

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

**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

P r e s e n t a

Hugo Martínez Saldaña

Asesora de tesis: Dra. Carmen Yuste López



Universidad Nacional
Autónoma de México



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.

Agradecimientos.

Todo intento por agradecer es un esfuerzo nulo por saldar las deudas que contraí a lo largo de la realización de esta tesis, básicamente porque ninguna de ellas podré liquidarla. En este sentido mi única pretensión es que mediante las palabras que a continuación plasmo quede constancia del gesto que les ofrezco a todos aquellos que me apoyaron en la elaboración del presente trabajo.

Por otra parte, siempre consideré que escindir la realidad en distintos segmentos respondía a una situación que busca hacerla mucho más asequible al intelecto, pero que el verdadero reto consiste siempre en restablecer, en su justo valor, el entramado de la tela que la conforma. El desafío consistía entonces en crear una razón para afirmar que, en efecto, había una diferencia entre la gente que frecuento en mi vida académica y aquella que está conmigo el resto del tiempo.

Después de mucho pensarlo he decidido que tal razón no existe, pero que debido a que este trabajo es resultado del tiempo invertido en la universidad debo agradecer primero a los que desde ese espacio me apoyaron.

*A la **UNAM** que sigue siendo la principal formadora de humanistas en este país y casa de invaluable seres humanos como los que menciono a continuación. Toda institución solo es reflejo de los grandes hombres que la conforman.

*A la **DGAPA-PAPIIT** por el apoyo financiero otorgado a través del proyecto IN404403 “Tipología regional del Retablo novohispano”.

*A **Carmen Yuste** por la confianza depositada en mí desde el primer momento en que visité las aulas de la Facultad de Filosofía y Letras; quien me enseñó, además, aspectos básicos de la investigación histórica y me ha apoyado hasta la culminación de esta etapa.

*A la doctora **Elisa Vargaslugo** y a **Gabriela García-Lascuraín** del Seminario de Escultura Novohispana del Instituto de Investigaciones Estéticas por permitirme trabajar, aprender y crecer dentro del proyecto “Tipología regional del Retablo novohispano”, del cual formé parte.

*Al doctor **Tarsicio García** que me aceptó como miembro del Seminario de Independencia Nacional del Instituto de Investigaciones Bibliográficas, donde he aprendido

muchas cosas sobre el oficio de historiar, el cual en ocasiones es muy similar a lo que me enseñaron en clases, pero la mayoría de las veces no.

*A la maestra **Margarita Bosque**, la cual me sorprende todos los días con su excelente calidad humana. Gracias por considerarme en todos sus proyectos y siempre tener un trabajo para mí.

*A mi *vecino* el doctor **Jorjue A. Manrique** por su excelente calidad humana y tratarme como parte del gremio desde mi primer día en el Instituto de Investigaciones Estéticas.

*Al doctor **Alberto Dallal** por el interés en este trabajo (tan lejano a sus intereses) y por los libros que me facilitó.

*Al doctor **Ricardo Gamboa** por sus comentarios a esta tesis, pero también por compartir sus conocimientos en las clases de Revoluciones Burguesas e Historia Urbana.

*A mis lectores la doctora **Matilde Souto**, el doctor **Iván Escamilla** y la doctora **Johanna von Grafestein** por todos sus comentarios, los cuales permitieron enriquecer esta tesis, y por el tiempo que me dedicaron durante la revisión de la misma.

En lo personal quiero dedicar este trabajo y agradecer a las siguientes personas, las cuales mediante sus palabras de aliento me confortaron cuando me derrumbaba ante la ingente cantidad de datos recabados y me increparon cuando les contaba que aún no había terminado la tesis.

*Primero que ha nadie a mis padres: **Roberto y Virginia** por todo su **cariño, apoyo y confianza** a lo largo de toda mi vida, gracias porque a pesar de que conozco su recelo para con mi elección profesional nunca dejaron de apoyarme y confiar en mí.

*A mi hermano **Federico** a quien admiro desde que tengo conciencia y seguramente desde antes. Sin ti nada valdría la pena porque el mundo no sería tan *real* como cuando estoy contigo.

*A mi hermana **Angélica** por todo lo que hemos compartido desde que llegaste a mi vida. Gracias porque desde que empecé la carrera me ayudaste de muchas formas y porque leíste, corregiste y opinaste más que nadie sobre esta tesis, a lo largo de casi tres años.

*A **Lorena Díaz**. Cuando pienso en este trabajo me doy cuenta que si con alguien estoy en deuda por la realización del mismo es contigo. Gracias por todas esas horas en la biblioteca, por soportar los dolores de espalda que nos producía estar en ellas por tantas horas, por tu paciencia al escuchar mis interminables monólogos, por tus comentarios y sugerencias a esta tesis, por el tiempo que invertiste en ella y por todas las horas que te negué por estar trabajando en la misma.

*A mis queridísimos amigos de la carrera: **Rodrigo Hobart, Emmanuel Rodríguez, Francisco Licon, Tania Alcubilla, Minerva Domínguez e Israel Ugalde**. Gracias a todos por acompañarme, enseñarme, cuidarme y compartir su tiempo y su vida conmigo. En especial a Emmanuel quien leyó varias pruebas de este trabajo y me hizo invaluable sugerencias.

*A mi amiga de casi toda la vida **Mariana Zúñiga**. Todos mis logros son también tuyos porque siempre me has querido incondicionalmente y confiaste en mí cuando más lo necesité y nadie lo hacía, por eso y por todo lo que no puedo expresar aquí eres insustituible en mi vida.

*A **Leslie Sánchez** por tu interés en el inicio, desarrollo y culminación de esta tesis. Amiguita gracias por todos los buenos momentos, las mejores fiestas y tu insustituible

compañía. Tú eres lo más cercano a un amigo de esos que yo solo había visto en la tele y ahora resulta que todos tienen.

*A **Rocío E. Barrios** por tu paciencia y comentarios al capítulo central de esta tesis. Gracias por brindarme la oportunidad de reencontrarme contigo y dejarme saber que la gente siempre nos sorprende, sin importar cuanto creamos conocerlas.

***A Patricia Rangel Hernández por llegar a devolverme algunas de las cosas que yo ya daba por perdidas, por tu amor incondicional y el apoyo que me has brindado, porque llegaste a cerrar con broche de oro esta etapa de mi vida. Eres mi más grande fuente de inspiración y el motivo para que cada día me esfuerce un poco más.**

*A **Aarón de la Rosa**, porque siempre has sido un buen amigo, por las tardes en la cafetería de arquitectura y por transmitirme tu pasión por el cine.

*Por último quiero dedicarla a todos aquellos que siempre estuvieron allí con la frase adecuada para cada ocasión y que me motivaron lo suficiente cuando mi interés en este trabajo decaía. Gracias a **Isabel Cervantes, José María Lorenzo, Vinicius Marquet, Yunuen Lizú Maldonado, Paulina Zaldivar, Aurora Uribe, Martín Olmedo, Isabel del Río, Kati, Ana y Daniel.**

Estas son las palabras que desde lo profundo del vacío buscan mantener viva en mi memoria a todos aquellos que de una u otra forma me *tocaron* y que por distintas razones influyeron en mi vida. Valgan estas palabras como ese acto de magia de guardar en mí ser el recuerdo de todos a los que he amado.

“[...] el presente no es menos oscuro que el pasado y su misterio
es igual a cualquier cosa que nos reserva el futuro.”

Fantasmas / Paul Auster

“[...] el conocimiento llega despacio, y cuando llega,
a menudo hay que pagar un alto precio personal.”

Fantasmas / Paul Auster

Índice.

Introducción.	3
I. Análisis historiográfico.	9
-En torno al comercio de Veracruz – España de finales del siglo XVIII y sus fuentes.	9
-La <i>Gazeta de México</i> como fuente histórica para el comercio del puerto de Veracruz, 1784-1789.	21
II. El tráfico marítimo novohispano a partir de la suspensión del régimen de flotas, 1778-1783.	31
-Antecedentes.	31
-Las reformas borbónicas al comercio y la suspensión del régimen de flotas.	34
-El Reglamento de Comercio Libre de 1778 y los navíos sueltos.	36
-La navegación y el comercio entre la metrópoli y Nueva España, 1778-1783.	42
III. El comercio entre la metrópoli y Nueva España, 1784-1789.	65
-Un nuevo cambio legislativo.	65
-Datos cuantitativos sobre los viajes realizados entre 1784 y 1789.	67
-Implicaciones del aumento en el número de viajes realizados.	77
IV. Análisis comparativo del tráfico marítimo de los años: 1766-1777 y 1778-1789, realizado entre España y Veracruz.	85

V.	Composición de las importaciones y exportaciones.	99
	-Metodología de análisis.	99
	-Composición y características de las importaciones.	102
	-Composición y características de las exportaciones.	125
VI.	Rutas y navegación en el imperio español.	153
VII.	Conclusiones.	165
	Glosario.	169
	Bibliografía.	185

Introducción.

El tema a tratar a lo largo de esta tesis es el comercio exterior novohispano, realizado a través del puerto de Veracruz. Sin embargo, para definir mejor la cuestión es necesario tomar en cuenta algunas consideraciones. Por ejemplo: la reflexión en torno a las características propias del comercio novohispano llevó a Matilde Souto a distinguir cuatro categorías bien definidas sobre éste, las cuales nacen como una respuesta a la visión simplificadora con que se ha entendido y estudiado el tema hasta el momento¹. Las categorías son: exterior, interior, de “costas laterales” (que también es conocido como de cabotaje) y el comercio estancado por el estado. De lo anterior se deduce que el comercio realizado por el puerto de Veracruz fue en todo momento una actividad cambiante, con muchas aristas y claroscuros, por lo que al referirnos a él no puede bastar con, como dice Souto: “decir qué tipo de comercio se realizó sino cuándo y cómo se verificó”². Es por eso que las siguientes páginas están dedicadas a definir los parámetros y límites de mi investigación, tanto a nivel de la interpretación de la realidad comercial novohispana entre 1778-1789, como de la metodología utilizada.

Para adentrarnos más aún en las reflexiones e inquietudes en torno al comercio exterior novohispano, tema general de esta tesis, es pertinente que el lector considere también cuáles han sido los principales puntos a los que aluden quienes han escrito al respecto. Este análisis, para el caso específico de la historiografía, ha sido realizado por Carmen Yuste, en él se reconocen cuatro grandes temáticas: el tráfico de navíos y el volumen de mercancías comerciadas por el Atlántico; la economía y la sociedad de Nueva España, es decir, el comercio, los comerciantes y su relación con el sector productivo novohispano; los sumarios de las Cartas-Cuentas de las Cajas Reales; y por último los libros dedicados a los grupos mercantiles andaluces vinculados al tráfico

¹ Dos excelentes ensayos sobre el estado de los estudios del comercio durante el periodo borbónico son: Matilde Souto, “El renacimiento de la historia del comercio colonial: Estudio de caso y visiones comparativas” y Carmen Yuste, “El renacimiento de la historia del comercio colonial: Estudio de caso y visiones comparativas”, ambos en Virginia Guedea y Leonor Ludlow (coords.), *El historiador frente a la historia. Historia económica en México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003, pp. 35-45 y 47-62. Souto cita, a su vez, para esta cuestión a: Pedro Pérez Herrero, “El comercio de Nueva España. Análisis temático de las interpretaciones bibliográficas más relevantes en el siglo XX”, en *Revista Quinto Centenario*, n. 3, 1982 y a Pedro Pérez Herrero y Pedro A. Vives, “Perfil bibliográfico de la América de Carlos III”, en *Los complementarios/2, Cuadernos Hispanoamericanos*, 1988. Un ensayo historiográfico similar es el de Carlos Marichal, “La historiografía económica reciente sobre el México borbónico: los estudios del comercio y las finanzas virreinales, 1760-1820”, en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Doctor E. Ravignani”*, tercera serie, n. 2, pp. 161-181, 1990.

