Para la Hacienda esto generaba menores ingresos, para la Corona el descontrol aduanal y la desconfianza a las autoridades, y afectaba a los productores y comerciantes españoles que no veían límites ni apoyo real por parte del gobierno.

Hay que reconocer la importancia del comercio ilegal como un aspecto fundamental en la economía novohispana, en la que intervenían muchas personas y que comprendía diferentes productos. Brading sostiene que los comerciantes del Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México controlaban prácticamente toda la economía novohispana, y en este trabajo e sostenido que también estaban involucrados en el comercio ilegal (participaban como comerciantes y contrabandistas), tenían un control económico, político y social tanto con los novohispanos como con los contrabandistas extranjeros.

A partir de este estudio puedo suponer que para la sociedad novohispana, en su mayoría, no aprobaba totalmente el contrabando pero no lo veía como un delito grave, por lo que no consideraba que los contrabandistas fueran criminales. Esto se dio porque era una actividad recurrente solapada por autoridades y comerciantes, con mucha frecuencia la población colaboraba en la realización del intercambio mercantil. Esto dificultaba la aprehensión y en muchos casos no se siguieron juicios legales contra los contraventores.

La plata fue el producto novohispano más cotizado en Europa, seguido por los productos tintoreros, el tabaco y el cacao. Los extranjeros aprovecharon estos mercados para invertir y establecer redes comerciales con productores, comerciantes y autoridades locales. Así, de manera directa o indirecta, los gobiernos, gobernantes, grandes comerciantes y los locales, se beneficiaron del comercio e inversión extranjera, en donde la aplicación de la ley fue prácticamente nula. Sin embargo, como ocurre en la actualidad, los productores novohispanos que fabricaban mercancías similares a las de los comerciantes extranjeros se vieron perjudicados, pues las ventajas extranjeras (precio, calidad, cantidad y novedad), eran poco superables. Por eso, y al no recibir

apoyo real por parte del gobierno, en algunos casos prefirieron vincularse a los extranjeros y en otros dejaron de producir, esto les disminuía sus ganancias.

Es importante mencionar y coincidir con los postulados que menciona Ruggiero sobre el Contrabando. Propone un estudio, para escribir la historia de la América hispana, no solo a la plata que se producía en las minas, en este caso de la Nueva España, ni de lo que llegaba a los puertos españoles o europeos, sin a la cantidad que quedaba a disposición de la economía novohispana, pues, mientras mayor era el contrabando, más monedas salían de nuestro territorio. También sostiene que para entender la economía nacional en la colonia, es importante considerar el fenómeno del contrabando y del tráfico hispanoamericano, con nuestras fuentes, pues los datos europeos reflejan la situación de la metrópolis y de Europa, que no necesariamente fue igual de este lado del Atlántico.

Las características geográficas que tiene el litoral Atlántico mexicano facilitaban y ayudaban al contrabando, pues sus amplias costas poco vigiladas y sus abundantes ríos permitían el ingreso al interior del territorio, en muchas ocasiones sin mayor problema, y ayudaban al abasto y circulación económica regional. Aunado a esto, la cercanía con las islas caribeñas, propició y facilitó el contrabando, y el establecimiento formal de redes de complicidad locales.

A lo largo del trabajo, se puede ver la permanencia del problema del contrabando, la ineficacia de la legislación y la relajación de las penas. Probablemente un régimen fiscal más laxo y menos restricciones al comercio, hubieran servido para disminuir el contrabando, pero ello implicaría ir cuestionar el pasado, y no aceptar el mundo del mercantilismo dominante, las ideas de predominio español, y a la escasa producción española. Ahora sabemos que el contrabando existió a pesar de toda la legislación que había en su contra. Pudimos entender, también gracias a los trabajos de Romano Ruggiero, que en muchas ocasiones las autoridades estaban vinculadas con los contrabandistas y que éstos, tenían muchas formas para evadir el pago de derechos e introducir mercancías ilegales a las colonias. Esta corrupción de autoridades, entendida también como la incapacidad de la Corona de vigilar y controlar su administración, que se vio reflejada, en los aspectos económicos, administrativos y políticos del comercio novohispano.

Los castigos que la Corona impuso para el delito de contrabando incluían las penas de comiso, presidio, pecuniarias, corporales y por ser de *lesa majestad*, hasta la pena de muerte. Las sentencias hasta la segunda mitad del siglo XVIII, cuando se cumplían, se hacían de manera pública, buscando el ejemplo social y la vergüenza del reo. Junto con el proceso de apertura comercial hubo transformaciones en la forma de castigar, consecuencia de nuevas necesidades en el contexto mundial y del pensamiento “ilustrado” dieciochesco. Esta ideología se enfocó, entre otras cosas, en un mayor cuidado del cuerpo (no sólo del “alma”), y como sostiene Michel Foucault –mismo que utilicé para fundamentar que hubo un relajamiento en los castigos– las nuevas formas de castigar implicaron disminuciones en los suplicios corporales, menor recurrencia a la horca, mayor número de indultos y disminución del espectáculo punitivo.

La práctica del contrabando fue en realidad una forma de establecer la movilización de capital, tanto novohispano y español como extranjero (inversión, producción, transporte, comercio, consumidores), que impulsó las producciones regionales, y consolidó a un sector de la sociedad novohispana hacendario y mercantil. Así, durante el periodo colonial el contrabando llegó a ser una especie de institución imprescindible, que producía beneficios a la sociedad más allá de los directamente involucrados. Por otro lado, las contradicciones entre lo legal y la práctica que la Corona española mantuvo, por necesidad o no, con la legislación y restricción del comercio, generaron cierta autonomía económica, política y administrativa en la Nueva España, con el desarrollo de algunos sectores sociales y el poco control español. Cuando la Corona intentó recuperar y resolver estos problemas se generaron descontentos entre la población que, en años posteriores, se organizaron para buscar la independencia con el apoyo de clases oprimidas y explotadas, como los indígenas.

Es importante reconocer que con la liberación del comercio monopólico a mediados del siglo XVIII, con la apertura de puertos comerciales, la simplificación de los impuestos que daban preferencia a los géneros españoles frente a los extranjeros, y el cambio del sistema mercantil, se incrementó el comercio legal. Se incrementaron las transacciones, parte del intercambio ilícito se legalizó, y el comercio español fue más frecuente y eficiente con los navíos sueltos. Sin embargo, no puedo afirmar que el

contrabando haya disminuido, pues mucho se hacía sin registro, antes y después de la apertura comercial.

Es necesario aceptar que, a pesar de que los productos que ingresaban ilegalmente eran: telas, cera, harinas, bebidas alcohólicas, metales ferrosos, tabaco, manufacturas, esclavos y otros,<sup>1</sup> no conocemos la cantidad real del contrabando, pues no hay registro de todo lo que se intercambiaba, y menos de las transacciones clandestinas en las regiones pequeñas, también porque en muchas ocasiones no se seguía un juicio formal contra los contraventores, y además, los documentos que se tienen de los comisos no registrarán el 100% de lo que en realidad se detenía. Por esto es difícil llegar a conocer todos los lugares donde se efectuaba el intercambio ilegal y el detalle de las personas implicadas, sin embargo es indudable que el contrabando ocurrió de manera frecuente, recurrente e importante en la Nueva España.

Quedan muchas interrogantes sin resolver en este trabajo, las fuentes que utilicé, juicios y casos contra contrabandistas, no reflejan todos los aspectos que se pueden estudiar sobre este comercio ilícito, y creo que muchos de éstos no se podrán conocer del todo, ya que no existen registros reales del comercio que existía. Planteo unas cuantas conjeturas, sin pretender plasmar todas las que me surgieron a lo largo de esta investigación. Sé que el contrabando era necesario para abastecer las necesidades de la Nueva España, y que ayudaba a la circulación de mercancías como un proceso económico global a la par del comercio legal, sin embargo, comprobar esta aseveración requiere de un estudio económico más preciso. El comercio ilegal sirvió también para fortalecer y consolidar redes mercantiles regionales, mismas que en este trabajo no desarrollo, pero que son necesarias para entender el impacto económico de este tema. Por otro lado, sería necesario un estudio más preciso de casos para ver el trasfondo de las leyes y comprender como se vivieron en el territorio novohispano las reformas comerciales españolas.

---

<sup>1</sup> Romano Ruggiero, *op. cit.*, p. 283.



# Apéndices



## APÉNDICE 1. RUTA DE NAVEGACIÓN

Ruta de navegación de las flotas y galeones según Jean de Monségur.<sup>1</sup>

*De las rutas que los españoles siguen para ir de Cádiz a México y a Cartagena para volver a España.*

Todos los navíos españoles que van a las Indias Occidentales salen de la bahía de Cádiz, que está en la provincia de Andalucía, cerca del estrecho de Gibraltar, en los 36 grados 20 minutos de latitud y en los 14 grados [...] minutos de longitud; salen también de cuando en cuando algunas pequeñas naves que se llaman avisos, del río de Sevilla. Todos ellos van a pasar las Islas de Canarias donde empiezan a hallar los vientos alisios, que los españoles nombran brisas, con los cuales los que van a México hacen una navegación suave y holgada, yendo en demanda de las Islas de América o Antillas, que los españoles llaman Islas de Barlovento, y suelen ir a reconocer y a dar fondo en la que se llama Puerto Rico, que esta en los 20 grados [...] minutos de latitud norte y en los 310 grados [...] minutos de longitud, donde hacen agua y leña y toman refrescos, carnes, pollos y verduras que se encuentran para comprar a precios bastante razonables; suelen llegar allí en 40 días de navegación y cuentan 1,000 leguas de ruta desde España.

De Puerto Rico, siguen su navegación para ir en busca del Golfo de México, que resulta bastante malo desde el mes de octubre hasta finales de febrero, por los frecuentes y violentos vientos del norte que allí imperan durante esos cinco meses de invierno. Las más veces, para ir allí, van a reconocer la isla de Jamaica, y a veces, creyendo evadir mejor a los corsarios, pasan por la banda del norte de la isla de Cuba, que llaman el canal viejo, que es muy peligroso por la gran cantidad de bancos, isletas y rocas que hay en todo el paso; en este caso van a arribar a un pequeño puerto nombrado Baracoa, que está en la entrada del canal, a fin de tomar pilotos de emergencia que dejan en tierra después de haber pasado el canal. Luego, cuando han llegado al Golfo, van en busca del puerto de la Vera Cruz, que esta en los [...] grados [...] minutos de latitud norte y en los [...] minutos de longitud. Acostumbran hacer ese viaje en 30 días y cuentan 900

---

<sup>1</sup> Jean de Monségur. *op. cit.*, pp. 15 y 16.

leguas de ruta. Así, según los españoles, hay de Cádiz a Vera Cruz mil novecientas leguas desde España, que sus navíos recorren en 60, 70 y 80 días de navegación.

El puerto de la Vera Cruz es bastante bueno. Los barcos se amarran entre la ciudad y el castillo, que se llama el Castillo de San Juan de Ulúa, que está aislado y edificado sobre un banco de rocas, a un corto alcance de cañón de la ciudad; sirve de muy gran amparo a los navíos, los cuales dejan sus amarras en los grades aros de hierro que allí se colocaron adrede; una vez que los barcos están bien amarrados, no se ve que ocurran naufragios sino muy rara vez.