² Matilde Souto, “El renacimiento de la historia del comercio colonial: Estudio de caso y visiones comparativas”, p. 39.

americano³. Tal división es esclarecedora, en el sentido de que me permitió identificar al tráfico de navíos y al volumen de mercancías como la referencia contextual de mi investigación.

Una vez que he esbozado, con base en algunos rasgos historiográficos, la orientación temática de mi trabajo es importante agregar la temporalidad a la cual está circunscrita y el por qué de esta decisión. Como bien menciona Souto las fechas mágicas para el comercio exterior vía el océano Atlántico en la segunda mitad del siglo XVIII han sido: 1765, 1778 y 1789, años en que se decretaron diversas leyes relativas a la aplicación del sistema de comercio libre⁴. En muchos sentidos estas fechas son muestras arcaicas de un pensamiento no menos vetusto que pretendía hacer coincidir a los fenómenos políticos con las disposiciones jurídicas y los procesos económicos o sociales de manera tajante⁵, no obstante estas mismas fechas, por otra parte, no dejan de constituir barreras en, por lo menos, el mismo pensamiento de los contemporáneos a tales acontecimientos. De lo que resulta que los autores posteriores no hagan sino remarcar su ya pretendida importancia.

Por ello, al referirme a las fechas de 1778 y 1789, año de la suspensión del régimen de flotas y anexión oficial de Nueva España al comercio libre, respectivamente, no estoy haciendo sino retomar dos momentos de gran debate en el tráfico imperial del siglo XVIII, circunscribiéndolos además, geográficamente, a la joya más preciada de la Corona: Nueva España, tal y como solía considerarla la burocracia de la época. Sin embargo, mi intención no es sólo tomar las fechas por una pretendida importancia inherente, sino cubrir una laguna en la historiografía del tema; en la medida que el periodo que va de 1778 a 1789 no ha sido del todo explotado, como se verá más adelante.

Por lo tanto la cuestión más importante de esta investigación es definir cuáles fueron las vías legales por las que se llevó a cabo el comercio novohispano, sobre todo si consideramos el aparente vacío jurídico que constituyó la interrupción del régimen de flotas en 1778. A partir de allí trataré de esclarecer si tal hecho incidió de forma directa en el suministro de mercancías y por tanto sobre el tráfico comercial cuyo destino era

³ Carmen Yuste, "El renacimiento de la historia del comercio colonial: Estudio de caso y visiones comparativas", p. 49.

⁴ Souto, *op. cit.*, p. 44.

⁵ Matilde Souto y Carmen Yuste, "Introducción", en Matilde Souto y Carmen Yuste (coords.), *El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Veracruzana, 2000, pp. 7-8.

Nueva España. Para ello realicé una búsqueda documental y hemerográfica sobre el tráfico mercantil ejecutado por el puerto de Veracruz, a partir de la información obtenida en los ramos de Marina, Diversas Autoridades, Reales Cédulas, Reales cédulas (duplicadas) e Industria y Comercio del Archivo General de la Nación y en la *Gazeta de México*⁶.

La cantidad y el tipo de información hicieron que la investigación tomara el camino de un análisis serial, sin que por ello mi investigación pretenda apoyarse en la certeza casi inherente que, algunos creen, se puede derivar de los números con que son presentados estos trabajos y que los hace que sean atacados por algunos otros historiadores. En esta investigación se consideró al análisis serial como una simple herramienta interpretativa y como tal fue utilizada. Después de todo, insisto, los datos obtenidos están montados sobre un esquema de historia serial porque así lo exigía la información recabada⁷.

El objetivo general de trabajo, por otra parte y como ya he mencionado antes, pretende allanar el vacío existente en torno al estudio del tráfico de mercancías y navíos que navegaban por el océano Atlántico en el periodo de 1778 a 1789. Debido a que las investigaciones existentes, al centrarse en el impacto de este comercio en España y Europa, han dejado de lado las formas de integración mercantil del virreinato de Nueva España con su metrópoli. Por otro lado, a partir de la inhabilitación del régimen de flotas se desconoce en gran medida las particularidades del comercio desde ese momento y hasta la instauración del comercio libre; esto a pesar del mayor esfuerzo que se ha hecho en la actualidad por comprender al grupo de comerciantes y los avances obtenidos⁸.

En fechas recientes ha surgido la idea de que hubo intereses mercantiles regionales encontrados a los de los grandes almaceneros de la ciudad de México, los cuales surgieron a partir del establecimiento del comercio libre, pero que se recrudecieron con la instauración del Consulado de Veracruz (1795)⁹, situación con la

⁶ *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros.*

⁷ Acerca del debate y las principales limitaciones de la historia serial véase: Antonio García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, pp. 14-17.

⁸ Con respecto a los temas del comercio que aún no han sido trabajados véase el artículo ya citado de Carmen Yuste.

⁹ Sobre este interesante tema pueden consultarse los siguientes artículos: Juan Carlos Grosso, "El tráfico comercial Puebla y Veracruz" y Guillermina del Valle Pavón "El camino de Orizaba: comercio exterior y problemas para financiar su conservación, 1751-1795", ambos en Leonor Ludlow y Jorge Riquer (comps.), *Los negocios y las ganancias de la Colonia al México moderno*, México, Instituto de

que estoy de acuerdo, sin embargo, creo que también puede ser válido plantear la hipótesis de que fue durante el periodo 1778-1789 en el que se apuntalan esos futuros acontecimientos, pues favoreció la salida de capitales del comercio y el surgimiento de nuevos protagonistas comerciales, los cuales sobresalen una vez consolidada la coyuntura. Los alcances de esta propuesta, no obstante sólo los conoceremos cuando avancen los estudios de este último periodo.

Con lo que respecta al puerto de Veracruz no son menores las dudas, pues aún queda por esclarecer, a profundidad, los tipos de negociaciones o mecanismos de compra-venta de mercancías, tanto de las que se realizaban bajo el sistema flotas como bajo el de los navíos sueltos¹⁰.

Los análisis cuantitativos relativos al tráfico de navíos y el volumen de mercancías no son originales, mucho menos para el caso de Veracruz que es el más estudiado, pues en este sentido existen los estudios de Miguel Lerdo de Tejada¹¹, Javier Ortiz de la Tabla¹² y el no menos importante de John R. Fisher¹³. En estos tres trabajos se aportan datos sobre los movimientos generales del tráfico, información sobre los puertos de embarque de las exportaciones y destino de las importaciones novohispanas, así como sobre la composición de las mercancías traficadas. Y aunque los datos obtenidos en mi investigación generan noticias sobre estos mismos temas, la originalidad de mi investigación radica en aportar información que avale o refute, desde un nivel cuantitativo, la idea de una bonanza mercantil suscitada a partir de la liberación del comercio novohispano, la cual pretende ser justificada sólo con noticias sobre el incremento de los arribos y la salida de barcos en el periodo. Por ello lo que busco con este trabajo es establecer una visión mucho más profunda que ayude a cuantificar el comercio realizado entre los años de 1778-1789, con base en una fuente no del todo explotada como lo es la de la *Gazeta de México*.

Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1993, pp. 135-175 y 176-191.

¹⁰ Sobre el tema podemos encontrar una interesante guía en el libro de Matilde Suoto, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, El Colegio de México, Instituto Mora, 2001, p. 173.

¹¹ Miguel Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, Banco Nacional de Comercio Exterior, México, 1967.

¹² Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1978.

¹³ John R. Fisher *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, Liverpool, 1985.

El capítulo inicial de esta tesis está dividido en dos partes, en la primera de ellas realizo un primer acercamiento al tema del comercio en los años 1778-1789 a través de la historiografía del tema, lo que nos lleva a conocer cómo se ha tratado y por qué ha sido así concebido. De forma complementaria analizo la importancia de la *Gazeta de México* como reflejo de la realidad de la época a partir del inicio de su publicación en 1784 y señalo la poca difusión que ha tenido dicha fuente, para dilucidar la incógnita del comercio colonial novohispano, antes del surgimiento de las balanzas comerciales elaboradas a partir de la consolidación del Consulado de comerciantes de Veracruz.

El segundo apartado emerge como respuesta a un problema inicial, que me fue planteado conforme la investigación se gestaba y tenía que ver con el hecho de saber cuál fue la categoría jurídica bajo la cual se realizó el comercio una vez suspendido el régimen de flotas y señalada la posibilidad de erección de una reglamentación exclusiva a Nueva España, a la que, por cierto, nadie hacía alusión. La solución a dicho planteamiento es avalada por una propuesta original de contabilización del tráfico realizado entre los años de 1778-1783, periodo sobre el cual, hasta el momento, sólo se tenían noticias aisladas referidas a algunos barcos en particular. Además de su importancia hay que señalar que los datos resultan innovadores, no solo porque se carecían de informes específicos sobre la cuantificación de bajeles en este periodo sino también porque la alusión a los diversos convoyes que arribaron a Veracruz es algo que la historiografía del tema no mencionaba.

Para los años de 1784 a 1789 las cosas fueron más sencillas, como puede apreciarse en el tercer capítulo de este trabajo, pues a partir de 1784 comienza a publicarse la *Gazeta de México*, de donde fue tomada la información para la realización del mismo. Partiendo de un análisis pormenorizado de ésta publicación periódica ofrezco al lector datos cuantitativos sobre los viajes realizados y sus destinos validos para el periodo antes dicho; pero aún antes planteo la hipótesis de que fueron los nuevos cambios legislativos los que a mi parecer dieron pie al aumento, más que considerable, de transacciones entre la metrópoli y Nueva España. Como última sección de este capítulo establezco una serie de propuestas que pretenden demostrar el aumento en el número de negocios realizados y cómo pudieron llevarse a cabo dadas las condiciones particulares del virreinato, es decir, tomando en cuenta la posible salida de los principales comerciantes del ramo.

En el antepenúltimo apartado de esta tesis trato de sintetizar la información recabada para el periodo 1778-1789 y propongo una mejor apreciación de la misma

mediante un análisis comparativo con los datos conocidos para los años, inmediatamente anteriores, de 1766-1777, a fin de pronunciarme sobre el posible crecimiento de la actividad naviera y sobre las consecuencias que pudieran señalarse de tal hecho.

En el capítulo quinto presento información pormenorizada sobre los productos importados por la colonia desde la península y sobre las exportaciones y destino de las mercancías novohispanas, tomando en cuenta tanto las zonas de producción en España como su posible uso y mercado en el interior de Nueva España. En ambos casos lo que reflejan las gráficas presentadas son el promedio de introducciones o exportaciones por producto y no el valor de los mismos, por las razones que en el mismo apartado señalo. Además, ofrezco cifras anuales de exportación de plata que se basan exclusivamente en las noticias contenidas en la *Gazeta de México*.

En el apartado sexto expongo información la cual da cuenta de las rutas de navegación utilizadas durante el periodo, de las fechas en que zarparon las embarcaciones de Europa con dirección a Veracruz y sobre los días y meses que se prefirieron para partir desde Veracruz. Todo ello con la intención de establecer el ritmo que fue adquiriendo el comercio antes de su liberación en 1789 y las repercusiones o incidencias que pudo tener sobre las prácticas comerciales de los involucrados. A manera de corolario agrego a esta tesis un apartado de términos, con todos aquellos conceptos específicos del ramo de mercancías y relativos a los bajeles involucrados en la navegación transoceánica de la época.

I. Análisis historiográfico.

En torno al comercio Veracruz – España de finales del siglo XVIII y sus fuentes.