(...) Los navíos españoles que van a las Indias Occidentales no vuelven por las rutas por las que vinieron y de las que hablamos, ya que con los vientos alisios o brisas que allí siempre reinan, sería imposible barloventear y volver por la misma ruta; (...) los navíos españoles vienen a dar desde todos los puertos de la India con el de La Habana, que está en la isla de Cuba, (...) los navíos que llegan allí provenientes de la Vera Cruz suelen tardar 15, 20 y hasta 30 días navegando para llegar, puesto que hay que barloventear contra las brisas que son contrarias y los vientos que allí más dominan.

Mediante esta famosa escala del puerto de la Habana, todos los navíos españoles desembocan por el canal de Bahama y van en busca de las escoras del gran barco de Terranova, desde los 40 hasta los 44 grados de latitud, con el fin de encontrar los vientos generales con los cuales fijan sus rutas para Cádiz. Suelen tardar en llegar ahí, después de su salida de La Habana, 40, 50, 60 y a veces hasta 70 y 80 días de navegación según la calidad de sus navíos, de las estaciones y de los tiempos que hayan tenido en el viaje (...).

## APÉNDICE 2. CATÁLOGO DE GÉNEROS PROHIBIDOS (1807)

Catálogo de los frutos, géneros y efectos cuya introducción en el Reino o en nuestras Américas está prohibida.<sup>2</sup>

En los Aranceles insertos en la Guía mercantil se pueden tener los productos prohibidos con las naciones con quienes se está en guerra.

A.

**Abadejo, su salida para América prohibida aun con pretexto de rancho u otro alguno.**

**Aceitunas, alcaparras, alcaparrones extranjeros prohibidos para América.**

Adornos mujeriles abrigados con vidrio molido.

**Aguardiente refinado, nacional y extranjero prohibido para América.**

Abujetas extranjeras de todos géneros.

Alamares extranjeros de todos géneros.

Albas y demás ornatos de iglesia extranjeros.

Alcohol extranjero.

Alepina extranjera de lana y seda que no tenga dos tercias de ancho.

Alfileteros extranjeros cubiertos de rocalla y mostacilla.

Alfileteros extranjeros de todos géneros cubiertos de entorchados o argentería falsa.

Alfombras extranjeras.

Alfotejas extranjeras.

**Algodón en rama extranjero esta prohibido, excepto el procedente de América, este es libre de todos los derechos excepto el de Consolidación y consulado. Igual que el algodón de Ibiza.**

Algodón en rama de la Compañía de Filipinas, sale con libertad de derechos, pero al llegar a la península paga el 5% de su valor.

Para la introducción de estos algodones deben venir empaquetados, con cubierta cosida y sellada; deben tener testimonio o certificación con visto bueno del Cónsul de España que acredite la cantidad de cada paquete.

**Algodón hilado extranjero, absolutamente prohibido en península, islas y América.**

---

<sup>2</sup> El catálogo está publicado en: Josef López Juana Pinilla. *op. cit.* En negritas están colocadas las mercancías cuya prohibición esta directamente relacionada con las Indias.

**Para evitar confusión se prohíben lienzos blancos, pintados o estampados con mezcla de algodón, lino y seda; las cotonadas, blables, biones en blanco o azul, las muselinas y estopillas, los gorros, guantes , medias, mitones, fajas y chalecos hechos a la aguja y al telar, los flecos, galones, cintas, felpillas, bordas, alamares, delantales, sobrecamas, franelas de algodón y lana y otros géneros semejantes.**

**A la Compañía de Filipinas, le esta concedido el privilegio exclusivo de introducir géneros de algodón libres de derecho y venderlos en España juntamente con las sedas de la India. Las de algodón deben sellarse en Cádiz en los dos extremos, y las que se encuentren sin estos sellos deben darse por decomiso.**

Alhajas de oro y plata. Excepto si cumplen con la ley de diez y ocho quilates y un cuarto en el oro y en la plata nueve quilates.

Almillas extranjeras de todos géneros.

Almohadas y almohadillas extranjeras.

Arabia extranjera con mezcla de algodón.

Arcos extranjeros con punta de flecha de acero.

**Armas de fuego ofensivas y defensivas NO se pueden embarcar para América sin proceder licencia de S.M. so pena de perderlas; pero no se comprenden en esta prohibición las de algunos particulares ni hojas de espadas, espadines, cuchillos y cutoes de España.**

**Azogue extranjero y sus componentes.**

Azúcar. Azufre.

B.

Barquines o Fuelles extranjeros.

Basquiñas extranjeras de todos géneros.

Bastones extranjeros de acero llamados junquillos.

Bastones extranjeros con almarada.

Batas extranjeras hechas.

Becerrillos extranjeros en cortes para botas.

Bermellón extranjero.

Bolantes o penachos extranjeros.

Bolsas de todo género extranjeras.

Bonetillas extranjeros.

Bordones extranjeros entorchados.

Borlas extranjeras de todos géneros.

Botas de piel para vino extranjeras.

Botones extranjeros de cuero, uña o ballena.

Botones de asta con los charolados y disimulados.

Botones extranjeros para casaca, esmaltados de porcelana en pasta, con piedras y países de miniatura y los de nácar y pasta y otros crecidos de metal dorado.

Botones extranjeros de hilo, lana, cerda, pelo o de telas de hilo, hojuelas y entorchados de plata de oro fino o falso y de cerquillos de metal con campo bordado.

Brazaletes, broches, manillas, muelles o pulseras, tejidos extranjeros.

Breteles extranjeros.

Briales extranjeros.

Bridones extranjeros para caballerías.

Bufandas extranjeras.

Bujacas extranjeras.

C.

Cabelleras o pelucas extranjeras.

Cabezones extranjeros de hilo, lana, seda o cuero.

Cabriolés extranjeros.

Cacao extranjero, prohíbese el que venga de los puertos a las provincias exentas para pasar a Castilla y Navarra.

Cacao de Marañón.

Cadenilla dorada extranjera para guarnecer.

Caídas extranjeras para peinados y escofieta.

Calamacos figurados en cortes para basquiñas.

Calzones extranjeros de cualquier tela.

Cambrayes o clarines extranjeros bordados de hilo en blanco y figurado en pañuelos o sin figurar ya sean lisos, labrados o almidonados con bordado de algodón, estambre o seda.

Camisas o camisolas extranjeras.

Canela extranjera.

Cañones de escopeta y escopetas que no tengan una vara de largo.

Capotillos extranjeros de todos géneros y telas.

Capotones extranjeros.

Carcasas extranjeras.

Cargetas extranjeras de todos géneros.

Carteras extranjeras de todos géneros.

Cartones y papeles picados extranjeros para ramilletes y otros usos.

Cartulina extranjera de todos géneros.

Casacas extranjeras de todos géneros.

Casullas extranjeras.

Catres extranjeros.

Cajas extranjeras de suela.

Cajas extranjeras cubiertas de rocalla.

Ceñidores extranjeros.

**Carbeza extranjera para América.**

**Cerraduras, cerrajas, cerrojos y clavazón de metal dorado prohibidos para América.**

Chupas y chupines extranjeras.

Cinabrio extranjero.

Cinchas sueltas extranjeras.

Cintas extranjeras de fondo de plata y oro con flores de terciopelo y las de seda matizadas con flores y guarnición de flequillo al canto.

**Cintas extranjeras de hilo, lana, pelo y cerda comprendidas los que llaman balduques de hiladillo, capullo, filadís, filoseda, borra o escarzo de seda que llaman de hiladillo o media seda y demás manufacturas de esta clase, como también las de terciopelo de cualquier especie ni aún para América.**

Cintos y cinturones extranjeros de seda.

**Clavazón extranjero prohibido para Indias.**

Cofias extranjeras de todo géneros.

Colchas y colchones extranjeros.

Colchas de indiana de algodón.

Coletos extranjeros.

Collares extranjeros de cadenilla de hilo de oro o plata, cabello entorchado o cartulina, gasa o blonda, lisos o guarnecidos.

Corbatas y corbatines extranjeros.

Cordones extranjeros de todos géneros y usos.

Corsés extranjeros.

Cortes extranjeros sueltos o en pieza de todo género de tela para cualquier uso, figurados en telar, bordados, pintados o estampados.

Cortes de becerrillo extranjero para botas.

Corte de basquiñas extranjeras.

Cortinas y colgaduras extranjeras.

Cotillas extranjeras.

Cotonias de hilo y algodón extranjeras.

Coyundas extranjeras.

Cubiertas extranjeras de todos géneros para chinelas y zapatos.

Cubre-camas extranjeras.

Cuchillos extranjeros, los más ordinarios que llaman flamentos y otros semejantes con cabos o mangos de palo, cuerno o hueso y todos los de punta.

D.

Delantales de todos géneros, exceptuando los en pieza figurados al telar.

Desavilles extranjeros.

Duelas extranjeros libres a su entrada y prohibida su salida.

E.

Efigies o figuras vestidas de cualquier ropa.

Enaguas extranjeras.

Encajes extranjeros de seda (cuyo valor no exceda de 5 reales vara, y los de hilo que no excedan de 10 reales).

**Encerado extranjero, prohibido para América.**

Entorchados de alambre cubiertos de seda o hilo extranjero.

Escarpines extranjeros.

Esclavinas respetuosas, palatinas o pañoletas extranjeras.

Escobillas extranjeras de hierba y plumeros para limpiar muebles.

Escofietas extranjeros.

Estambre hilado extranjero.

**Estampados de papel extranjero prohibidos para América.**

Esterilla de hilo, seda o lana extranjera.

Estuches extranjeros de seda o piel en forma de cartera y de suela para todos usos.

F.

Faroles extranjeros de lienzo o papel.

Fajas de todos géneros extranjeras.

Felipillas y felpas extranjeras.

Flor de azufre extranjero.

Flores de mano extranjera de todos géneros.

Franela extranjera listada de color o mezcla de algodón.

Franjas o franjillas extrajeras de todo género excepto oro y plata.

Frasquillos extranjeros de piel.

Frontales extranjeros de todos géneros.

Fuelles extranjeros de todos géneros.

G.

Galonería falsa extranjera.

Gasa extranjera y otros tejidos falsos de marca.

**Géneros extranjeros de nueva invención: se prohíbe su entrada en el Reino y se manda se detengan en las aduanas todos los que no estén especificados en los Reales Aranceles, dando cuenta a los Administradores de los que se presenten y enviando muestras para que por medio del Señor superintendente general se envíen a nuestros fabricantes, proponiéndoles premios para que los imiten.**

Gorros extranjeros de todos géneros.

Griseta extranjera de seda con mezcla de hilo.

Guadameciles extranjeros.

Gualdrapas y tapafundas extranjeras.

Guantes extranjeros de hilo.

**Guantes extranjeros de seda e hilo prohibidos para América.**

Guardapiés extranjeros.

Guarniciones extranjeras de lana, lino, cáñamo, pelo, cerda, seda, pluma, flores de hilo de plata u oro para cualquier uso.

H.

Hebillas extranjeras bordadas.

Hebillas extranjeras de suela.

**Hierro extranjero prohibido para América.**

Hiladillo extranjero.

Hilo que no llegue a veinte reales libra extranjero.

Hilo bramante o acarreto.

J.

Juguetes extranjeros de dulce forrados de seda.  
Justillos o Jugones extranjeros de todos géneros.

L.

Lacre extranjero.

Lana extranjera hilada. La extracción de las lanas finas para fuera del reino solo podrá ejecutarse con arreglo a lo dispuesto en el capítulo X del Reglamento de 22 de Abril de 1789 y en reales órdenes de 15 de enero de 1799 y 29 de septiembre de 1800.

Látigos extranjeros de pluma para sombreros.

Lazos extranjeros para espadines y otros usos.

**Libros: Los que se imprimieren y reimprimieren en España, no pueden introducirse de impresión extranjera, ni entrarlos de surtido encuadernados en el extranjero, a no ser manuscritos; pero se permite uno encuadernado de cada obra para uso propio que por encargo particular y no por medios de tratantes de haga venir del extranjero, pagando a su entrada el doble de lo que le costaría en el Reino la encuadernación.**

Lienzos pintados extranjeros.

Lienzos extranjero ordinario, listado de colores de Arabia.

Ligas extranjeras de todos géneros.

Linones extranjeros.

M.

Maletas extranjeras de todos géneros.

Mangas extranjeras de cualquier uso.

Mantas extranjeras de todos géneros y usos.

Mantillas y mantos extranjeros para mujeres.

Mantilla o tapafundas extranjeras.

Marselleses extranjeros.

Máscaras extranjeras.

Medallones extranjeros con retrato de nuestro Salvador y Santos.

**Medias y calcetas extranjeras de hilo, prohibida su entrada aunque vengan con destino a América.**

Medias bordadas a la limeña.

Medias extranjeras de colores y de las llamadas Genovesas.

Medias extranjeras de hiladillo capullo, filadís, filosedas, borra o escarzo de seda, que también llaman rehilado o media seda y demás manufacturas de esta clase y las medias de lana, pelo, hilo, algodón o piel.

Mercurio dulce extranjeros.

Mitanes o sangales, cuyo ancho no llegue a vara, prohibida su entrada, pero faltándoles solo un octavo, entran con nombre de holandillas.

Mitones extranjeros de todos géneros.

Mondadientes extranjeros entorchados, monterillas extranjeras de todos géneros, exceptuando las de paja, palma o virutas.

Mosquiteras extranjeras de todos géneros.

Muselina extranjera.

Muestras extranjeras para escribir.

Muñecos o muñecas extranjeras con vestidos de tela, con cara, pecho y manos de madera y el resto del cuerpo figurado de baldés.

N.

Naipes extranjeros.

O.

Ojales extranjeros.

Ornamentos extranjeros para Iglesias incluso las mismas telas de seda para ellos desde las más ricas a las más ordinarias.

P.

Países extranjeros de seda, lisos, bordados o pintados para abanicos.

Paletinas o petos extranjeros de todos géneros.

Paños de manos extranjeros, cortados o cosidos.

**Pañuelos extranjeros de todos géneros, cortados o cosidos de hiladillo, capullo, filadís, filosedas, borra o escarzo de la seda que en algunas partes llaman rehilado o media seda y demás manufacturas de esta clase, y los tejidos con mezcla de algodón; si hay duda de que lo tenga está prohibida su entrada.**

**Papel pintado extranjero prohibida su introducción en América.**

Pecheras extranjeras de todos géneros.

Penachos extranjeros de todos géneros.

Perlas extranjeras falsas, **prohibida su salida para América.**

Piezas extranjeras de adornos y usos profanos que contengan efigies de reverencia cristiana

Pistolas extranjeras de faltriquera.

Plomo extranjero en barras, pastas o municiones.

Plumas extranjeras de todos géneros para adornos.

Plumiones o colchones.

Polines extranjeros, tejidos de lana con mezcla de seda y media vara escasa de ancho.

**Pólvora y demás municiones de los Reales estancos.**

Polvorines extranjeros de piel.

Presilla extranjera de cerda, lana, seda, hilo de oro o plata para sombreros u otros usos.

Puños extranjeros para camisas.

R.

Ramos extranjeros.

Redecillas o redes extranjeras de todos géneros.

Ropas usadas para venderse.

Ropones extranjeros de todos géneros.

S.

Sábanas extranjeras.

Sacamantas extranjeras para caballerías.

Sacos de lienzo o de lana extranjeros.

Salitre extranjero.

**Seda torcida y de coser extranjera prohibida para América.**

**Sidra extranjera, prohibida para América.**

**Sillas extranjeras de montar y para estrado, prohibida su extracción para América.**

Siwandson extranjero, tela de lana y algodón.

Sobrecamas extranjeras de todos géneros.

Sobrepellices extranjeros.

Sobrepuestos extranjeros de todos géneros.

Sobretodos extranjeros.

Solideos extranjeros.

Solymar extranjeros.

Sombreros extranjeros de castor y cualquier género para hombres y mujeres.

T.

Tabacos extranjeros de todos géneros.

Tafetán doble extranjero con listas pasadas al envés.

Telas extranjeras de seda, bordadas, pintadas o lisas para abanicos.

Tejidos y manufacturas extranjeras de seda, lana, lino u otra especie con mezcla de plata y oro falso, los de solo plata u oro falso y los de yerbas que son de algodón, los de hilo pintado y estampado y las manufacturas abrigadas con vidrio molido.

Tupés extranjeros, almohadillas o peinados de pelo para mujeres.

V.

Velas extranjeras para molino de viento.

**Velas de sebo extranjeras, prohibidas para América.**

Vestidos extranjeros, ropas interiores y exteriores, y adornos hechos así de hombres como de mujeres de oro, plata, seda, lino, lana, algodón, pelo o cáñamo y mezclado, liso o guarnecidos, tengan el corte, figura, uso y nombres que tuvieren.

Viricúes extranjeros de todos géneros, excepto los de gancho.

Vuelos extranjeros de todos géneros, lisos, guarnecidos o bordados.

Vueltas extranjeras.

Z.

Zarzas extranjeras o lienzos pintados.

### APÉNDICE 3. RENTAS REALES PARA EL COMERCIO MARÍTIMO

Las Rentas Reales son ingresos de la Corona a través de impuestos o derechos procedentes de distintas vías; eran cobrados por los delegados de rentas que dependían de la Real Hacienda. Había de distintos tipos:

La *alcabala* era un derecho que se cobraba sobre todo lo que se vendía o permutaba.<sup>1</sup> En la Nueva España fue establecida por el virrey Enríquez en 1574; el Consulado de México la arrendó en 1596 por 77,000 pesos anuales; así permaneció hasta 1677 en que la Real Hacienda tomó las riendas de su administración, pero en 1694 regresó al Consulado. La tasa de interés de la alcabala varió constantemente, en un comienzo fue del dos por ciento del valor del producto, se elevó al cuatro por ciento por las nuevas obligaciones que tenía que sufragar el Consulado para el servicio del Rey. Para formar y sostener la armada de Barlovento, la alcabala se incrementó al seis por ciento; y en tiempos de guerra se aumentó un dos por ciento extra para los gastos de la Corona.

Derecho de *habería* o *avería* (1521-1667), su nombre proviene porque estaba destinado a cubrir los sueldos o *haberes* de la armada. Al principio se cobraba el 5% sobre el valor del oro, perlas, azúcar, cueros y demás mercancías de las Indias, de Canarias, de las Azores, de la Madera y Berbería, se aumentó a un 14% a toda clase de mercancías y 20 ducados por cada pasajero libre o esclavo. En 1706 los buques de guerra franceses escoltaron las flotas.<sup>2</sup>

La renta de *almojarifazgo* o *derecho de portazgo* se estableció en España en 1543 con respecto al comercio de Indias. El impuesto, consistió en cierto porcentaje sobre el valor de todas las mercancías que venían de España. Varió según la época, por ejemplo, en 1766 a consecuencia de la escasez del Tesoro Real, se fijó el derecho de salida o exportación de España en 5% y el de entrada o importación en 10%, fue el

---

<sup>1</sup> Eduardo Arcila Farías. *op. cit.*, T. II., p. 168.

<sup>2</sup> Vicente E. Manero, Noticias históricas sobre el comercio exterior de México desde la conquista hasta el año 1878, con dos croquis que señalan, el uno: las rutas de las flotas y demás embarcaciones que venían de España a Indias, y el otro: la situación de los puertos de la república. Consultado en agosto de 2009. Disponible en:  
<http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/ecm/45707396542381652954679/p0000001.htm>

mismo porcentaje en ambos puertos para los vinos. En 1797 el derecho de exportación de España era de 6% sobre los productos de la Península, y del 7% sobre los productos de procedencia extranjera a los que se les agregaba la *contribución de sustracción* que pagaban el vino, el vinagre y el aceite que pasaban a las Indias. Además, el derecho de almojarifazgo se cobró sobre todos los frutos que iban de América a Cádiz o a Sevilla. El cobro de almojarifazgo tuvo excepciones, como la que se planteó en la real orden del 12 de mayo de 1772 por la que quedó libre de todo derecho el algodón producido en las colonias; en la real orden del 23 de abril de 1774 se hizo extensiva la gracia al palo de tinte, a la madera, la pimienta, el pescado salado, la cera, el carey, el achiote (que se usaba como tinte) y el café que se producían en las Indias Occidentales.

El *derecho de palmeo* se cobraba por la media de fardo o paquete sin abrir ni valuar. En 1720, con el Proyecto de flotas y galeones, se sustituyó el derecho de *almojarifazgo*, impuesto del 10% del valor de la carga, por el de *palmeo*, que utilizaba el palmo cúbico como medida para calcular el impuesto de las mercancías.<sup>3</sup>

El derecho de *almirantazgo* fue impuesto en España desde antes del descubrimiento de América, como sueldo para los almirantes, se cobraba sobre el valor de lo que importaban o exportaban todos los buques que entraban en el río de Sevilla, y que no fueran propiedad de los vecinos de aquel arzobispado o del obispado de Cádiz. En 1737 se estableció el *derecho de almirantazgo* para las colonias americanas, impuesto que no estipuló una cantidad o porcentaje determinado, e incluyó aquellos productos indispensables para la colonia, por ejemplo: la botijuela de aceite pagó tres maravedíes, la pipa de vino de 27 arrobas y media, 48 maravedíes, el quintal de jabón siete maravedíes, y la arroba de cera 17 maravedíes. Por cada 1,000 pesos en plata, oro o frutos que fuesen de América a España en las flotas, galeones o cualquier nave, de cuenta del comercio, se pagaban 10 reales de plata. Cada licencia otorgada al comercio se cobraba un peso por cada tonelada. Se eliminó en 1748.<sup>4</sup>

El *derecho de tonelaje* se cobró en España desde 1608 a los buques que hacían comercio en las Indias Occidentales para atender los gastos de la Universidad o Cofradía de Navegantes; consistió en un real y medio de plata por cada tonelada de mercancía que

---

<sup>3</sup> *Idem.*

<sup>4</sup> Eduardo Arcila Farías. *op. cit.*, T. I, pp. 129 y 130.

partía de Sevilla, Cádiz y las islas Canarias, en dirección a las colonias. Después de 1755 aumentó, de tal suerte que cada tonelada de abarrotos o enjunques pagó 1,406 reales de vellón, y 661 reales en los frutos transportados en buques que llegaban en la flota de Veracruz.<sup>5</sup> Las tarifas del siglo XVIII, son las siguientes: 20 ducados para Buenos Aires; 12 para Caracas; 11 para Campeche; diez para Honduras y la Habana; 89 para Tabasco; siete para Cuba, Cumaná y Maracaibo, cinco para Santa Marta y Trinidad; tres para Santo Domingo y Puerto Rico.<sup>6</sup>

El *derecho de Anclaje* se conoció también como *derecho de marco*, porque se debía pagar un marco de plata por cada bajel que excediera de 100 toneladas; en 1737 se comenzó a cobrar a todos los buques que venían a América. Desde 1762 las embarcaciones mayores que entraban a Veracruz pagaban 10 pesos 6 reales.