Los estudios relativos al tráfico de navíos y volumen de mercancías tienen como pionero al trabajo de Pierre y Huguette Chaunu, quienes presentan la primera publicación cuantitativa del comercio atlántico entre los años de 1550 a 1620¹. Otro caso no menos importante que debemos destacar es el libro de Antonio García-Baquero *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*², que “ofrece valiosas series sobre el tráfico de navíos e intercambio de mercancías en uno y otro sentido del eje atlántico, con registros precisos de años y flotas, proporcionando información muy rica sobre productos importados y exportados por Veracruz”³. Por desgracia ambos trabajos solo reflejan el impacto del comercio colonial en la realidad española y dejan de lado las posibles aportaciones que podrían dar las distintas regiones hispanoamericanas a tal visión. No referiré más dichos trabajos porque quedan fuera de la temporalidad de mi investigación, pero considero importante mencionarlos por la trascendencia de sus opiniones en el ámbito del estudio económico colonial.

Mención aparte requieren John R. Fisher⁴ y Javier Ortiz de la Tabla⁵. El primero elabora una investigación que hasta hoy tiene gran trascendencia y es junto con el segundo autor de los contados estudiosos del comercio imperial español que ha trabajado el periodo que parte de la suspensión del régimen de flotas en 1778. No obstante, Fisher, al igual que los Chaunu y García-Baquero, centró sus esfuerzos de interpretación y explicación en el impacto que tuvo dicho periodo sobre la realidad metropolitana.

El trabajo de Fisher se creó con base en la información contenida en el Archivo General de Indias de Sevilla, pero además, en su libro sobresale la investigación realizada

¹ Pierre y Huguette Chaunu, *Seville et l'Atlantique, 1540-1650*, 8 V., París, SEVPEN y Armand Colin, 1955-1959. Para un rápido análisis acerca de la importancia y trascendencia de este estudio véase: Carmen Yuste, “El renacimiento de la historia del comercio colonial: Estudio de caso y visiones comparativas”, en Virginia Guedea y Leonor Ludlow (coords.), *El historiador frente a la historia. Historia económica en México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003, pp. 47-62.

² Antonio García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976.

³ Carmen Yuste, “El renacimiento de la historia del comercio colonial: Estudio de caso y visiones comparativas”, p. 50.

⁴ John R. Fisher *Comercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, Liverpool, 1985.

⁵ Javier Ortiz de la Tabla *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1978.

en el Archivo General de Simancas y el Archivo Histórico Nacional, en Madrid; la cual fue completada con datos de un archivo americano: el Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Lima. Dichos repositorios le proporcionaron la mayoría de su información: “6.824 registers of the individual ships”⁶, informes que sustentan la visión global del comercio realizado por el imperio español a fines del siglo XVIII.

El cuidado que debemos tener con la información y la propuesta del estudio de Fisher, radica en que sólo nos ofrece la visión de las preocupaciones metropolitanas, pues como nos dice la historiadora Matilde Souto, éste: “basó su análisis en los registros de los barcos que salieron de España hacia América, por lo que se ocupa sólo de las exportaciones españolas”⁷, aunque en realidad también tomó en cuenta las importaciones a los diversos puertos de España que estaban abiertos al libre comercio en el periodo, hechas desde América, lo que resalta es que al enfocarse Fisher en los puertos españoles queda consignada la información de forma porcentual y sin especificar los puertos americanos de procedencia.

La postura analítica de Fisher queda confirmada en un trabajo posterior: *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*, en el que menciona:

El número de barcos procedentes de América que se sabe que entraron en puertos españoles entre 1782 y 1796 asciende a 4.389. Aunque no se conoce el puerto de origen de un pequeño número de ellos (113), que atracaron en puertos españoles menores en 1782-1785, estas omisiones afectan solamente a un 1.3% de la totalidad de las importaciones, porque disponemos de datos completos sobre todas las llegadas a Barcelona y Cádiz, y también sobre las llegadas a otros puertos a partir de 1786. Así pues, se conoce el puerto de origen de un 98.7% de todas las mercancías importadas en España desde América entre 1782 y 1796 [...] ⁸.

Sin duda, la información de la cita anterior es importante para acercarse al comercio americano en general y al novohispano en particular, pero el gran problema que podemos encontrar en los datos recabados por las investigaciones de Fisher en el Archivo General de

⁶ John R. Fisher *Comercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, p. 20.

⁷ Matilde Souto, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, El Colegio de México, Instituto Mora, 2001, p. 136.

⁸ John R. Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992, p. 205.

Indias, es que este no los desglosa, de tal forma que su trabajo es demasiado ambiguo y por ende poco práctico si tratamos de aplicarlo a la realidad novohispana. Por ejemplo, en el caso específico de Veracruz, nos menciona:

El puerto de Veracruz, por sí solo, aportó a la Metrópoli un 16.6% de todas las importaciones entre 1782 y 1796, y , junto con otros puertos (La Habana, San Juan de Puerto Rico, La Guaira y Campeche), visitadas de camino por barcos procedentes de Veracruz, aportó un 15.5% más. Entre Campeche, Guatemala y Honduras hay que añadir otro 3.9 %. Todo esto arroja un total, para la Nueva España, del 36 %⁹.

Incluso aunque pudiera ser calculado el número de barcos zarpados o arribados al puerto de Veracruz, a través de estas cifras, dicha información sería irrelevante porque no arrojaría datos sobre la cantidad de mercancía traficada, ni los años en que existió una mayor oferta de productos, ni sobre el carácter de los comerciantes involucrados o el tipo de tratos realizados para el recibo de géneros; ni sobre otros tantos datos valiosos que pudieran esclarecer el comercio novohispano de la época.

El libro *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, de Javier Ortiz de la Tabla, es importante para esta tesis porque la temporalidad se corresponde en mayor o menor medida a la manejada en este trabajo y por ende puede ser equiparable al libro de Fisher. Sin embargo, la obra de Ortiz de la Tabla tiene la ventaja extra de estar enfocada primordialmente al comercio realizado a través del puerto de Veracruz.

La información que obtuve del análisis del trabajo de este último autor se refiere en principio a que él, igual que en los casos anteriores, obtuvo la mayor parte de las noticias utilizadas para su libro del Archivo General de Indias, aunque a diferencia de Fisher las complementa con información del Archivo General de la Nación de México, sin embargo, para un conocimiento más detallado del contenido de su investigación y sus fuentes una vez más recurriremos a la Dra. Souto, que nos menciona:

Ortiz de la Tabla dividió su estudio sobre el comercio de Veracruz en dos periodos, el primero de 1785-1795, el segundo de 1796-1820. Para estudiar el intercambio entre la metrópoli y Nueva España en el primer periodo empleó los registros de

⁹ John R. Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*, p. 206.

salida de los barcos de España a América y unos estadillos de comercio elaborados por las autoridades virreinales y, para analizar el comercio de Veracruz con otros puertos americanos utilizó las series de almojarifazgo. Para su análisis del segundo periodo Ortiz de la Tabla empleó exclusivamente las Balanzas del Consulado¹⁰.

Lo primero que salta a la vista en la obra de Ortiz de la Tabla es que utilizó la misma fuente que Fisher, aunque redujo su información a los barcos dirigidos a Nueva España. La cuestión ahora es ¿qué puedo agregar a lo ya dicho por Souto? Tal vez algunos detalles y puntualizar ciertas cosas, por ejemplo: que los registros de salida de los barcos fueron tomados del ramo Indiferente general del Archivo General de Indias¹¹ y que probablemente los “estadillos” a los que se refiere la investigadora fueron extraídos de varios tomos del ramo Consulado del Archivo General de la Nación de México¹². Pero para ilustrar lo dicho sería interesante incluir la opinión de Ortiz de la Tabla en torno a la forma en que él lo reconstruye el periodo:

En cuanto a las importaciones existen estadillos de comercio de los años 1789-1795 (excepto 1794), pero ninguno de años anteriores, ni tampoco ninguno referente a las exportaciones por Veracruz salvo el total de frutos exportados de 1787 a 1790, sin sus valores correspondientes, y las series de extracciones de caudales que alcanzaron hasta 1791¹³.

No obstante lo que en verdad resulta interesante es la siguiente cita, la cual nos sirve para darnos una idea del trabajo de Ortiz de la Tabla y su visión del comercio:

Por ello se ha preferido consignar todos los registros existentes en las series de legajos del Archivo General de Indias, secciones de Indiferente y Audiencia de México, señalados en relación de fuentes documentales (Salidas y presupuestos de las embarcaciones para América, AGI, Indiferente General, legajos 2.173 a 2.208; entradas y registros de embarcaciones de América, AGI, Indiferente General, legajos 2. 209 a 2. 256). Después de esto podemos dar una idea exacta de las series de registros comprendidos entre 1785 y 1795, señalando que de los barcos correspondientes a las idas, desde la Península, se ha podido localizar el 98, 6 %,

¹⁰ Matilde Souto, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, p. 135, nota 6.

¹¹ Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, p. 44.

¹² Ortiz de la Tabla, *op. cit.*, p. 65.

¹³ *ibidem*, p. 42.

mientras que para la serie de exportaciones del virreinato sólo se ha localizado el 83, 33 % de todos los barcos y sólo un 50 % aproximadamente de éstos con registro completo. Ello nos obliga a prestar mayor atención a las exportaciones peninsulares [...] ¹⁴.

Ahora bien, lo que considero más revelador del análisis que realicé al trabajo de Ortiz de la Tabla es la siguiente cita:

Se ha insistido en el problema de la cuantificación en estas fechas para las series de importaciones y exportaciones. Igualmente ocurre en el cómputo de barcos llegados a Veracruz según las diferentes fuentes utilizadas, como son las Gacetas de México de estos años, los cálculos de Smith y los registros individuales que aportamos ahora ¹⁵.

Este comentario tiene la virtud de limitar mi investigación al señalar las fuentes que han sido consideradas como fundamentales para el cómputo de las embarcaciones que intervinieron en el comercio novohispano. La inclusión de la *Gazeta de México*, como una fuente fidedigna, me llevó a considerar que podía haber sido utilizada por Ortiz de la Tabla, no obstante, al revisar la bibliografía de su obra noté que no aparecía la publicación periódica de Manuel Antonio Valdés, razón por la cual me dedique a revisar las circunstancias bajo las cuales citaba la información de ésta fuente y descubrí que aparecía al final del siguiente texto: “Naves americanas que entraron en Veracruz (1784-1795).[...] Si se tiene en cuenta el movimiento de navíos americanos llegados a Veracruz puede apreciarse un máximo de contactos con Campeche (219 barcos), La Habana (169) y Tabasco (73), seguido de Maracaibo (57), Nueva Orleáns (31), Isla del Carmen (24) y Canarias (13)” ¹⁶. Al revisar el cuadro que aparece arriba del texto citado noté que se toman como tope de las importaciones novohispanas los barcos consignados por las Gacetas ¹⁷.

¹⁴ *ibidem*, pp. 42-43.

¹⁵ *ibidem*, p. 44.

¹⁶ *idem*. Lo que aquí resulta interesante es que los datos reveladores surgen de la cita que corresponde a tal información, pues nos remite a la siguiente fuente: “Según las Gacetas de México, 1784-1795, Apud. Arcila Farías, Eduardo, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVI y XVII*”. Trabajo del cual me ocuparé más adelante.

¹⁷ Lo sorprendente es que esos datos a su vez son tomados del libro *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy* de Miguel Lerdo de Tejada, del cual, es necesario mencionar que sus referencias presentan algunas lagunas, pues está enfocado sólo a los arribos al puerto de Veracruz y por ello deja de lado las salidas de navíos.

En lo que respecta al segundo periodo de la investigación de Ortiz de la Tabla (1786-1820) encontré que también un segmento de la información fue obtenida de las “Balanzas de comercio del Consulado de Veracruz de 1796-1820” y otro de “Las Balanzas de 1811 a 1820”, que aparecen en el trabajo de Lerdo de Tejada, *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz* y otros tantos en el de *Comercio exterior de México*¹⁸.