El *derecho de extranjería* consistía en un gravamen de 66 reales de vellón por cada tonelada de carga todas las embarcaciones extranjeras.

El *derecho de San Telmo* era un impuesto destinado a la fundación y sostenimiento de una escuela de navegación en Sevilla; consistía en 96 reales de vellón por cada tonelada en los navíos que viajasen a los puertos de Veracruz y Cartagena.

El *derecho de media annata*, en teoría consistía en la “mitad del primer sueldo anual devengado mediante cualquier cargo civil o militar obtenido de la Corona, o en un pago hecho en reconocimiento de algún privilegio o dispensa especiales.” Pero se aplicaba a los navíos que venían con licencia a las Indias en calidad de registros sueltos; se cobraba a razón de 2.5% sobre el importe total de los otros impuestos percibidos.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Guillermo Tardiff. *op. cit.*, p. 41.

<sup>6</sup> Antonio García-Baquero. *Cádiz y el Atlántico...*, p. 190.

<sup>7</sup> *Ibidem.*, pp. 192-193.



#### APÉNDICE 4. LEY INDIANA METROPOLITANA

La ley es todo mandato escrito de carácter más o menos general procedente de una autoridad, basado en el derecho natural del hombre. Las leyes novohispanas se dividen en las emanadas por las autoridades radicadas en España dirigidas a las Indias, y las creadas en el Nuevo Mundo conocidas como leyes criollas. Una característica del derecho indiano propiamente tal o municipal, es su sentido casuístico; la Corona solucionaba uno a uno los problemas que se presentaban en las Indias. Al analizar el derecho indiano se encuentran frecuentes contradicciones debido a que por ejemplo, una real cédula disponía algo y una costumbre la dejaba sin efecto.<sup>1</sup> Buscando disminuir esto, el Rey Carlos II promulgó la Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias en 1680, para unificar la legislación española en todas sus colonias de América y Asia.

Los diferentes mandatos se pueden clasificar en dos grandes divisiones; por su fondo pueden ser: ordenanzas, que son reglamentaciones generales de una materia determinada e instrucciones, como advertencias particulares a una autoridad específica sobre cómo debía desempeñar sus funciones. Y por su forma, que incluyen los mandatos de gobernación, y podían ser dictados por la corona como: cartas reales, reales provisiones, reales cédulas; o por otras autoridades como: autos acordados del Consejo de Indias, autos acordados de la Casa de Contratación, capitulaciones, reales órdenes y reales decretos.

Las cartas reales son escritos del Rey a determinadas autoridades o a particulares en América en donde, contestaba a diversas preguntas previamente formuladas, daba su parecer sobre una forma de actuar o recriminaba ciertas actitudes. Cuando las cartas eran de interés general se daban a conocer públicamente.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Ismael Sánchez. *op. cit.*, p. 227. El casuismo como técnica para legislar se basaba en procurar una solución justa para cada situación en concreto así, se podía encarnar la justicia de acuerdo al tiempo, lugar y grupo social específico. Fue utilizada desde la Edad Media castellana, en: Antonio Dougnac Rodríguez. *op. cit.*, p. 239.

<sup>2</sup> Ismael Sánchez. *op. cit.*, pp. 231-232.

Las reales provisiones son documentos legislativos emitidos por el Rey y el Consejo de Indias para realzar el carácter de una disposición, como cuando se hacía un nombramiento importante.

Las reales cédulas constituían la manera habitual con la que el Rey y el Consejo de Indias transmitían a las autoridades particulares del Nuevo Mundo su voluntad de mando en los asuntos de gobierno, justicia, guerra y hacienda.

Tanto las provisiones como las cédulas eran transcritas íntegramente en unos libros de registro o cedularios que llevaba el escribano de cámara de gobierno del consejo; podían ser generales, con disposiciones para todas las Indias, y particulares, con instrucciones para determinadas provincias o reinos. Las cédulas eran archivadas en las audiencias y cabildos sin un orden preciso, esto dificultaba su búsqueda.

Los autos acordados del Consejo de Indias eran documentos generalmente relativos a aspectos reglamentarios que requerían confirmación real. Los autos acordados de la Casa de Contratación también requerían de confirmación real pero, a diferencia de los anteriores, hacían referencia a materias de comercio, cuentas, y otras.

Las capitulaciones eran documentos suscritos entre el monarca o quienes lo representaban y un particular que tenía la intención de efectuar una expedición de descubrimiento, conquista, poblamiento o rescate.<sup>3</sup>

Las reales órdenes constituyeron una de las manifestaciones más evidentes del absolutismo Borbón ya que, reafirmaban la facultad de los monarcas de legislar por sí mismos, por la vía reservada, a través de las secretarías de Estado. Eran mandatos que debían ser cumplidos en todo momento.

Los reales decretos eran disposiciones emitidas directa e inmediatamente por el monarca, sin intervención del Consejo de Indias o de los Secretarios de Estado. En el siglo XVIII hubo una gran difusión de éstos por el absolutismo Borbón.

Los virreyes, al ser los representantes del Rey, podían dictar reales provisiones de forma similar a las del Consejo de Indias.

Los bandos eran la publicación de una resolución dictada por los virreyes o gobernadores; podía ser propia o ajena. Si era ajena, el virrey sancionaba su aplicación

---

<sup>3</sup> *Ibidem.*, p. 237.

para que llegara a conocimiento público; en el caso de ser propia, el virrey publicaba un auto, decreto o providencia para el conocimiento general.

Las ordenanzas de virreyes y gobernadores eran disposiciones que regulaban en forma más o menos amplia una materia. De manera común se le daba el nombre de ordenanzas a todo mandato virreinal.

Los autos o decretos de virreyes y gobernadores constituyeron la forma administrativa de expresar su poder. Si estos autos o decretos incurrían en asuntos litigantes, se podían apelar ante la Audiencia.

La Real Audiencia podía dictar reales provisiones en su carácter de Chancillería, dado que representaba al monarca y poseía el sello real. También disponía autos acordados que eran decididos en los reales acuerdos y que trataban de asuntos varios.

Las ordenanzas de los cabildos trataban de temas relativos a los órganos representativos de la república de españoles; podían ser llevadas a los virreyes para su confirmación o apelarse en las Reales Audiencias que analizaban las ordenanzas capitulares.



APÉNDICE 5. EQUIVALENCIA NUMISMÁTICA NOVOHISPANA.

CUADRO 6

Especificaciones de las monedas españolas.

Monedas	Año aproximado de circulación	Especificaciones	
Maravedí	1172	Unidad básica de cuenta hasta el reinado de Isabel II en 1854	
Oro	Ducado	De 1477 a 1535	Moneda de oro de 3,45 gramos y 23,75 quilates.
	Escudo	1537	Moneda de Oro y Plata de 3,38 gramos y 22 Quilates
Plata y cobre	Doblón	Hasta 1868	Un doblón equivalía a dos escudos
	Real	1351	Moneda de plata de 3,48 gramos y 930 milésimas de ley.
	Real de vellón	1686	Carlos II creó esta moneda rebajando el peso del Real.

Moneda	Año	Equivalencia.
REAL	1351	3 maravedíes
	Mediados del s. XV	15 maravedíes.
	Finales del s. XIV	8 maravedíes.
	1497	34 maravedíes
Real de a dos	Con Carlos I	Duro, Peso o Peso fuerte
Real de a cuatro		
Real de a ocho		

Real de Vellón.	Año.	Equivalencia.
1 real de vellón		34 maravedíes en moneda de cobre.
15 reales de vellón	1686	Real de a ocho o fuerte (en plata vieja)
12 reales de vellón		Real de nuevo
2 reales de vellón		Real de plata nueva
20 reales de vellón	1737	Peso fuerte o Real de a ocho antiguo
20 reales de vellón		10 reales de plata nueva.

*a) Cambios monetarios en el siglo XVIII*

Las monedas coloniales se establecieron a partir de la “pesa dineral”, equivalente a 1 000 milésimos. El “dinerale oro” se subdividía en 24 quilates, y cada quilate en cuatro granos, su unidad práctica fue el escudo de 22 quilates. El “dinerale de plata” se subdividía en 12 “dineros” y cada uno en 24 granos, su unidad fue el real de 34 maravedís. La moneda americana fue el peso, que hasta 1728 su ley fue de 11 dineros cuatro granos. El marco tenía un valor de 65 reales y se dividía en 67 piezas o reales. El real de a ocho tenía un valor de nueve reales y medio. Felipe V en 1728 fijó el valor de las monedas de plata en 11 dineros, y su valor legal en 64 reales y dos maravedís. Cambió también el valor del real de a ocho, a 10 reales, y el medio escudo valía cinco reales de plata de a diez y seis cuartos de vellón. En 1772, por motivos de una devaluación fraudulenta, las monedas de plata redujeron su valor a 10 dineros y 20 granos, y las de oro a 21 quilates. La última modificación en la colonia se dio en 1786 quedando el valor de la moneda de plata en 10 dineros y 18 granos.<sup>1</sup>

*b) Valor adquisitivo de la moneda, siglo XVIII*

No es posible conocer el valor adquisitivo real de la moneda en el siglo XVIII por ser un siglo de muchos cambios, porque no estaban estandarizados los precios de los géneros, los salarios y, en algunos periodos, las monedas tenían diferencias. Para las

<sup>1</sup> Enrique Florescano. *Precios del maíz y crisis agrícolas en México 1708-1810*, Era, México: 1986, pp. 71-81.

transacciones menudas dentro del territorio novohispano se usaban los tlacos y pilones, monedas de cobre de 4 y 2 maravedís, que equivalían a 1/8 y 1/16 de real respectivamente. Se ocupaban en panaderías y pulquerías.<sup>2</sup> A continuación desglosamos cuadros de precios, tanto de productos básicos como el maíz, como productos de lujo y bienes raíces, para darnos una idea general del valor de la moneda, así como una recopilación de datos realizados por Ruggiero sobre el salario y su capacidad de compra.<sup>3</sup>

Los salarios en México en la década de 1780 eran, en general, de un real para “peones, pastores y jóvenes”, uno y medio para “peones, vaqueros y ayudantes”, y dos para “peones de hacienda”, el siguiente cuadro 7 de Romano Ruggiero muestra el salario anual de un trabajador con los salarios descritos, reduciéndoles el costo del maíz y los tributos religiosos,<sup>4</sup> cuyos resultados son desgarradores, pues no muestra una alimentación adecuada-balanceada necesaria en las familias, consumo de 8 tortillas diarias por persona, el cuadro 10 muestra los valores de otros alimentos, que si hacemos un cálculo aproximado de gasto anual, a penas si se podían cubrir con los salarios descritos, eso si suponemos que les pagaban con monedas, que casi nunca ocurría.

CUADRO 7  
Relación de salarios y gastos anuales  
(1780-1790)<sup>5</sup>

	Salario de	
	1 y 1.5 reales	2 reales
Trabajando 250 días	47 pesos	
Trabajando 275 días	52 pesos	69 pesos
Restando los 27 pesos del maíz	20 o 25 pesos	35 pesos o 42 pesos
Restando los 10 pesos de tributo y obvenciones religiosas	10 o 15 pesos	25 o 32 pesos

<sup>2</sup> *Idem.*

<sup>3</sup> Como referencia, el padre Ajofín vino a América para recaudar fondo para la misión Capuchina del Tibet, y después de recorrer los actuales estados de México, Querétaro, Guanajuato, Michoacán, Puebla, Oaxaca y Veracruz, logro recaudar \$12,316 pesos, que en aquellos tiempos era mucho dinero. en: Miguel L. Muñoz. *Tlacos y pilones: la moneda del pueblo de México*, Fomento Cultural Banamex, México: 1996, p. 110.

<sup>4</sup> Romano Ruggiero, *op. cit.*, p. 411.

<sup>5</sup> *Ibidem.*, p. 412.

Según los registros de los libros de alcabalas, en 1740 el precio estuvo entre 16 a 24 reales por fanega, en 1771 varió de los 12 a los 14 reales por fanega, y de 32 reales a 48 en 1786. En la ciudad se consumía anualmente entre 160 000 y 200 000 fanegas de maíz, en los años de mayor venta (de escasez) se vendieron entre 110 000 y 130 000 fanegas, mientras que en los años de buena cosecha las ventas descendieron hasta 70 000 y 40 000 fanegas. Los siguientes cuadros muestran el promedio del precio mensual del maíz en años con escasez y con abundancia en las cosechas, esto sirve para darnos cuenta del valor del producto básico en la Ciudad de México en el siglo XVIII.<sup>6</sup>

#### CUADRO 8

##### Precios en reales del maíz

1738-1786 (en años de crisis agrícolas)<sup>7</sup>

Años	Precio medio mensual más bajo	Precio medio mensual más alto	Diferencia absoluta en reales	Diferencia relativa %
1738-39	13	24	11	84
1771-72	14.86	23.54	8.65	58
1785-86	34	24	11	84

<sup>6</sup> Enrique Florescano. *op. cit.*, pp. 56-60 y 103.

<sup>7</sup> *Ibidem.* p. 135.

CUADRO 9  
Precios en reales del maíz  
1762-1776 (en años sin crisis agrícolas)<sup>8</sup>

Años	Precio medio mensual más bajo	Precio medio mensual más alto	Diferencia absoluta en reales	Diferencia relativa %
<i>Fluctuación estacional mínima</i>				
1767-63	9	10.16	1.16	12
1765-66	8	9.33	1.33	16
1778-79	10	12	2	20
<i>Fluctuación estacional media</i>				
1767-68	9.83	12.66	2.83	28
1783-84	10.16	13.33	3.17	31
1777-78	7.50	10	2.50	33
<i>Fluctuación estacional máxima</i>				
1766-67	9	12.5	3.50	38
1779-80	112	17	5	41
1775-76	11.16	18	6.84	61

<sup>8</sup> *Ibidem.* p. 102.

CUADRO 10

Valores aproximados de productos alimenticios.<sup>9</sup>

Producto	Cantidad	Precio**
Pan floreado,	15½ onzas	0.5 r
Pan común, bien acondicionado y sellado	20 onzas	0.5 r
Arroba de manteca y de jamón		5 p 4 r
Jamón enjuto	6 onzas	0.5 r
Costillas	Por unidad	3.5 r
Lomos anchos	Por unidad	3.5 r
Espaldilla y codillo	Por unidad	2.5 r
Espinazo	Por unidad	0.5 r
Las pulpas	Por unidad	1 r
La cabeza	Por unidad	4 r
Pies, lengua y asadura		1.5 r
Menudencias de cerdo	9 onzas de retazos	0.5 r
Carne de res	8 libras	1 r

<sup>9</sup> Miguel L. Muñoz. *op. cit.* p. 146

\*\* p= pesos; r= reales

CUADRO 11

Costos del entierro de Beatriz de Paz y Vera, 1694.<sup>11</sup>

Descripción	Valor en pesos
Derechos parroquiales	12 p 4 r
Cera del cura y cinco sacristanes	2 p 5 r
Misa de cuerpo presente	7 p
Ministros que la oficiaron	4 p
Cera de la misa	4 p 4 r
Vigilia cantada	8 p
Ofrenda en la misa	10 p
Misa, vigilia y ofrenda de honras	29 p 4 r
Novenario de misas cantadas a 15 p 4 r cada una	139 p 4 r
Nueve vigiliass a 8 p cada una	72 p
Ofrendas en el novenario	36 p
Cincuenta acompañantes	43 p 6 r
Total	369 p 3 r

<sup>11</sup> María del Carmen Reyna. *Opulencia y desgracia de los Marqueses de Jaral de Barrio*, INAH, México: 2002, p.56

CUADRO 12

Avaluó de objetos personales del Marqués de Jaral de Barrio, 1770<sup>12</sup>

Objetos	Valor en pesos
Piedras preciosas	24 101
Oro y plata	33 158
Relojes	4 704
Lienzos y ropa nueva	6 980
Libros	1 421
Piezas de cristal	8 834
Loza de China	313
Pinturas	1 754
Ropa, colgaduras y dosel	1957
Ropa blanca y labrada	141
Piezas de madera	3 754
Instrumentos musicales	1 457
Partituras	1 027
Esclavos	535
Coches	2 010
Guarnecas	251
Mulas y caballos	495
Sillas de montar	339
Frenos	338
Estribos	305
Jáquimas	36
Armas de fuego	463
Piezas bordadas	180
Menudencias	42
Pelucas	30
Losa de Puebla	97
Cobre labrado	142

<sup>12</sup> *Ibidem.* p. 144.

Imágenes de cera	147
Fierros	1 849
Vinos	2 257
Ornamentos sagrados	364
Efectos que quedaron por el uso y abasto de la casa	1 490
Muebles de la casa de matanza	1 361
Oficinas de las minas, ropa de Castilla y cruz de el Real de Guanajuato	1 861
Suma	104 193

### CUADRO 13

Valor de bienes inmuebles.

Propiedades de la condesa de San Mateo de Valparaíso<sup>13</sup>

Nombre	Valore en pesos
San Sebastián	82 315
Juan Pérez	71 405
Santa Gertrudis de Abiño	44 496
Santa Catarina	198 218
Santa María de las Carboneras	17 306
Ameca, Cerro Blanco y tierras del Cuizeo	21 690
San mateo de Valparaíso y sus labores	118 469
Total	553 899

<sup>13</sup> *Ibidem.* p. 145.

CUADRO14

Precio de los libros del marqués Jaral de Berrio.

Avaluados por Ignacio Villegas 1780<sup>14</sup>

Tomos	De cada folio	Precio
5	Ferraris (padre Francisco Lucio). <i>Biblioteca canónica, jurídica, moral.</i> En Besania, año de 1772. Pasta nueva	\$ 27
4	López (licenciado Gregorio). <i>Las siete partidas del sabio rey don Alonso.</i> En Valladolid, año de 1587. Viejas y apolilladas.	7
3	Gómez (don Antonio). <i>Comercio in legis tauri.</i> En León, año de 1744. Con adiciones de Aysion. Pergamino. Casi nuevo	7
2	Solórzano (doctor don Juan). <i>De Jure Indiarum lugdium.</i> Año de 1672. En vitela bien tratado	6
1	<i>Idem: política indiana.</i> En Madrid, año de 1648. De la antigua impresión en pergamino viejo	3
2	Hermosilla (don Gaspar). <i>Sobre las leyes de partida.</i> En León, año de 1674. En pergamino viejo.	5
3	Berni (doctor don Joseph). <i>Apuntamientos sobre las leyes de partida.</i> En valencia, año de 1759. Pergamino nuevo	9
1	Rajas (Pedro Martín). <i>Dolores de María Santísima.</i> En Madrid, año de 1707. Manchado en pergamino	0.10
1	<i>Misal en canto madrileño del año 67.</i> Un poco maltratado	7
1	Otro de cámara en tafilete con manillas de plata de imprenta antuerpiana del año de 62. Algo maltratado.	16
	Por un libro con 100 estampas de la Biblia	25
	Otro dicho de fortificación por defen. Picado	6
	Otro dicho de marca mayor. Atlas	10
	Otros 3 dichos. Viejos de atlas, maltratados y faltos	4

<sup>14</sup> *Un recorrido por archivos y bibliotecas privados.* Asociación mexicana de archivos y bibliotecas privadas, México: 1996, vol. 2, pp.43 y 44.

# Glosario

Abadejo: Pescado que se coge en grande abundancia en la Isla de Terranova, y en otras partes. Regularmente suele tener media vara de largo: su figura plana, y el color es verdoso. Este pescado, ya seco, se distribuye y comunica por toda la Europa, aunque con varios nombres, pues en unas partes le llaman Bacalao, y en otras Truchuela.\*

Acayucan: Ciudad que se encuentra en la zona sur del estado de Veracruz sobre las llanuras del Sotavento en la región conocida como *Las Selvas*. Limita al norte con Hueyapan de Ocampo y Soteapan; al sur con San Juan Evangelista y Sayula de Alemán; al este con Oluta, Soconusco y Soteapan; y al oeste con Juan Rodríguez Clara. Se encuentra regado por los arroyos San Juan, Michapan, Ixhuapan, Mocotilla y Mexcalapa.

Acuerdo: Convenio o decisión, resolución de la Audiencia.

Alamar: Especie de presilla, broche, u ojal postizo con su botón correspondiente en la misma forma: los cuales se cosen cada uno de su lado a la orilla del vestido, capote o mantilla, unas veces para abotonarse, y otras solo por gala y adorno. Hacense de varias maneras, y de diferentes materias: como de estambre, seda, hilo, plata, oro u otro metal.\*

Alba: Aquella primera luz que al amanecer despide de si el Sol, y se divisa en el aire resplandeciente como blanca, antes que se distingan sus rayos. Comúnmente se suele escribir esta voz con v, pero viniendo como viene del latino *Albus*, no solo es más conforme a su origen el escribirse con b, sino que lo contrario es error conocido.\*

Significa también aquella túnica de lienzo blanco, que sobre su hábito Clerical, o Religioso se pone después del Amito los Sacerdotes, y ordenados de mayores órdenes para celebrar el Santo Sacrificio de la misa y otros Oficios Divinos.\*

Alcabala: Impuesto sobre las ventas.