Si bien la validez otorgada por Ortiz de la Tabla a la *Gazeta de México* parecía consentir la propuesta de utilizar esa fuente como base de esta investigación, el hecho de que tales datos provinieran de Eduardo Arcila Farías me obligó a revisar, de manera detallada su trabajo, sobre todo porque el mismo Ortiz de la Tabla consideraba a este autor dentro del ámbito de fuentes a consultar para el computo de barcos llegados a Veracruz.

El resultado del análisis de la obra de Eduardo Arcila Farías *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVI y XVII* fue el siguiente. Al cotejar éste libro con el trabajo de Ortiz de la Tabla me percaté de que lo que citaba el español era el cuadro “Naves americanas que entraron en Veracruz”¹⁹, en el cual se indica: “Estos datos que utilizamos en esta tabla, los extractamos de la ‘Gazeta de México’ de los años de 1784 a 1800, y de la ‘Balanza de Comercio’ de Veracruz de 1801 en adelante”²⁰.

Después de realizar un cotejo minucioso de ambas listas pude concluir que lo que hace Ortiz de la Tabla es reproducir en su libro el cuadro presentado por Arcila Farías, es decir, en ambos tratados es exactamente igual la información contenida en el cuadro “Naves americanas que entraron en Veracruz”, de tal manera que corresponden al periodo de 1784 a 1795 y señalan cifras y datos para los siguientes puertos: Caracas, Maracaibo, La Habana, Campeche, Portobelo, Cartagena, Santo Domingo, Tabasco, Nuevo Orleáns, Isla del Carmen, Trinidad y Puerto Rico. Y por lo tanto que ambos se basaban en los datos consignados por Lerdo de Tejada.

La única propuesta que podría haber modificado dicha conclusión tenía que ver con el hecho de que, es bien sabido, Arcila estuvo en México a mediados del siglo XX, momento en el cual pudo haber tenido acceso a las diferentes versiones de la *Gazeta* que

¹⁸ Miguel Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, Banco Nacional de Comercio Exterior, México, 1967, p. 151.

¹⁹ Eduardo Arcila Farías, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVI y XVII*, México, El Colegio de México, p. 309.

²⁰ Eduardo Arcila Farías, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVI y XVII*, p. 311, nota 7.

existen en algunos repositorios de la ciudad de México. No obstante, si se revisa la bibliografía general de su libro no se encontrará la ficha correspondiente a la *Gazeta de México*. Lo anterior confirmó que la información fue obtenida del apéndice titulado: “Noticia del número de buques entrados en el puerto de Vera-Cruz en los doce años transcurridos desde 1784 hasta 1795, con expresión de sus procedencias, tomada de las gacetas de México”, que es parte de la obra de Miguel Lerdo de Tejada *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*²¹, pues las cifras expuestas son iguales.

Mi siguiente análisis recayó sobre el trabajo de Robert Smith “Shipping in the port of Veracruz, 1790-1821”²², por las mismas razones especificadas para el análisis de Eduardo Arcila Farías, es decir, la importancia otorgada por Ortiz de la Tabla a dicha investigación, y aunque desde la misma definición temporal de su tema quedaba un poco alejado de mis intereses lo revisé porque consideré probable que se hubiera utilizado la *Gazeta* como fuente. La investigación de Smith es significativa porque proporciona información valiosa sobre el tema del tráfico marítimo, pero, por desgracia para mí, su texto se basa en la “Balanza del comercio marítimo hecho por el puerto de Veracruz de 1802-1812, 1816-1819 y 1823-1824”, que el autor dice existen en diversos volúmenes de las Actas de Cabildo, en el Archivo Municipal de Veracruz²³.

El atractivo del trabajo realizado por Robert Smith es dar un enfoque americano a las investigaciones del comercio marítimo, labor que realizó mediante su inmersión en el Archivo Municipal de Veracruz y que de cierta manera completó con el ramo de Consulado y el ramo Archivo Histórico de Hacienda, que se encuentran en el Archivo General de la Nación²⁴. Claro que sus mejores resultados los obtuvo en el archivo local, pues dice que encontró los originales de las Balanzas, los cuales, si bien habían sido incluidos en los *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz* de Lerdo de Tejada, al cotejarlos descubrió que habían sido omitidos los años de: 1813-1815, 1820-1821 y 1822, que según indica también localizó²⁵.

²¹ Miguel Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, cuadro número 13.

²² Robert S. Smith, “Shipping in the port of Veracruz, 1790-1821”, en *Hispanic American Review*, XXIII, núm 1, 1943.

²³ Robert S. Smith, “Shipping in the port of Veracruz, 1790-1821”, p. 6, nota 5.

²⁴ *idem*.

²⁵ *idem*.

Podemos concluir entonces que Smith, si bien no usa la *Gazeta de México* para su investigación, en realidad sí utilizó la información preparada por el Consulado de Veracruz, en especial las Balanzas que se prepararon a partir de 1802, las cuales fueron complementadas por una serie de cuentas registradas de forma irregular en los volúmenes de las Actas de Cabildo y otros papeles oficiales en la sección histórica del Archivo Municipal²⁶, que le permitieron afinar los años anteriores a dicha fecha.

Dentro de esta línea de investigaciones sobre el comercio portuario de Veracruz no podía quedar fuera el trabajo de Matilde Souto *Mar abierto*. La razón para revisar su trabajo se basó en la posibilidad de que dicha autora hubiera accedido a la información de la *Gazeta*, después de todo la publicación de ésta comienza en 1784 y concluye en 1810. El resultado fue el siguiente.

Las principales fuentes de Souto para conocer los negocios novohispanos realizados por Veracruz a partir de la erección del Consulado de esta ciudad fueron:

[...] una editada y, bien conocida, las “Balanzas del comercio marítimo hecho por el puerto de Veracruz”, y dos inéditas, los registros de la avería cobrada por el Consulado, contenidas en las Cuentas Generales, que anualmente confeccionó la institución, y una muy pequeña muestra de operaciones individuales realizadas por los veracruzanos tomada de algunos registros, manifiestos y ajustes de barcos que se encuentran en los expedientes llamados Documentos originales de barcos²⁷.

En algunos casos estos escritos fueron obtenidos de los ramos Consulado y Alcabalas coloniales del Archivo General de la Nación, aseveración válida para los registros de avería y los documentos originales de barcos²⁸. Mientras que el Estado o Balanza general y las “Balanzas del comercio marítimo hecho por el puerto de Veracruz” fueron publicadas por Lerdo de Tejada²⁹. Como podemos observar una vez más la información queda fuera del periodo tratado en mi investigación, sin embargo, no estaba de más hacer un análisis sistemático de las fuentes consultadas a fin de conocer cuáles eran las más utilizadas por los investigadores actuales sobre el tema del comercio a finales del siglo XVIII.

²⁶ *idem*.

²⁷ Souto, *op. cit.*, p. 133.

²⁸ *idem*, nota 1.

²⁹ *ibidem*, p. 135, nota 5.

Suerte similar a las de los dos últimos análisis corre el artículo de Hira de Gortari y Guillermo Palacios titulado “El comercio novohispano a través de Veracruz (1802-1810)”³⁰. Las razones no son solamente la consideración de una temporalidad que alcanza los primeros años del siglo XIX sino también el hecho de que en gran medida su investigación se basa en las balanzas creadas por el Consulado de Veracruz, como se desprende de la siguiente aclaración: “Esta limitación tanto espacial como temporal se explica por dos razones: en primer lugar la importancia predominante del puerto (de Veracruz), y en segundo el establecimiento, en 1802, del Consulado de Veracruz, a raíz del cual se empieza a llevar un registro ordenado de este tipo de comercio”³¹. Y aunque ninguno de los dos autores hace otro señalamiento con respecto a las fuentes utilizadas para la elaboración de su trabajo, tanto los cuadros como las gráficas incluidas dentro del mismo indican que fue Lerdo de Tejada la fuente de su origen.

Dos casos especiales son los trabajos de Carlos Marichal³² y Miguel Lerdo Tejada³³ ya que en ambos se trabajó directamente la *Gazeta*, pero veamos en qué sentido. Por cuestiones de la disposición cronológica de este estudio trataré primero la investigación de Marichal, la cual si bien está enfocada hacia una problemática distinta en el mismo periodo (las causas de la quiebra del imperio español) tiene la ventaja de indicarnos con qué fin ha sido utilizada la *Gazeta*. Básicamente encontramos que el autor utiliza al periódico colonial como una posibilidad de corroborar la información contenida en el ramo de Donativos y Préstamos del Archivo General de la Nación, a través de diversas noticias publicadas. Por ejemplo Marichal escribe: “Hay información precisa sobre todas las contribuciones personales e institucionales al donativo y préstamo de 1798 en la *Gaceta de México*, desde octubre de 1798 hasta septiembre de 1799”³⁴.

Éste es el sentido básico en que es corroborada la información trabajada por el investigador, pero los datos de la *Gazeta* se ven además reflejados en varios cuadros a lo largo de su obra, aunque ese modelo no constituyó la única posibilidad de explotar la

³⁰ Hira de Gortari y Guillermo Palacios, “El comercio novohispano a través de Veracruz (1802-1810)”, en *Historia mexicana*, Vol. XVII, Núm. 3, enero – marzo, 1968, pp. 427-454.

³¹ Hira de Gortari y Guillermo Palacios, “El comercio novohispano a través de Veracruz (1802-1810)”, p. 428.

³² Carlos Marichal, *La bancarrota del virreinato, Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, México, El Colegio de México, 1999.

³³ Lerdo de Tejada, *op. cit.*

³⁴ Carlos Marichal, *La bancarrota del virreinato, Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, p. 159, nota 60.

información, de tal forma que encontramos páginas adelante el siguiente comentario, que además nos ilustra de otros posibles datos contenidos en la misma. Veamos de qué se trata: “Sobre la participación de Echeverría –Pedro Miguel de- en el comercio de grana cochinilla desde 1790 véase Hamnet (1971), p. 178-180. Sobre los cargos que ocupaba véase Gaceta de México, ix, 19, 14 de diciembre de 1798 y xii, 26, 8 de enero de 1805”³⁵. Por supuesto que existen más referencias a lo largo del libro en torno a la *Gazeta*, pero baste con consignar que estos dos tópicos son principalmente el tipo de datos en los cuales fue tomada en cuenta la publicación periódica de Valdés.

Una doble consideración requiere el trabajo de Lerdo de Tejada *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, pues como ya ha visto el lector esta obra es una de las fuentes predilectas por los investigadores debido a que es catalogada como contemporánea. Su valor aumenta si tomamos en cuenta que no había sido publicada una balanza de comercio después de 1828 y hasta antes del trabajo de Lerdo, el cual data de 1853³⁶. En especial creo pertinente mencionar este trabajo porque su autor es el único que investiga de forma directa las *Gazetas*, extrayendo de ellas las noticias referentes al arribo de embarcaciones en el puerto de Veracruz. No sobra decir que incluso hasta nuestros días éste libro constituye uno de los principales baluartes para los investigadores que deseen adentrarse en el comercio de cualquiera de los tres siglos que duró el periodo colonial.

Antes de continuar sería bueno presentar las conclusiones de mi investigación bibliográfica, pues lo que nos ocupará a continuación, a pesar de estar relacionado, no puede ser englobado en éstas. Hasta el momento he tratado de dar una visión general de los trabajos más representativos del comercio a finales del siglo XVIII, de tal forma que pudiéramos acceder tanto a la visión que se ha tenido desde España del comercio imperial trasatlántico a través del trabajo de Fisher y Ortiz; así como de las posturas regionales contenidas en Smith, Arcila, Souto y Gortari. Orientados a Veracruz la mayoría de los casos y sólo uno referido a Venezuela, pero que da una visión muy importante de las transacciones comerciales de las diversas regiones del imperio español en América.

En los trabajos de Fisher y Ortiz resalta el uso de fuentes peninsulares, cuyo material es completado con datos de Lima y México, respectivamente. Pero sobre todo

³⁵ Marichal, *op.cit.*, p. 204, nota 89.

³⁶ Luis Córdova, “Estudio introductorio”, en Lerdo, *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, Banco Nacional de Comercio Exterior, México, 1967, p. VII.

debo remarcar que los objetivos planteados por dichos autores les obligaron a crear la imagen del comercio más amplia que presentan, resultado de la necesidad de proponer una explicación a la realidad metropolitana de finales del siglo XVIII, mientras que Smith, Gortari y Souto, si bien dan preponderancia a las fuentes veracruzanas y novohispanas al referirse a periodos de tiempo posteriores al que yo trato, encontraron que las Balanzas de comercio, elaboradas por el Consulado de Veracruz, respondían mejor a sus necesidades de datos fidedignos.

Por último, Arcila Farías fue el único que en apariencia dio mayor importancia a la *Gazeta de México* como fuente de las transacciones mercantiles en los años 1784-1795. Por desgracia, como ya mencioné antes, dicha fuente no aparece directamente citada, pero como obviamente tuvo que acceder de alguna forma a esta información es aquí donde entra a colación la importancia de la obra de Lerdo de Tejada *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, ya que ésta es una de las menciones constantes dentro de la bibliografía consultada por todos y cada uno de los autores.

Regresando al análisis de los estudios sobre el periodo y sus fuentes, así como para concluir lo referente a la historiografía, quiero mencionar que, por sugerencia de la doctora Yuste, revisé el artículo de Matilde Souto: “Acerca de los escritos económicos políticos de los Secretarios del Consulado de Veracruz: Vicente Basadre, José Donato de Austria y José María Quirós”³⁷, a fin de conocer si alguno de los secretarios del Consulado de Veracruz podía haber, en algún momento, revisado la *Gazeta de México* y el resultado fue el siguiente. En el artículo de Souto sobre los secretarios del Consulado de Veracruz, la autora muestra una visión panorámica sobre las memorias leídas anualmente para abrir las sesiones del Consulado y pone especial énfasis en la propuesta de estos hombres para conocer el territorio de Nueva España, idea puesta en el tintero desde 1803 por José Donato de Austria y que es retomada de forma muy clara en 1805 a través de la memoria titulada: “La influencia que tienen las Américas españolas sobre su Metrópoli (1805)”³⁸.

³⁷ Matilde Souto, “Acerca de los escritos económicos políticos de los Secretarios del Consulado de Veracruz: Vicente Basadre, José Donato de Austria y José María Quirós”, en Carmen Yuste (coord.), *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000, pp. 177-198.

³⁸ Matilde Souto, “Acerca de los escritos económicos políticos de los Secretarios del Consulado de Veracruz: Vicente Basadre, José Donato de Austria y José María Quirós”, p. 189.

Las continuas alusiones a las propuestas hechas por diversos miembros del Consulado de conocer mejor el territorio, sus riquezas y producciones hacen que Souto las catalogue como ideas que estaban en el ambiente de la corporación y que podía remontarse inclusive hasta la real orden de 1802 en la que se solicitaban a las Intendencias: “informes geográficos, demográficos, administrativos y económicos los cuales, al parecer, serían utilizados por el Consulado para confeccionar las balanzas o estados de comercio anuales y que después se pensó en reunir para formar un catalogo”³⁹. Aseveración válida y a la que sólo habría que agregar lo interesante que resulta su continua alusión a partir del ascenso de la casa Borbón al trono español.

De cualquier forma al analizar la memoria de 1805, incluida en la compilación de Enrique Florescano, *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*⁴⁰, se hizo evidente lo complicado que podría ser confirmar los datos. En pocas palabras, aunque es cierto que el autor de dicha memoria estaba haciendo una investigación más o menos exhaustiva, la cual se ve reflejada en su discurso, los indicios que él mismo hace sobre el tema de dónde podría haber obtenido tal información son demasiado imprecisos⁴¹.

La única lección clara que podemos desprender de lo anterior es el interés de la gente de la época y de la Corona española por llevar un registro cuantitativo del comercio. Intentos que quedaron plasmados bajo diversas circunstancias, como lo pueden ser: la instrucción hecha en febrero de 1785 por Carlos IV al permiso y privilegio de impresión de la *Gazeta de México* o la orden de 1802 en la que solicita este tipo de información a las

³⁹ Souto, *op.cit.*, p. 189.

⁴⁰ “La influencia que tienen las Américas españolas sobre su Metrópoli (1805)”, en Enrique Florescano y Fernando Castillo (comps.), *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, pp. 79-93.

⁴¹ Resultan de gran importancia los datos aportados por José Donato de Austria, sin embargo como el mismo lo menciona al interior de la memoria, la investigación era personal, aunque bajo ordenes reales: “Yo lo he intentado, no consultando más que mi celo, por el bien público; en cuya consecuencia, bajo la representación de este Consulado y la autoridad de superiores ordenes, estoy reuniendo noticias de la población, agricultura, artes y comercio del reino de Nueva España, de que instruiré después mediante a ser objeto de tanta importancia”. Posteriormente señala: “Voy a comprobar la escasez de nuestro comercio tomando ahora por punto de comparación lo que me suministra la intendencia de Guadalajara en la Nueva Galicia, que puntualmente es la que reúne mejor que otra alguna de Nueva España todos los datos y que el presidente de aquella Real Audiencia, don José Fernando Abascal, remitió a este consulado en calidad de intendente”. Estos ejemplos nos sirven para afirmar lo bien documentada que se encontraba la memoria, pues probablemente muchos de los datos fueron recogidos dentro de los archivos de las instituciones virreinales, sin embargo, no hay una alusión clara a alguna de ellas. “La influencia que tienen las Américas españolas sobre su Metrópoli (1805)”, pp. 78 y 84.

Intendencias. Otro caso interesante por lo acabado de sus resultados son, sin duda, las Balanzas preparadas por el Consulado de Veracruz.

Por último, y siguiendo la línea establecida en el párrafo anterior, me ocuparé de un caso que por su posible conexión no puedo dejar de mencionar, el referido a Don Joseph Rodríguez Alemán, comerciante novohispano que entre febrero y marzo de 1787 publicó en la misma *Gazeta de México* un “Resumen de las entradas de efectos en Veracruz”, los cuales concluyen con los datos para el comercio de 1786, trabajo que repite para el año de 1788 y que se publica en marzo de 1789. Lo importante del caso de Alemán es que las noticias fueron sacadas de las mismas *Gazetas de México* en que después fueron publicados los resúmenes⁴². Dentro de este mismo tipo de situaciones, pero para el caso de ingresos de mercancías a la península, existe una noticia en la misma *Gazeta de México* sobre un “Resumen general de los Caudales, Frutos y Efectos que han entrado en España de la América desde Agosto de 1759 hasta Diciembre de 87, según la Noticia que con licencia publicó en Madrid D. Manuel Deogracias Nifo el año próximo pasado de 88”⁴³. En ambos casos se abre una posibilidad de conocer a los individuos que involucrados en el comercio se preocuparon por ir más allá de sus funciones y nos legaron sus inquietudes.

La *Gazeta de México* como fuente histórica para el comercio del puerto de Veracruz, 1784–1789.

Hasta el momento el lector ha podido darse cuenta de cuál es el estado de la historiografía relativa al comercio de los años 1778-1789, sin embargo, ahora me parece forzoso insistir en las razones por las cuales consideré a la *Gazeta de México* como la principal fuente de mi investigación sobre el periodo anterior al decreto oficial de instauración del comercio libre en Nueva España, aún y cuando dicho periódico comenzó a publicarse a partir de los primeros días de 1784.

En principio resulta necesario indicar que, si bien la *Gazeta de México* es la más importante fuente de información de este trabajo, no es la única. No obstante, su preeminencia se liga a dos razones: la primera tiene que ver con lo rica que resulta en cuanto a los datos contenidos y la segunda con el hecho de que al revisar esta publicación

⁴² *Gazeta de México*. Varias noticias entre marzo de 1786 y marzo de 1789.

⁴³ *op. cit.* Noticia publicada en mayo de 1789.

descubrí que era una fuente invaluable del comercio marítimo realizado por el puerto de Veracruz. Este último acontecimiento adquirió mayor relevancia cuando se me planteó la originalidad que podía presentar con respecto a los estudios del comercio a fines del siglo XVIII, como ya ha quedado señalado en las primeras páginas del capítulo. Pero, vayamos por partes.

La *Gazeta de México* fue un periódico que se publicó para informar sobre diversos aspectos de la realidad de Nueva España, pero su fin último era plasmar un momento y así hacerlo imperecedero. Su misión era durar en el tiempo de tal forma que generaciones posteriores a la que se reflejaba dentro de las noticias publicadas tuvieran idea de las preocupaciones, los logros y aquello que sorprendía y parecía especial a la gente que vivió en el último cuarto del siglo XVIII y principios del siglo XIX. Tal vez algunas de las noticias contenidas en este periódico le puedan parecer “poco serias” a los lectores contemporáneos, pero en esto también radica su encanto. No basta con identificarnos con algunos de los tópicos tratados en la publicación sino también en descubrir aquellos otros que nos son ajenos y marcan una cierta distancia que los hace diferentes a nosotros. Al referirme a ellos lo hago en plural porque si bien existía un editor y un censor de la publicación las noticias eran remitidas por todo tipo de personas, desde labradores y criados, hasta funcionarios de la Corona e individuos importantes de la época.

Así que, si nos preguntamos acerca del valor de la *Gazeta de México* como fuente histórica del comercio realizado a través del puerto de Veracruz y por qué ésta podría reflejar los registros oficiales de la época, antes debemos considerar algunos puntos, en especial: cuáles son los antecedentes de la *Gazeta*, quién fue su editor, cuáles eran los temas tratados en dicha publicación, cómo se concebía al periodismo en la época, con qué fin se escribía y cuáles eran sus fuentes para obtener la información presentada. Todo ello con el fin de determinar los alcances y límites que podría tener este documento para darnos una idea fidedigna del comercio oficial realizado a través del puerto de Veracruz durante el periodo que va de 1784 a 1789.

La *Gazeta de México* editada por Manuel Antonio Valdés Murguía y Saldaña no puede ser entendida sin antes mencionar que es el tercer periódico con dicho nombre, pues con anterioridad aparecen: la *Gaceta de México y florilogo historial de las noticias de Nueva España* de Juan Ignacio Castorena Úrsua y Gonoyeche, publicada en 1722 y la

Gaceta de México editada de 1728 a 1742 por Francisco Sahagún de Arévalo Ladrón de Guevara, las que sirvieron como antecedente directo al trabajo de Valdés, como se verá a lo largo de las siguientes líneas.

Manuel Antonio Valdés, autor de la *Gazeta de México*, nació en la ciudad de México el 17 de julio de 1742 y murió el 8 de abril de 1814. Sus padres fueron Miguel Benito Valdés de origen español y María Murguía y Talavera nacida en Nueva España. Se sabe que Manuel Antonio estudió en el Colegio de San Ildefonso de cuya formación en “las bellas letras” logró el oficio de impresor, razón por la que llegó a trabajar con Felipe de Zúñiga y Ontiveros. A pesar de los múltiples trabajos de Valdés el más conocido es, sin duda, la edición de la *Gazeta de México*, la cual fue publicada por el mismo Zúñiga y Ontiveros y a la muerte de éste, en 1793, por su hijo Mariano⁴⁴.

La publicación de la *Gazeta* a cargo de Valdés duró veinticinco años y se inició el 14 de enero de 1784. Acerca de su periodicidad podemos decir que fue quincenal desde el momento de su surgimiento y hasta abril de 1793, sin embargo, a partir de mayo de ese mismo año su tiraje se hizo semanal. El siguiente cambio lo podemos ubicar en 1797, cuando la publicación se vuelve mensual debido al problema de falta de noticias, lo cual lleva a su editor a no presentar trabajo alguno en ciertos meses del año siguiente y que continúan hasta 1802, cuando la *Gazeta* aparece de manera bimensual, regularidad que conserva hasta el último número editado por Valdés⁴⁵. Mencionar su periodicidad adquiere relevancia si la consideramos como indicador de su utilidad e importancia en el ámbito novohispano y que la publicación fue determinada por la demanda, así como el acceso que tuvo su editor a la información trascendental en la época.