---

\* *Diccionario de la lengua castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad con las frases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua. Dedicado al rey nuestro señor Don Phelipe V, (que dios guarde) a cuyas reales expensas se hace esta obra, compuesto por la Real Academia Española en la Imprenta de Francisco del Hierro, Madrid: 1726, 3 tomos.*

Alcalde del crimen: Juez menor de la Audiencia, miembro de la Sala del Crimen.

Alcalde mayor: Juez de letras del pueblo.

Alcalde ordinario: Juez municipal.

Alcalde: Representante y delegado del gobierno en el ayuntamiento; juez ordinario que administraba justicia en algún pueblo y presidía al mismo tiempo el consejo.

Alcaldía mayor: Distrito sobre el cual tenía jurisdicción el alcalde mayor.

Almacén: Tienda, bodega o lonja.

Almacenero: Comerciante de la ciudad de México, generalmente dueño de una casa comercial importante.

Almilla: Faja de carne que se seca de los puercos desde arriba debajo de los pechos: la cual es tenida por vianda reglada, especialmente si es de lechona.\*

Arabico, ca o Arabigo, ga: Cosa perteneciente a la Arabia. Usase promiscuamente con c y con g.\*

Asesor general: Consejero del virrey para asuntos legales.

Audiencia: Corte superior de justicia; tribunal de justicia colegiado y que entiende en los pleitos o en las causas de determinado territorio. En justicia, procedimiento especial para revisar, a petición del funcionario judicial corregido, la sanción.

Aviador: Prestamista.

Avíos: Materiales y dinero en efectivo proporcionados por el aviador.

Azogue: Metal blanco fluido, volátil que no para y corre en figura de plata derretida. Los Alchimistas le llaman Mercurio, y los Latinos *Argentum vivum*, porque parece que está vivo, según la agilidad con que se mueve. Hay dos especies: puro, que es el que se halla en las venas de la tierra, y artificial, que se saca del Minio, o vulgar cinabrio: y este se llama en Latín *Hydrargirum*.\*

Barriles de carne: Se ocupaban para transportar carne para América, se empacaba la carne salada en barriles para su conservación y fácil manejo.

Basquiña: Ropa, o faya que traen las mujeres desde la cintura al suelo, con sus pliegues, que hechos en la parte superior forman la cintura, y por la parte inferior tiene mucho vuelo. Pónese encima de los guardapieses y demás ropa, y algunas tienen por detrás falda de arrastra.\*

Bermellón: Lo mismo que cinabrio. Hay dos diferentes especies, la una natural y la otra artificial. La natural es mineral, y es una piedra roja y muy grave, que tiene muchas venas de azogue, y se halla en sus mineras. La artificial se hace de azufre y de azogue, cogidos e incorporados juntamente con fuego.\*

Bonetillo. Diminutivo de bonete. Cierta género de bonete de diferente figura, puntiagudo en lo algo, con una vuelta hacia la cabeza sobre la frente.\*

Brial (briales): Género de vestido o traje, de que usan las mujeres, que se ciñe y ata por la cintura, y baja en redondo hasta los pies, cubriendo todo el medio cuerpo: por cuya razón se llaman también Guardapiés o Tapapiés, y de ordinario se hace de telas finas. Como son rasos, brocados de seda, oro, o plata.\*

Bridón (bridones): El que va a caballo a la brida: esto es en silla de borrenes, o rafa, con los estribos largos.\*

Se toma también por el caballo ensillado y enfrentado a la brida.\*

Buque de cabotaje: Barco que se dedica a esta especie de navegación. (ver cabotaje)

Buque mercante: Navío de una persona o empresa particular que se emplea en la conducción de pasajeros y mercancías.

Buque: Nave con cubierta que, por su tamaño, solidez y fuerza, es adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia.

Burjaca: Bolsa grande de cuero, que los peregrinos o mendigos suelen llevar debajo del brazo izquierdo colgado de alguna correa, cinta o cordel, desde el hombro derecho, y en ella meten el pan, y las otras cosas que les dan de limosna. Lámase también Bursaca y Bujaca.\*

Cabildo: Ayuntamiento, concejo municipal, corporación que rige un municipio.

Cabotaje: Tráfico marítimo en las costas de un país determinado. Navegación o tráfico que hacen los buques entre los puertos de su nación sin perder de vista la costa.

Caja real: Tesorería de la provincia.

Cajero: Aprendiz de comerciante.

Calamaco: Tela de lana delgada y angosta que viene de Portugal y otras partes, la cual tiene un torcidillo como greca, y es a modo de droguete o especie de él.\*

Cambray: Cierta tela de lienzo muy delgada y fina, que sirve para hacer sobrepellices, pañuelos, corbatas, puños y otras cosas. Dijose así por haber venido de la Ciudad de Cambray.\*

Casulla: La última vestidura que se pone el Sacerdote sobre todas las otras, con que se adorna y viste para celebrar el Santo Sacrificio de la Misa.\*

Cédula real o real cédula: Despacho del rey, expedido por algún consejo o tribunal superior, en que se concede una merced o se toma alguna providencia.

Cédula: Decreto real; despacho del rey.

Cedulario: Colección de reales cédulas.

Cerquillo: Diminutivo de cerco, especialmente el que se forma de cabello en la cabeza de los religiosos.\*

Cinabrio: Licor muy rojo, que destila un árbol que se cría en África, de que usan los pintores en las más finas y delicadas. Vulgarmente se dice sangre de dragón.\*  
Mercurio.

Clavazón: Número y copia de clavos, puesta o para poner y fijar en alguna cosa sólida, o para su mayor seguridad y fortificación, o para su adorno: como se hace en las puertas, cajas, cofres y otras obras. Hacense de diferentes maneras o especies, redondos, esquinados, chatos, etcétera. Es voz formada del nombre clavo.\*

Coletto: Vestidura como casaca o jubón, que se hace de piel de ante, búfalo u de otro cuero. Los largos como casacas tienen mangas, y sirven a los soldados, para adorno y defensa, y los que son de hechura de jubón se usan también para la defensa y abrigo.\*

Consulado: Gremio de comerciantes y su tribunal.

Capotillo: Capote. Ropa corta a manera de capa, que se pone encima del vestido, y llega hasta la cintura. Este traje se usa ya poco u nada.\*

Capotón: Capote. Capote largo, basto y pesado.\*

Corregidor: gobernador y juez de un distrito.

Corsario: Buque que andaba al corso, con patente del gobierno de su nación. Capitán de un buque corsario.

Corso: Campaña que hacían por el mar los buques mercantes con patente de su gobierno para perseguir a los piratas o a las embarcaciones enemigas. Campaña marítima que se hace al comercio enemigo siguiendo las leyes de la guerra.

Cotilla: Jubón sin mangas hecho de dos telas, embutido con barba de ballena, y respuntado, sobre el cual se visten las mujeres el jubón o casaca, y traen ajustado el cuerpo.\*

Cotonia: Cierta tela hecha de hilo de algodón, ordinariamente blanca, con sus labores de realce u de gusanillo, de que se hacen colchas, almillas y otras cosas. Viene del italiano *Cottone* que significa algodón.\*

Coyunda: La correa con que se atan los bueyes al yugo.\*

Decreto: Resolución, decisión o determinación del jefe del Estado, de su gobierno o de un tribunal o juez sobre cualquier materia o negocio. Disposición de carácter legislativo que, sin ser sometida al órgano adecuado, se promulga por el poder ejecutivo en virtud de alguna excepción circunstancial o permanente, previamente determinada.

Entorchado: Cierta género de cordoncillo con que los Bordadores van guarneciendo el dibujo.\*

Entorchar: Fabricar alguna cosa, torciéndola, como se hace con las que llamamos hachas o antorchas, compuestas de tres o cuatro velas grandes torcidas, o como se fabrican las columnas que llaman salomónicas, que por esto, como dice Carducho, se llaman entorchadas.\*

Escarpín: Funda pequeña de lienzo blanco, con que se viste y cubre el pie, y se pone debajo de la media o calza.\*

Escofieta: Lo mismo que cofia.\*

Esterilla: Diminutivo de estera. La que es pequeña.\*

Esteras: La pieza cosida de pleitas de esparto, o la hecha de juncos, u de palma, etcétera.\*

Estopilla: La parte más fina y delgada del lino antes de hilarse: y también se llama así el hilado que se hace y tuerce de ella.\*

Se llama también un lienzo o tela muy sutil y delgada como el cambray; pero muy rala y clara, y semejante en lo transparente a la gasa.

Felpilla: Cierta especie de hilo, o como cordón de seda, con pelo como la felpa, el cual sirve para bordar o guarnecer vestidos u otras cosas.\*

Fiel ejecutor: Concejal municipal encargado de la inspección del mercado.

Filadíz o Filaíz: La seda que se fabrica del capullo roto, ya sea por haber salido de él gusano convertido en paloma, por estar baboseado por de fuera de la palomilla que salió de otro, o por haber muerto el gusano antes de perfeccionarle: el cual no se puede hilar con los demás en la caldera de hilar seda, y se beneficia limpiándole y cociéndole con jabón, y después se lava con agua clara, y se hila.\*

Fiscal de real hacienda: Abogado de la Corona agregado a la Audiencia que se ocupaba de asuntos fiscales.

Flota: La armada y junta de muchos navíos o embarcaciones. Por antonomasia entendemos por Flota la que se envía a Nueva España, a distinción de la que va a la parte del Perú que llamamos los Galeones.\*

Frontal: El parámetro de seda u otra materia con que se adorna la parte delantera de la mesa del altar.\*

Frutos de la tierra: Son los productos de la naturaleza. Generalmente se utiliza para expresar el resultado de la cosecha de tierra labrada o de manera silvestre. Es muy común su uso poético o metafórico: “Esto sólo será posible cuando reine la paz y la armonía entre todos los hombres y cuando los frutos que nos da la tierra, sean compartidos con sabiduría por todos y sin distinción alguna.”

Fuelles: Se también llaman las arrugas que hace el vestido por estar mal cosido.

Fuelle: En la silla volante es aquella cubierta de vaqueta que, mediante unas varillas de hierro puestas a trechos y unidas por la parte inferior, se extiende para guarecerse el que va dentro, del sol u de la lluvia; y se recoge hacia la parte de atrás quando hace el tiempo favorable para gozar del ambiente.\*

Fuero: Extensión de la jurisdicción real, derecho a ser juzgado por miembros del propio gremio.

Gaditana: Natural de Cádiz.

Galón: Un género de tejido fuerte, hecho de seda, hilo de oro u plata, que sirve de adorno para guarnecer vestidos, u otra ropa: lo regular es no exceder de dos dedos de ancho, en que se distingue de lo que llaman franja. Parece se formó del nombre Gala. Cada vara de galón negro u de colores de seda diez y ocho marcos. Bajel

grande de alto bordo, que no se mueve sino con ellas, y viento. Hay unos de guerra y otros de carga.\*

Galonear, galoneado: Guarnecer u adornar vestidos u otras ropas con galones.\*

Galones: Se llaman en la náutica los sesgos que forman el aumento de madera del alcázar y toldilla, y del castillo de proa. Llamán los navíos destinados en España para el comercio y viajes del Perú: y son unos bajeles grandes de carga.\*

Guardacartuchos: Cajas redondas de madera, con sus tapas, que sirven para llevar los cartuchos resguardados del fuego, cuando se pelea.\*

Guárico: Ciudad que en la época colonial formó parte de la Provincia de Venezuela.

Junta de real hacienda: Principal comité financiero del virreinato.

Junquillo: Flor, especie de narciso de color blanco o amarillo, que tiene el tallo liso y parecido al junco, de donde tomó el nombre.\*

Libranza: Tipo de letra de cambio.

Montañés: Natural de la provincia de Santander.

Oidor: Juez de la Audiencia.

Operario manigero: Hombre encargado de contratar obreros para ciertas faenas del campo.

Privativamente: Propia y singularmente, con exclusión de todos los demás.

Pública almoneda: Venta pública de bienes muebles con licitación y puja, que se anuncian a bajo precio.

Quincallería: Conjunto de objetos de metal de poco valor.

Real decreto: En el régimen constitucional monárquico, el aprobado por el Consejo de ministros.

Real: Moneda que si era de plata valía la octava parte de un peso.

Regidor: Concejal de una población.

Repartimientos de comercio: Distribución pública (generalmente por la fuerza) de mercancías en existencia por parte del alcalde mayor.

Residencia: Revisión de la actuación de un funcionario, especie de juicio de responsabilidades.

Sala de crimen: Tribunal inferior de la Audiencia, que se ocupaba de casos penales.

Sempiternas: Tipo de textil generalmente de lana.

Subdelegado de real hacienda: Superintendente fiscal.

Sumario preventivo: Resumen, compendio o suma. Conjunto de actuaciones encaminadas a preparar el juicio criminal, haciendo constar la perpetración de los delitos con las circunstancias que puedan influir en su calificación, determinar la culpabilidad y prevenir el castigo de los delincuentes.

## Fuentes y bibliografía



## I. FUENTES

Archivo General de Indias, Sevilla, España.

Sección *México*, leg. 2715, “Testimonio de las diligencias producidas sobre el arribo de un bongó...” 1785.

Sección *México*, leg. 241, “Señor: un desgraciado joven que en un instante pasó de la felicidad...” 1785.

Archivo General de la Nación, México, D. F.

Ramo *Acordada*, vol. 26, exp. 16.

Ramo *Acordada*, vol. 28, exp. 1.

Ramo *Aguardiente de caña*, vol. 1, exp. 8. México 12 de mayo de 1801.

Ramo *Consulado*, tomo 179, f. 1v.

Ramo *Consulado*, vol. 44, exp. 4, f. 73v.

Ramo *Judicial*, vol. 43, exp. 3, f. 106.

Ramo *Judicial*, vol. 43, exp. 4.

Ramo *Presidios y Cárceles*, tomo 4, f. 119.

Ramo *Reales Cédulas*, vol. 38, f. 120, 1º noviembre 1717.

Ramo *Reales Cédulas*, vol. 44, f. 291, 11 de marzo de 1724.

Ramo *Reales Cédulas*, vol. 54, f. 60. 22 de marzo de 1735.

Ramo *Reales Cédulas*, vol. 56, exp. 11, ff. 29-32.

Ramo *Reales Cédulas*, vol. 133, exp. 211, ff. 332-334.

Ramo *Reales Cédulas*, vol. 168, f. 185.

Ramo *Reales Cédulas*, vol. 193, exp. 57, f. 100.

Ramo *Reales Cédulas*, vol. 206, exp. 120, f. 139.

## II BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar y Acuña, Rodrigo de, y Juan Francisco Montemayor y Córdoba de Cuenca. *Sumarios de la recopilación general de leyes de Indias Occidentales*, 1ª ed. facsimilar, UNAM / FCE (Política y derecho), México: 1994.
- Alcántara, Álvaro. “Élites ganaderas, redes sociales y desobediencia cotidiana en el sur de Veracruz a finales del siglo XVIII”, en: *Redes sociales e Instituciones*. Historia Mexicana, vol. LVI, número 3, Colmex, México: 2007, pp. 779-816.
- Arauz Monfante, Celestino Andrés. *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Academia Nacional de la Historia (Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Fuentes para la historia colonial de Venezuela), Caracas: 1984, 2 tomos.
- Arcila Farias, Eduardo. *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, SEP (SepSetentas), México: 1974, 2 vols.
- Beccaria, Cesar. *Tratado de los delitos y las penas*, Heliasta SRL, Brasil: 1993, 284 p.
- Bernal, Antonio Miguel. *La financiación de la carrera de indias (1492-1824): Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Fundación el Monte, Sevilla: 1992, 763 p.
- Bernecker, Walter L. *Contrabando: ilegalidad y corrupción en el México del siglo XIX*, Illustrated / Universidad Iberoamericana (depto. de Historia), México: 1994, 163 p.
- Bonesana, Cesare. *Tratado de los delitos y de las penas*, Valletta Ediciones, Argentina: 2004, 128 p.
- Brading, David A. *Mineros y comerciantes en el México borbónico, 1763-1810*, FCE (Sección de obras de Historia), México: 1975, 499 p.
- Castro Santa-Anna, José Manuel de. *Diario de sucesos notables*, (Documentos para la historia de México), México: 1854, tres tomos en un volumen.
- Céspedes del Castillo, Guillermo. *América hispánica (1492-1898)*, Labor, Barcelona: 1983, 526 p., ils., capítulos IX y XI.
- Coathsworth, John Henry. *Los orígenes del atraso: nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, Alianza Mexicana (Raíces y razones), México: 1990, 265 p., ils.

- Contreras Sánchez, Alicia del C., “Los circuitos comerciales del palo de tinte”, en: *España y la Nueva España: sus acciones transmarítimas*, Condumex / Conaculta / INBA / V Centenario 1492-1992 Comisión Puebla / MTM / Universidad Iberoamericana, México: 1991, 202 p.
- ----. *Capital comercial y colorantes en la Nueva España: segunda mitad del siglo XVIII*, El Colegio de Michoacán, Universidad Autónoma de Yucatán, Michoacán: 1996, 212 p.
- Corvera, Marcela, y Coral Quintero, “La pena de muerte durante la época colonial: legislación y práctica”, en: *Imagen de la muerte*, Nanda Leonardini, et al. (comp.), UNMSM, Lima: 2004, 338 p., pp. 83-95.
- *Diccionario de la lengua castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad con las frases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua. Dedicado al rey nuestro señor Don Phelipe V, (que dios guarde) a cuyas reales expensas se hace esta obra*, compuesto por la Real Academia Española en la Imprenta de Francisco del Hierro, Madrid: 1726, 3 tomos.
- Dougnac Rodríguez, Antonio. *Manual de historia del derecho indiano*, UNAM / Mc Graw-Hill (Serie jurídica), México: 1998, 465 p.
- Farris, Nancy. *La corona y el clero en el México colonial, 1579-1821, la crisis del privilegio eclesiástico*, FCE, México: 1995.
- Ferguson, J. M. *Historia de la economía*, FCE, México: 1971, 286 p.
- Florescano, Enrique, “La época de las reformas borbónicas,” en: *Historia general de México*, Colmex, México: 2004, pp. 363-430.
- ----. *Precios del maíz y crisis agrícolas en México 1708-1810*, Era, México: 1986, 236 p.
- Foucault, Michel. *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*, Aurelio Garzón (trad.), Siglo XXI, México: 1993, 314 p.
- García de León, Antonio “Contrabando y comercio de rescate en el Veracruz del siglo XVII”, en: *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, Carmen Yuste (coord.), INAH (serie Historia), México: 1997, 202 p.
- ----. *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*, Plaza Janés, México: 2004.
- García-Baquero, Antonio. *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Escuela de estudios Hispanoamericanos, Sevilla: 1976.

- ----. *El libre comercio a examen gaditano. Crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*, Universidad de Cádiz, España: 1998.
- ----. *Andalucía y la Carrera de Indias. 1492-1824*, Estudio preliminar de Carlos Martínez Shaw, Universidad Granada, Granada: 2002, 221p.
- Gómez Álvarez, Cristina. “Comercio y comerciantes del libro en la carrera de indias: Cádiz-Veracruz, 1750-1778”, en: *Historia mexicana*, Colmex, LVII: 3, México: 2008, pp. 621-667.
- Gómez Amián, Aurora. “Aproximación al contrabando en las costas meridionales durante el Siglo XVIII y la primera mitad del XIX”, en: *Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales*, España: 1982, núms. 9-10, pp. 23-41.
- González de Salcedo, Pedro. *Tratado jurídico-político del contra-bando*, por Diego Díaz de la Carrera, Madrid: 1654.
- Grafenstein, Johanna von. *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808: revolución, competencia imperial y vínculos inter coloniales*, UNAM, México: 1997, 378 p.
- ----. *Un mar de encuentros y confrontaciones: el Golfo-Caribe en la historia nacional*, coautoría con Laura Muñoz y Antoinette Nelken, SRE(México y sus fronteras), México: 2006, 261 p., ils., maps.
- Grosso, Juan Carlos. “Las alcabalas y la historia económica de la Nueva España” en: *Boletín de Fuentes para la historia económica de México*, núm. 1, Colmex /Centro de Estudios Históricos, México: 1990, pp. 7-11.
- Hamnett, Brian. *Política y comercio en el sur de México: 1750-1821*, IMCE, México: 1976, 298 p., ils.
- Humboldt, Alejandro. *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, P. Robredo, México: 1941, 5 vols.
- Ibarra, Antonio. *La organización regional del mercado interno Novohispano. La Economía colonial de Guadalajara 1770-1804*, UNAM/Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México: 2000, 255 p.
- Jiménez, Orian. *El frenesí del vulgo: fiestas, juegos y bailes en la sociedad colonial*, Universidad de Antioquía, Medellín: 2007, 167p.