El contenido de la *Gazeta* debe ser entendido a la luz de los intereses y de acuerdo a la concepción de lo “importante” para aquellos hombres, aunque esto último deba ser delimitado por la visión del mismo Valdés y sus inclinaciones personales. Por ello sería

⁴⁴ María del Carmen Ruiz Castañeda, “La tercera Gaceta de la Nueva España. *Gazeta de México* (1784 - 1809)”, en *Boletín del Instituto de Investigaciones Bibliográficas*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, No. 6, julio –diciembre de 1971, pp. 149-150 y David Marley, “Introducción”, en *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros*, edición facsimilar, México, Rolston-Bain, 1983, p. iv.

⁴⁵ María del Carmen Ruiz Castañeda, “La tercera Gaceta de la Nueva España. *Gazeta de México* (1784 - 1809)”, p. 138 y José Toribio Medina, *La imprenta en México (1539-1821)*, ed. facsimilar, edición y presentación de Roberto Moreno, México, Universidad Nacional Autónoma de México – Coordinación de Humanidades, 1991, p. CCII.

conveniente hacer, primero, una enumeración de las noticias que su autor consideraba trascendentales:

a saber [los] que pertenezcan a las siembras y cosechas de los principales frutos; celebración de Capítulos; elecciones de alcaldes ordinarios, oposiciones a Canongías (sic), posesiones de éstos o de otros particulares empleos, muertes de Prelados o de sujetos de la primera nota, providencias de economía, o que puedan traer al público extraordinario beneficio, acontecimientos trágicos o peregrinos, etc. [...] ⁴⁶.

La descripción anterior debe ser completada por el “Prologo” al tomo II de las *Gazetas*, en la que Valdés pide que:

[...] se me dirigieran las noticias de aquellos sucesos contingentes que acaecen, v. gr. partos monstruosos, muertes en edades admirables, o de prelados y principales jefes, incendios, granizos de extraña magnitud, inundaciones, terremotos, nuevos establecimientos, invenciones de máquinas, estrenos de templos, iglesias, arquerías, edificios públicos, aperción (sic) de nuevos colegios, monasterios, etc.; las de los fijos que cada día se verifican, como lecciones de prelados y jueces, razón de siembras y cosechas, precios de los principales frutos, abundancias de aguas o escaseces, arbitrios de pública utilidad, y otras sin número ⁴⁷.

La otra parte de su contenido responde al afán de Valdés de cumplir con la Real Orden de Carlos III, de 4 de febrero de 1785, para la cual el rey sugiere que en dicha publicación se pueda:

instruir en las distancias que haya hasta México, desde todos los lugares del Reino; de la significación del nombre de cada uno; cuáles de ellos sean cabeza de partido en lo eclesiástico, cuáles tenencias y vicarías, y de qué número de familias se componga cada pueblo, así de españoles, como de indios y demás castas, con sus peculiares idiomas. Igualmente... el temperamento de cada lugar: los principales frutos que produzca; en qué consista su principal comercio y cuáles sean sus particulares manufacturas; cuánto sea el terreno de cada Jurisdicción por cada

⁴⁶ Ruiz Castañeda, *op. cit.*, p. 143. *Apud*: “Expediente Valdés”, AGN, Ramo de Historia, tomo 399; documentos publicados por Xavier Tavera Alfaro, *El Nacionalismo en la prensa mexicana del siglo XVIII*, México, Club de Periodistas, 1963, pp. 24-25.

⁴⁷ “Prólogo” de Manuel Antonio Valdés al Tomo II de las *Gazetas*.

viento; cuáles sus colindantes por cada rumbo; qué montañas, volcanes, ríos, lagunas, baños salutíferos, minas, haciendas, ranchos, etcétera, le pertenezcan; si los ríos son mansos o precipitados; cómo se vadean, y si se logra en ellos algún género de pesca [...] ⁴⁸.

A pesar de la existencia de publicaciones periódicas como las señaladas con anterioridad, no debemos creer que los tópicos tratados por esta nueva *Gazeta* son exactamente iguales a los de las anteriores. En este sentido, salvo aquellas noticias que refieren a las festividades religiosas y civiles o al arribo y salida de embarcaciones, la mayoría de los temas son innovadores y responden a nuevas circunstancias de carácter coyuntural, como lo es la misma restauración de la comunicación entre España y el territorio novohispano luego del bloqueo inglés de 1778-1783 ⁴⁹.

Una de las grandes aportaciones de Valdés al periodismo de aquel tiempo debe ser buscada en su apartado de carácter científico, pues en esta sección de la *Gazeta* se incluyen notas y artículos de: geografía, geología, arqueología, botánica y zoología, medicina, artes útiles, etcétera, los cuales, fueron suscritos a su vez por José Antonio Alzate, Joaquín Velázquez de León, José Ignacio Bartolache, Joaquín Pío Eguía Muro, José Vázquez, José Ignacio García Jove, entre otros ⁵⁰.

Otra característica propia del papel innovador que la *Gazeta* de Valdés presenta, radica en que si bien las noticias de todo el Reino eran acomodadas por localidades, como ya sucedía con la de Sahagún, en la publicación iniciada en 1784 se remitían al final de cada folleto aquellas notas provenientes de la capital y se terminaba el texto con un apartado de avisos o “Encargos”; que es una especie de antecedente de los anuncios publicitarios contemporáneos ⁵¹ y que durante los momentos de crisis de la publicación llegaron a constituir el grueso de la misma ⁵².

Sobre el periodismo de la época debemos destacar tres cosas importantes, la primera es que éste no intentaba reportar instantáneamente los hechos ocurridos sino que su enfoque

⁴⁸ Ruiz Castañeda, *op. cit.*, p. 144. *Apud*: Xavier Tavera Alfaro, *El Nacionalismo en la prensa mexicana del siglo XVIII*, pp. 27-28.

⁴⁹ Agradezco a Iván Escamilla por sus valiosos comentarios acerca de la *Gaceta de México* editada por Francisco Sahagún de Arévalo Ladrón de Guevara los cuales me llevaron a replantear mi apreciación sobre ésta y la publicación periódica de Manuel Antonio Valdés.

⁵⁰ Ruiz Castañeda, *op. cit.*, p. 145.

⁵¹ David Marley, “Introducción”, p. v.

⁵² José Toribio Medina, *La imprenta en México (1539-1821)*, p. CCII.

era de índole histórica, pues de ninguna manera tenían una concepción semejante a la nuestra, donde priva la instantaneidad de la noticia. Así que las limitantes propias de la época que determinaban un acceso restringido a las noticias y el ritmo que imponían a este tipo de publicaciones periódicas permitió la inclusión de índices.

En segundo lugar el autor de la *Gazeta* intenta que su publicación sea apolítica, al menos eso es lo que se puede deducir de su mismo contenido, una posible explicación para ello es la presión gubernamental la cual hace que además la publicación resulte parcial⁵³. Esta consideración nos lleva de inmediato al tercer punto que son los medios de los que se valía Valdés para obtener su información. La *Gazeta de México* es una publicación que sienta las bases de futuras publicaciones de carácter gubernamental, así lo creo porque la concesión para la publicación se hace en nombre del servicio de un soberano y en esta medida el privilegio concedido a un individuo supone que éste emplaza sus conocimientos para el engrandecimiento de su nación. De lo anterior se desprende el hecho de que ambos elementos funcionan de forma simbiótica y que así como la esfera de acción del ámbito público y privado no puede distinguirse claramente, lo mismo sucede al interior de dicha publicación. La aparente contradicción se acentúa si agregamos que las fuentes para las noticias que se publicaban procedían de las mismas autoridades civiles, eclesiásticas y militares del virreinato. En conclusión podemos decir que la *Gazeta* fungía, entonces, como un órgano noticioso que respondía a las necesidades de un grupo heterogéneo, como lo era la sociedad corporativa de la cual emergió.

La relación que mantuvo Valdés con la administración virreinal en particular y con el gobierno español en general puede ser percibida a través de las continuas ocasiones en que el periodista se dirige a las autoridades novohispanas, tanto en su solicitud de permiso y privilegio para imprimir la *Gazeta* como en sus dedicatorias a los virreyes a lo largo de la existencia de la publicación. La solicitud del privilegio de impresión se inició el 16 de octubre de 1783, cuando Manuel Antonio Valdés se presentó ante el virrey Matías de Gálvez. El permiso le fue concedido apenas doce días después, periodo extraordinariamente corto si tomamos en cuenta la burocracia de la época.

⁵³ Sobre la presión que se ejercía a la opinión pública de la segunda mitad del siglo XVIII es interesante el documento publicado por Xavier Tavera Alfaro, relativo a la suspensión del *Diario literario* que en su momento publicó José Antonio Alzate Ramírez. Véase: Xavier Tavera Alfaro, "Periodismo dieciochesco", en *Historia mexicana*, Vol. II, Núm. 1, julio – septiembre, 1952, p. 113.

No obstante, debo resaltar que lo extraordinario del caso de Valdés no son las reiteradas solicitudes de sinecuras sino las respuestas a tales pedimentos, por ejemplo: la resolución de permiso del virrey a la publicación de la *Gazeta*, además de ser concedida en un periodo muy corto, fue avalada por una circular de éste ordenando a los oficiales reales de Nueva España proporcionarle informes⁵⁴. Tal y como menciona Carmen Ruiz Castañeda: “Dichas autoridades correspondieron a los deseos del periodista librando órdenes y circulares a gobernadores, corregidores, alcaldes mayores y otros funcionarios subalternos, que operaban como comisionados para la recolección y remisión del material informativo”⁵⁵.

No obstante, tal apoyo resulta menos sorprendente si consideramos los esfuerzos de las autoridades españolas en general y virreinales en particular, por sistematizar información de primera mano sobre cuestiones que se consideraban fundamentales. Parte de ello se ve reflejado en la postura oficial, relativa a la *Gazeta*, que puede ser conocida a través de la carta que envió el virrey Gálvez a España informando de su aprobación a la solicitud de Valdés, fechada el 27 de agosto de 1784 y que dice lo siguiente:

Por lo demás yo tengo la *Gazeta* por muy útil, siempre que se reduzcan a noticias indiferentes: Entradas, salidas, cargas de navíos, producciones de la naturaleza, elecciones de preladados, de alcaldes ordinarios, posesiones de canónigos y otras particularidades apreciables, que en un país tan dilatado ocurren. Todo esto se olvida a poco tiempo y entre mucha inutilidad y fruslería que se encuentra siempre en todos los escritos de esta clase, será éste un medio de conservar aquellos sucesos públicos que después de cierto tiempo se olvidan y conviene perpetuar en la memoria⁵⁶.

Más reveladora es aún la confirmación hecha en febrero de 1785 por Carlos III al permiso y privilegio de impresión concedido por el virrey, pues dice que:

[...] no se inserten noticias en orden a los insultos de los bárbaros apaches u otras que puedan traer consigo algún inconveniente”. A lo que agrega “Y aún podrían

⁵⁴ Documento fechado el 4 de diciembre del mismo año de 1783. Así mismo existe un documento con fecha de 31 de mayo de 1791, el cual amparado con el nombre del virrey Revillagigedo, recomienda a las diversas autoridades se preste su ayuda para recabar noticias, que habrían de ser publicadas por Valdés. Véase: Xavier Tavera Alfaro, “Periodismo dieciochesco”, p. 114.

⁵⁵ Ruiz Castañeda, *op. cit.*, p. 142.