- Kicza, John E. “El crédito mercantil en Nueva España”, en: *El crédito en Nueva España*, Martínez López-Cano, María del Pilar y Guillermina del Valle Pavón (coords.), UNAM-IIIH / Instituto Mora / Colmex, México: 1998, 243 p., pp. 33-60.
- Kuethe, Allan J. y Marchena F., Juan. *Soldados del rey. El ejército borbónico en América colonial en vísperas de la Independencia*, Universitat Jaume I, España: 2005, 282 p.
- León Pinelo, Antonio de. *Recopilación de las Indias*, Escuela Libre de Derecho / Porrúa, México: 1992, 3v.
- López Juana Pinilla, Josef. *Tratado teórico-práctico de los juicios de contrabando: dividido en dos partes*, imprenta de la calle de la Greda, Madrid: 1807, dos partes en un volumen.
- Lozano Armendares, Teresa. *El chinguirito vindicado: el contrabando de aguardiente de caña y la política colonial*, UNAM-IIIH, México: 1995, 355 p.
- Lucena Salmoral, Manuel, “Organización y defensa de la Carrera de Indias”, en: *España y América: un océano de negocios*, Guiomar de Carlos Boutet (coord.), Sociedad Estatal Quinto Centenario, España: 2003, 560p., pp. 131-146.
- ----. *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Síntesis, España: 2005, 345p.
- MacLachlan, Colin M. *La justicia criminal del siglo XVIII en México: un estudio sobre el tribunal de la Acordada*, SEP (SepSetentas), México: 1976, 190 p.
- Marichal, Carlos, “La bancarrota del virreinato: finanzas, guerra y política en la Nueva España”, en: *Interpretaciones del siglo XVIII. El impacto de las Reformas Borbónicas*, Josefina Zoraida Vázquez (coord.), Nueva Imagen, México: 1992, 215 p., pp. 153-186.
- Martínez Saldaña, Hugo. *Entre la supresión del régimen de flotas y el decreto de comercio libre, 1778-1789. El comercio de Nueva España y la metrópoli visto a través de la Gazeta de México*, tesis para optar al título de licenciado en Historia, México: 2007, UNAM, 200 p.
- Monségur, Jean de. *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*, UNAM-IIIH / IFAL, México 1994, 228 p., mapas.
- Moranchel Pocaterra, Mariana, “Las ordenanzas del Real y Supremo Consejo de Indias de 1636. Primera parte”, en: *Cuadernos de Historia del derecho*, núm. 8, UNAM, México: 2001, p. 273-379.

- Moutoukias, Zacarías. *Burocracia, contrabando y autotransformación de las elites. Buenos Aires en el siglo XVII*, Anuario del IEHS III Tandil, Argentina: 1998, p. 223.
- Muñoz Merino, Ana. *El delito del contrabando*, Aranzadi, Pamplona: 1992, 646 p.
- Muñoz, Miguel L. *Tlacos y pilones: la moneda del pueblo de México*, Fomento Cultural Banamex, México: 1996, 356 p.
- *Nuevo atlas nacional de México*, UNAM-Instituto de Geografía, México: 2007, ils, maps.
- *Ordenanzas del Consulado de Burgos*, Lex Nova, Valladolid: 1988, 420 p.
- Ortiz de la Tabla, Javier. *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla: 1978.
- Pérez Herrero, Pedro, “El México borbónico: ¿un éxito fracasado?”, en: *Interpretaciones del siglo XVIII. El impacto de las Reformas Borbónicas*, Josefina Zoraida Vázquez (coord.), Nueva Imagen, México: 1992, 215 p., pp. 109-151.
- ----, “El reglamento para el comercio libre de 1778 y la Nueva España: los cambios en los mecanismos de control económico utilizados por los comerciantes del consulado de México”, en: *El “comercio libre” entre España y América (1765-1824)*, Fundación Banco Exterior, Madrid: 1987, 324 p., pp. 291-243.
- ----, “Las libranzas empleadas en Nueva España durante la segunda mitad del siglo XVIII”, en: *El crédito en Nueva España*, María del Pilar Martínez López-Cano y Guillermina del Valle Pavón (coords.), Instituto Mora, México: 1998, 243 p., pp. 83-105.
- ----. *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Mapfre, Madrid: 1992, 353 p.
- Pietschmann, Horst, “Protoliberalismo, reformas borbónicas y revolución: la Nueva España en el último tercio del siglo XVIII”, en: *Interpretaciones del siglo XVIII mexicano. El impacto de las reformas borbónicas*, Josefina Zoraida Vázquez (ed.), Nueva Imagen, México: 1991, 215 p., pp. 27-66.
- Quirós, José María. *Guía de negociantes: compendio de la legislación mercantil de España e Indias*, UNAM, México: 1986, 337 p.
- Real Díaz, José Joaquín y Manuel Carrera Stampa. *Las ferias comerciales de Nueva España*, IMCE, México: 1959.
- Real Díaz, José Joaquín. *Las ferias de Jalapa*, José Antonio Calderón Quijano (pról.), Escuela de estudios Hispanoamericanos, Sevilla: 1959.

- *Recopilación de las Leyes de los reynos de las Indias*, M. A. Porrúa, México: 1987, 5 volúmenes.
- Reyna, María del Carmen. *Opulencia y desgracia de los Marqueses de Jaral de Berrio*, INAH, México: 2002, 268 p.
- Romano, Ruggiero. *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano: siglos XVI-XVIII*, FCE, México: 2004, 480 p.
- ----, “Algunas consideraciones sobre los problemas del comercio en Hispanoamérica durante la época colonial”, en: *Consideraciones. Siete estudios de historia*, Fomciencias / Instituto Italiano de Cultura, Lima: 1992, 161 p.
- Sánchez, Ismael, “Real Hacienda”, en: José Luis Soberanes. *Los tribunales de la Nueva España*, UNAM-III, México: 1980, 367 p., pp. 293-316.
- Santiago Cruz, Francisco. *Los piratas del Golfo de México*, Jus, México: 1962, 180 p.
- Smith, Robert, y José Ramirez. *Los consulados de comerciantes de Nueva España*, IMCE, México: 1976, 195 p.
- Soberanes, José Luis. *Los tribunales de la Nueva España*, UNAM-III, México: 1980, 367 p.
- Solórzano Pereira, Juan de. *Política indiana*, Corregida e ilustrada con notas por el licenciado don Francisco Ramiro de Valenzuela, relator del Supremo Consejo y Cámara de Indias, y oidor honorario de la Real Audiencia y Casa de Contratación de Cádiz. Tomo segundo, Madrid en la Imprenta Real de la Gazeta, año de MDCCLXXVI.
- Souto Mantecón, Matilde. *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, Colmex / Instituto Mora, México: 2001, 349 p., tablas, gráficas.
- Tardiff, Guillermo. *Historia general del comercio exterior mexicano: antecedentes, documentos, glosas y comentarios*, Gráfica Panamericana, México: 1970, 3 vols.
- Ulloa, Antonio de, Jorge Juan. *Noticias secretas de América*, Océano, Buenos Aires: 1953, 531 p.
- *Un recorrido por archivos y bibliotecas privados*. Asociación mexicana de archivos y bibliotecas privadas, México: 1996, vol. 2.
- Valle, Guillermina del, “Oposición de los mercaderes de México a las reformas comerciales mediante la resistencia a otorgar crédito a la Corona”, en: *El comercio*

*exterior de México, 1713-1850*, Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón (coord.), UNAM-IIH / Instituto Mora, México: 2000, 259 p., pp. 84-109.

- ----, “Expansión de la economía mercantil y creación del consulado de México”, en: *Historia Mexicana*, Colmex, LI: 3, México: 2002, pp. 517-557.
- ----, “Los excedentes del ramo Alcabalas. Habilitación de la minería y defensa del monopolio de los mercaderes de México en el siglo XVIII”, en: *Historia Mexicana*, Colmex, LVI: 3, México: 2007, pp. 969-1015.
- ----, “Antagonismo entre el Consulado de México y el virrey Revillagigedo por la apertura comercial de Nueva España, 1789-1794”, en: *Estudios de Historia Novohispana*, vol. 24, UNAM-IIH, México: 2001, pp. 111-137.
- Vázquez, Josefina Zoraida, “El siglo XVIII mexicano: de la modernización al descontento”, en: *Interpretaciones del siglo XVIII. El impacto de las Reformas Borbónicas*, Josefina Zoraida Vázquez (coord.), Nueva Imagen, México: 1992, 215 p.
- Velásquez, María del Carmen. *El estado de guerra en Nueva España (1760-1808)*, Colmex, México: 1950, 256 p.
- Ventura Beleña, Eusebio. *Recopilación sumaria de todos los autos acordados de la Real Audiencia y Sala de Crimen de esta Nueva España*, UNAM, México: 1991, 2 volúmenes.
- Walker, Geoffrey J. *Política española y comercio colonial: 1700-1789*, Ariel, Barcelona: 1979, 352 p.
- Yuste, Carmen, “Autonomía novohispana y reformismo Borbón”, en: *La diversidad del siglo XVIII novohispano, homenaje a Roberto Moreno de los Arcos*, Carmen Yuste (coord.), UNAM, México: 2000, 307 p., pp. 147-163.
- ----. “El comercio y crédito de géneros asiáticos en el mercado interno novohispano: Francisco Ignacio de Yraeta, 1767-1797”, en: *El crédito en Nueva España: lecturas de historia económica mexicana*, María del Pilar Martínez López-Cano, Guillermina del Valle Pavón (coord.), UNAM-IIH / Instituto Mora / Colmex, México: 1998, 243 p., pp. 106-130.
- ----. “El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: La disolución imperial de una alternativa colonial”, en: *El comercio exterior de México 1713-1850, entre la quiebra del sistema y el surgimiento de la nación*, Carmen Yuste, Matilde Souto (coord.), Instituto Mora, México: 2000, 259 p., pp. 21-40.
- ----. *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII*, UNAM-IIH, México: 1991, 270 p.

### III PÁGINAS ELECTRÓNICAS

Marina Alfonso Mola, El tráfico marítimo y el comercio de indias en el siglo XVIII, Ayer, hoy y siempre, a Zaragoza la defiende su gente, Bicentenario de los sitios de Zaragoza, Revisado el 25 de septiembre de 2009, en:

[http://www.fundacion2008.com/pdf/ch\\_america\\_trafico.pdf](http://www.fundacion2008.com/pdf/ch_america_trafico.pdf)

Vicente E. Manero, Noticias históricas sobre el comercio exterior de México desde la conquista hasta el año 1878, con dos croquis que señalan, el uno: las rutas de las flotas y demás embarcaciones que venían de España a Indias, y el otro: la situación de los puertos de la república, en:

<http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/ecm/45707396542381652954679/p000001.htm>

Zacarías Moutoukias, “*Una forma de oposición: el contrabando*”,

en: <http://www.esnips.com/doc/c517b2f5-ef19-4c61-ae1a-a79f21d97176/Moutoukias---Una-forma-de-oposici%C3%B3n,-el-contrabando>

<http://buscabiografias.com/cgi-bin/verbio.cgi?id=5480>

<http://www.pais-global.com.ar/mapas/mapa40.htm>

[http://www.icomos-ciic.org/CIIC/pamplona/PROYECTOS\\_Claudia\\_Fadul\\_2.htm](http://www.icomos-ciic.org/CIIC/pamplona/PROYECTOS_Claudia_Fadul_2.htm)

<http://www.elmundo.es> jueves 15 de marzo de 2001...

<http://www.economia.unam.mx/amhe/pdfs/doc7.pdf>

<http://www.nps.gov/nr/twhp/wwwlps/lessons/134shipwrecks/134facts3.htm>

<http://www.mexicodesconocido.com.mx/notas/1587-Feria-de-la-flota-en-Xalapa-I>