⁵⁶ Marley, *op. cit.*, p. v. Cita tomada a su vez de: Archivo General de la Nación, *Correspondencia de Virreyes (Primera serie)*, Vol. 135, exp. 110, fs. 199-200.

hacerse más interesantes estos papeles si en esos dominios como en éstos si se destinasen algunos artículos a tratar con toda exactitud de puntos geográficos del país y curiosidades de su historia natural, procediéndose en ello con la circunspección que conviene⁵⁷.

Como hemos podido ver hasta aquí la *Gazeta* era una publicación realizada por un particular, pero al mismo tiempo, al gozar de la gracia de la Corona española y sus representantes en el territorio, debía responder a ésta mediante ciertas concesiones de orden político, suprimiendo la información que se considerara contradictoria a los intereses del rey. Un ejemplo al respecto lo podemos encontrar en la queja del mismo Valdés acerca de que en la autorización del virrey Gálvez de 1784: “se le prohibió incluir en ella noticias de Madrid, para no perjudicar a la renta de correos, pero que por causa de la guerra, el Conde de Revillagigedo le mandó insertarlas y que otra vez se le prohibió, y así sucesivamente, según las circunstancias”⁵⁸. Con base en esto podemos ampliar lo señalado más arriba, al agregar que las prohibiciones, parece, no se referían en exclusiva a los temas políticos sino que más bien trataban de conciliar los temas y enfoques diversos que convivían al interior de imperio español.

Lo dicho hasta ahora nos da una idea acerca de la importancia de la *Gazeta* como fuente de carácter cuasi oficial en la época, pero este panorama puede, además, ser corroborado y constatado por diversos documentos que se encuentran en el Archivo General de Indias y en el Archivo General de Simancas relativos a la existencia de ejemplares de la *Gazeta* en éste último y que probablemente correspondan al expediente de remisión de *Gazetas* por parte del virrey Branciforte a la península⁵⁹. Sobre el mismo caso existen además noticias en el Archivo General de la Nación de México, en las que se especifica que dicho virrey enviaba las *Gazetas* a los señores Gardoqui, Alcudia, Campo de Alange, Valdés y Llaguno⁶⁰.

⁵⁷ *idem*. Cita tomada a su vez de: Archivo General de la Nación, *Reales Cédulas (Originales)*, Vol. 130, exp. 41, fs. 64-65.

⁵⁸ Medina, *op. cit.*, p. CCII.

⁵⁹ Archivo General de Simancas, *Gacetas de México*, 1806-1808, fol. 97-108, Archivo General de Indias, *Duplicados del Virrey remitiendo Gacetas de México*, 1784/1821, MÉXICO, 2784 y Archivo General de Indias, *Correspondencia del Virrey de Nueva España con el Secretario de Estado. Remisión de la Guía de México, de Gacetas y de la Guía de Forasteros*. 1792-1795. Archivo General de Indias, *Estado*, 21, 22 y 23. Información que amablemente me fue proporcionada por la Dra. Carmen Yuste.

⁶⁰ Archivo General de la Nación, *Correspondencia de virreyes*, diversas fojas en volúmenes: 180, 181, 182, 183, 185, 186 y 189; documentos fechados entre enero de 1795 y mayo de 1798. Es de resaltar que los

Creo pertinente señalar que la publicación de la *Gazeta de México* termina en 1809, aunque yo únicamente la considero en lo relativo al periodo comprendido entre los años de 1784 y 1789, como comenté al principio. Razón por la cual no me abocaré a la causa de su desaparición, aunque mencionaré aquello que la pudo provocar como fue la pérdida de la exclusividad de las noticias publicadas en la *Gazeta*, y es que hacia los últimos años del siglo XVIII, por lo menos, debido a los problemas de falta de noticias e interés en la publicación de la *Gazeta*, ésta decae, como lo constata la periodicidad de su publicación en 1797 a la que nos hemos referido en la primera parte de este apartado. La cuestión se agrava mucho más, pues entre dicho año y el inicio del siglo XIX surgen, por lo menos, dos publicaciones que rivalizan con la obra de Valdés, tales son los casos mencionados por José Toribio Medina: el *Diario*⁶¹ y el *Diario mercantil de Veracruz*⁶².

Las investigaciones recientes sobre el comercio novohispano basadas en información depositada en archivos mexicanos analizan periodos cuya dimensión temporal inicia con el surgimiento del Consulado de comerciantes de la ciudad de Veracruz, situación que coincide con el declive de la publicación de la *Gazeta de México* y la elaboración de las balanzas comerciales por parte de dicho Consulado. Esto ha incidido para que a pesar de la importancia de los datos contenidos en la *Gazeta*, ésta no constituya una fuente primordial dentro de los temas del comercio en periodos posteriores a 1795.

Claro que lo anterior no impide, por otra parte, confiar en la información encontrada para el espacio que abarca de 1784 a 1789, pues como podemos deducir de lo dicho hasta ahora la *Gazeta de México* es un reflejo fiable de la información comercial del puerto de

personajes a quienes son enviadas son nada menos que importantes políticos del gobierno de Carlos IV, incluido el primer ministro Manuel Godoy Álvarez de Faria duque de Alcudía. El resto son Juan Meléndez Valdés, Eugenio Llaguno y Amírola, Diego de Gardoqui y Manuel de Negrete y de la Torre conde de Campo de Alange.

⁶¹ “[...] en 10 de septiembre de 1805 se concedió licencia para publicar el *Diario* a don Carlos María Bustamante, que lo tuvo a su cargo hasta el 15 de septiembre de 1806, fecha en que los traspasó a don Nicolás Calera, agente de negocios titulado del Gobierno, nombrándose revisor a don Jacobo de Villaurrutia, de cuya comisión fue exonerado por el virrey Iturrigaray en 10 de julio del año siguiente, confiándose a don Antonio Piñero, tesorero de la Real Caja”. Medina, *op. cit.*, p. CCII.

⁶² Alrededor de 1805 Juan López Cancelada era socio de Valdés en la publicación de la *Gazeta*. Según José Toribio Medina este personaje tuvo que ver mucho con la caída en desgracia de la publicación y es que según nos cuenta por aquel año Cancelada había emprendido una campaña de exterminio en contra del *Diario*, al “[...] que parecía empeñado en perseguirlo hasta matarlo, como lo había conseguido con el *Diario mercantil de Veracruz*”. *idem*.

Existe un artículo de Verónica Zarate muy interesante relativo al *Diario mercantil de Veracruz* y su importancia para la historia económica de principios del XIX. Véase: Verónica Zarate Toscano, “Los albores del periodismo veracruzano: El jornal económico mercantil de Veracruz, como fuente histórica”, en *Secuencia*, Nueva Época, Núm. 33, 1995, pp. 103-127.

Veracruz, debido a que ésta era proporcionada por las mismas autoridades virreinales y aunque si bien, en ella han sido suprimidos episodios de descontento social, como lo pueden ser ciertos levantamientos armados y revueltas⁶³, en cambio han prevalecido noticias que sus responsables consideraban “inofensivas” y que son fundamentales para el historiador que busque conocer el movimiento comercial del puerto de Veracruz, como lo son las: “entradas, salidas y cargas de navíos”.

Como ya habrá notado el lector he hecho un recuento de las fuentes utilizadas por distintos investigadores para conocer el periodo, y aunque no he seguido un orden estrictamente sucesivo sí he tratado de realizar una distinción entre nuestra época y los estudios similares realizados de forma más o menos cercana al periodo de 1778-1789, de lo que puedo concluir que:

- ha habido desde fechas muy cercanas a dicho periodo gran interés por conocer las particularidades del comercio,
- que las gacetas fueron de importancia para conocer el movimiento de los barcos, el comercio de la época y valuarlo, por lo menos en esas primeras tentativas,
- que, a pesar de la importancia otorgada por los contemporáneos a tal publicación, no ha sido utilizada en investigaciones recientes, donde por cuestiones de periodización se ha dado preponderancia a otros documentos
- y, por último, que las investigaciones que tratan el periodo 1778-1789 que he mencionado no han aportado suficientes datos sobre el comercio realizado por el puerto de Veracruz, debido a los intereses mucho más generales perseguidos por los investigadores, lo que incide en el vacío de información relativa al periodo que proporcione datos vinculados con la realidad novohispana.

⁶³ A través del nombramiento de un Revisor de las *Gazetas*, papel que le fue conferido a Josef Antonio de Urizar, por decreto del virrey a 8 de enero de 1784.

II. El tráfico marítimo novohispano a partir de la suspensión del régimen de flotas, 1778-1783.

Antecedentes.

Antes de iniciar con el tema de la suspensión del régimen de flotas (1778) es importante mencionar algunas cuestiones generales en torno al sistema comercial que regía los intercambios de la península con el resto del imperio español, así como sobre las reformas que, según los ministros borbónicos, éste necesitaba. Si hay una característica definitoria del comercio entre la metrópoli y sus colonias que perdurará a lo largo del tiempo, ésta fue la de que España era incapaz de abastecer sus posesiones trasatlánticas¹. La situación redundó en implicaciones a dos niveles: por uno la dinastía de los Habsburgo se vio obligada a delegar la responsabilidad del comercio en manos de particulares, los cuales pronto se agruparon en torno a la Casa de Contratación², el Consulado de comerciantes de Sevilla (el cual se traslada a Cádiz a partir del siglo XVIII), el de Lima y el de la ciudad de México para el caso de América. Por otro lado, los intereses de los particulares y su connotada corrupción dentro de ambas instituciones derivó, sin remedio, en la situación muy conocida del monopolio, pues éstas les brindaban protección que sirvió a los

¹ Las condiciones materiales de la zona andaluza, la que mayor impacto tuvo sobre el territorio americano y viceversa, así como sus limitaciones para abastecer el creciente mercado americano a lo largo del periodo colonial son analizadas en: Antonio García-Baquero, *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, Granada, Universidad de Granada, 2002. Como un breve vistazo a sus conclusiones tomé la siguiente referencia que se hace en el estudio introductorio de la obra: "Nuestra región (salvo contadísimas excepciones aún por demostrar) no fue a lo largo de este periodo base de asentamiento de focos industriales importantes; que los existentes tampoco jugaron ningún papel significativo en el abastecimiento del mercado americano y que esto último impidió, por tanto la posibilidad real de que dicho mercado constituyera un acicate con vistas al desarrollo y modernización de nuestra industria regional". p, 14. Algunas de las consecuencias a largo plazo y las implicaciones que acarrearón tales hechos se revelan en el excelente trabajo de investigación de Margarita García-Mauriño Mundi, *La pugna de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)*, España, Universidad de Sevilla, Secretariado de publicaciones, 1999.

² Una de las finalidades de la Casa de Contratación, por otra parte, era la de cumplir con los requerimientos administrativos que la carrera de Indias presentó, por ejemplo: guardar en sus almacenes mercancías y abastos navales de todo tipo, mantener correspondencia con las colonias, hacer relaciones de viajeros, dar licencia a pilotos, entre otras; debido a las circunstancias que la rodearon pronto se convirtió en escuela de pilotos y cartógrafos. Un análisis profundo de las instituciones españolas, surgidas a partir de las necesidades de comunicación y comercio entre la península y los territorios americanos puede verse en el libro de Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, trad. de Emma Salinas, México, Fondo de Cultura Económica, 1939.

comerciantes peninsulares para fungir como prestanombres o delegados acreditados de negociantes extranjeros³.

La persistencia del sistema comercial a lo largo de casi tres centurias dependió de los dividendos reportados a los involucrados, claro que las altas cantidades de dinero, obtenidas de manera constante y de forma más o menos rápida, en un tiempo en el que se ponderaba y media la nobleza e importancia de los individuos a través de sus ingresos, abrió la posibilidad de ascenso social a algunos de los miembros del Consulado de comerciantes, por lo menos en Nueva España, y les convenció a ellos mismos para defenderlo, mientras que el resto de la sociedad novohispana vio tales riquezas como un incentivo y una puerta para satisfacer sus necesidades de prestigio. En el caso de los comerciantes españoles fue mucho más difícil ingresar a puestos de renombre debido a la existencia en la península de viejas familias nobles relacionadas con la posesión de tierras, único medio de vida digno según los prejuicios de la época, pero ello no significa que no llegaran a ser absorbidos por la vieja oligarquía en un determinado momento.

Comerciantes y gobierno no tuvieron mayores problemas para continuar manejando de manera casi inalterada sus negocios, porque unos y otros obtuvieron ganancias considerables de la situación. Por una parte los comerciantes españoles captaban una cantidad de dinero substancial que era independiente a las pequeñas transacciones que ellos pudieran realizar, y que muchas veces les permitía precisamente llevarlas a cabo, surgida del simple hecho de ser expendedores de las mercancías. Por su parte, los comerciantes de la ciudad de México, a través del control de los mercados internos del virreinato, lograron dominar casi todas las funciones productivas del territorio, mientras que la Corona obtenía un caudal por concepto de los múltiples impuestos con los cuales había gravado al comercio entre España y América⁴. Tal era la ventaja de la Corona que incluso el costo de las comunicaciones entre la metrópoli y sus colonias era en gran parte sufragada por los

³ La situación era ya para mediados del siglos XVIII un hecho consumado desde hacia bastante tiempo, como se puede deducir del estudio de Margarita García-Mauriño Mundi, *La pugna de Cádiz y los jenizaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)*.

⁴ Una semblanza de las formalidades y múltiples impuestos que se debían cubrir antes de embarcar mercancías, durante los últimos años del periodo de flotas, se puede ver en el documento: "Idea general del comercio de las Indias reino de Nueva España", en Enrique Florescano y Fernando Castillo (comps.), *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior 1975, pp. 47-51.

comerciantes, quienes pagaron una parte del transporte y la defensa naval del imperio, a través de los diversos impuestos con que se cargó a las mercancías.

Aunque este sistema duró mucho tiempo no resultaba viable a largo plazo, ni siquiera para la élite peninsular que se beneficiaba de él. En principio, al delegar la Corona el comercio en manos de los particulares, favoreció el monopolio y con ello el enriquecimiento de un número limitado de comerciantes⁵. Éstos, por su parte, al obtener ganancias fáciles y seguras derivadas del simple embarque de mercancías, habían descuidado la inversión en los mercados internos de la península, reduciendo con ello la producción nacional, ya de por sí mermada por circunstancias como la baja tasa de natalidad, el elevado número de muertes y la migración. Todo ello fortaleció la dependencia que unía, desde el siglo XVII, el destino de los comerciantes exportadores al de sus pares extranjeros⁶, de tal forma que aún y cuando posteriormente hubieran pretendido una mayor inversión en los negocios internos su éxito hubiera sido limitado, ello se debió al escaso porcentaje que constituía la parte española dentro de las grandes transacciones⁷. Después de todo, el capital enviado desde América y más tarde casi en

⁵ Con respecto a las bases del monopolio y las razones para fomentarlo véase el capítulo I de Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*.

⁶ Con respecto a la "crisis" del siglo XVII y las tesis de Michel Morineau que presenta en su libro: *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises XVIe-XVIIIe siècles*, García-Baquero apunta hacia la siguiente explicación: "sin entrar en el valor documental de las gacetas, los datos de la Casa de Contratación revelan la casi absoluta pérdida de control sobre el tráfico colonial (y especialmente sobre las remesas metálicas) por parte de los organismos oficiales y el paso de la plata directamente a manos de los comerciantes europeos. Europa pudo seguir beneficiándose de la plata americana pero España dejó de ser el canal obligatorio para aquella transferencia de fondos en otras geografías". Antonio García-Baquero, *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, p. 17. La influencia de los extranjeros en los siguientes años, específicamente en la primera mitad del siglo XVIII puede verse en: García-Mauriño Mundi, *op cit*.

Sin embargo, en los últimos años García-Baquero ha matizado su postura sobre las cifras de plata transportadas y las ha casi equiparado a las presentadas por Morineau: "Las remesas contabilizadas en función de los registros superan a las obtenidas a partir de las *gazettes* en 9,617,627 pesos, lo que significa que, efectivamente, se ha conseguido que las discrepancias queden reducidas a términos mucho más razonables. Pero es más, caso de que no hubiésemos rectificado las cifras de Morineau, todavía esta afirmación podría seguir manteniéndose, ya que, en tal supuesto, la diferencia a su favor sería de 21,464,687 pesos, cifra ostensiblemente inferior a aquellas otra de 172 millones que establecían estos mismos datos respecto a los de las 'relaciones'". No obstante, a mi me parece que la aseveración de que la plata tenía un destino que iba más allá de las fronteras peninsulares sigue siendo igualmente válida. Esto porque la mayoría de los productos manufacturados que se exportaban a las posesiones españolas en América eran elaborados por otras naciones y resulta obvio que "en la medida en que el libre comercio aumentara el volumen del negocio, se incrementaría también el importe que representan los pagos realizados en contrapartida y que se incorporaran a las remesas metálicas". Antonio García-Baquero, *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado: problemas y debates*, Granada, Universidad de Granada, 2003.

⁷ Así lo revela el conflicto desatado en 1720 entre el Consulado de Cádiz y los llamados "jenizaros", donde "en la práctica lo que se ventilaba era el papel de consignatarios a que habían quedado reducidos los

exclusiva desde Nueva España, seguía una ruta cuyo último destino distaba de ser la península.

En este último punto la situación comercial del virreinato novohispano no era del todo diferente al somero cuadro presentado en las líneas anteriores. Con factores como la gran influencia del Consulado de comerciantes de la ciudad de México en la distribución de mercancías por el territorio, los impuestos de la Corona que elevaban los precios de las mismas y la implantación artificial de escasez derivada del sistema de flotas, que se mantuvo vigente durante casi todo el periodo colonial, entonces el escenario se hacía más oscuro, si acaso eso es posible, pues como acabo de indicar los escasos consumidores de mercaderías importadas se veían oprimidos por los innumerables impuestos de internación a los que se sometían a éstas y sujetos además a los grandes comerciantes gaditanos quienes influían en la periodicidad y contenido de las flotas. Todo lo anterior incidía sin remedio en el elevado precio final de cada producto.

Las reformas borbónicas al comercio y la suspensión del régimen de flotas.

La llegada de los ministros y el cuerpo diplomático francés al servicio de la casa Borbona española no fue sino la confirmación del desplazamiento de las élites que habían crecido al amparo de los Habsburgo, de forma que el descontento que crearon estos hechos perduró y aun creció conforme se veía morir el siglo XVIII, pero no nos adelantemos. Pese a que las primeras reformas borbónicas de importancia fueron dictadas desde principios de ese siglo por Felipe V, en este trabajo nos enfocaremos sólo a aquellas que fueron implantadas bajo el reinado de Carlos III, cuyos principales objetivos eran políticos, administrativos y económicos: ello debido al impacto directo que tuvieron sobre nuestro tema.

Por lo que respecta a las cuestiones políticas, los ministros reales buscaron afianzar el autoridad del monarca, de tal manera que las influencias y prerrogativas otorgadas a los particulares o corporaciones desaparecieran, principio básico si tomamos en cuenta la política de afianzamiento practicada por la casa Borbona. El desarticular el viejo sistema

cargadores españoles, toda vez que el pretendido monopolio del tráfico indiano se había desvirtuado totalmente ante un comercio cada vez más pasivo sustentado por los mercaderes y los géneros foráneos. Por ello era lógico que en tales circunstancias adquiriera su verdadera dimensión la creciente integración de los hijos de extranjeros dentro de la burguesía mercantil gaditana, así como la peligrosa competencia que su legítima participación en el tráfico ultramarino podía representar para la función de intermediarios asumida por los miembros del Consulado”. García-Mauriño Mundi, *op. cit.*, p. 13.

político implicaba un mayor poder del rey, no obstante para que la autoridad de éste se dejara sentir era indispensable un grupo de administradores y funcionarios dependientes de la Corona; idea que, dicho sea de paso, comulgaba con la concepción en boga de una serie de instituciones y eficiencia derivadas del estado moderno. Sin embargo, la más ambiciosa de todas las pretensiones del rey y sus ministros estaba dentro del ámbito económico, pues el plan era el de restablecer la decadente economía española a través del financiamiento otorgado por las colonias americanas del imperio⁸.

Según los ministros borbónicos las propuestas para lograr el balance favorable de la economía española deberían tener como antecedente necesario una serie de cambios, como: nacionalizar el comercio, lo que implicaba recuperar las concesiones otorgadas a otros estados europeos resultado de la misma guerra de sucesión⁹, y transformar a los prestanombres gaditanos en verdaderos comerciantes españoles. Optimizar las condiciones del comercio, mediante el mejoramiento de la extracción de materias primas de las colonias y ampliar ese sistema a posesiones poco explotadas. Una vez que los recursos económicos y de materias primas fueran enviados a España y no escaparan a manos de sus detractores sería fácil fomentar el desarrollo agrícola, industrial y comercial de la península, lo que redundaría en un comercio basado en la exportación de manufacturas nacionales desde la metrópoli hacia los siempre deseosos mercados de sus colonias en América.

En este sentido se ensayaron diversos proyectos que giraban en torno al comercio libre de España e Indias, ya que la realidad económica del imperio descansaba en los intercambios trasatlánticos. La importancia otorgada a las transacciones con América, empataada además con la nueva teoría del comercio libre, puede ser percibida a través de diferentes leyes decretadas desde el año de 1765 y hasta 1789¹⁰; en ellas se permite el

⁸ Enrique Florescano y Fernando Castillo (comps.), *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior 1975, pp. 18-19.

⁹ En 1713 con la firma de los tratados de Utrech España se vio obligada a permitir el *asiento*, que no era sino el permiso otorgado a los ingleses para introducir esclavos y mercancías en sus colonias en América.

¹⁰ “Permitido el libre comercio en registros sueltos de España a Indias, se fueron sucesivamente habilitando varios puertos de aquellos y de estos dominios por reales disposiciones de 8 de noviembre de 1765, 16 de julio de 1770, 4 de octubre de 1776 y 2 y 16 de febrero de 1778, y 16 de marzo del propio año, insertándose en real cédula de 12 de octubre del mismo el Reglamento y aranceles para el comercio libre”, Enrique Florescano y Fernando Castillo (comps.), *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, p. 216. Finalmente los “beneficios” del Reglamento de Comercio Libre fueron concedidos a toda América por medio de real cédula de 28 de febrero de 1789.

comercio libre a través de registros sueltos¹¹ y se habilita a cada vez mayor número de regiones y puertos para que lo realicen entre sí¹².

Las pretendidas intenciones de los ministros de Carlos III eran, como ya mencioné, las de dotar de solidez al decaído comercio nacional y establecer relaciones mercantiles entre sitios que habían sido descuidados y que, a diferencia de Perú, Nueva España o Caracas eran menos productivos; ésta es quizá la razón más fuerte para que estos dos últimos virreinos quedaran fuera de las prerrogativas imperiales hasta el año de 1789. Justo aquí llegaría el comentario relativo al comercio libre y su aplicación en el territorio novohispano, de no ser porque por decreto oficial del año de 1778 fue suspendido el régimen de flotas, principal sustento y conexión entre la metrópoli y el virreinato. Nos queda entonces por resolver cómo, bajo estas dos circunstancias, fue que Nueva España se convirtió en la piedra angular del “éxito” de las reformas económicas, a través de la continua inyección de plata a las arcas imperiales y a sus vastos territorios. Por esa razón, la premisa de mi investigación es la de determinar cómo funcionó el comercio novohispano una vez interrumpido el régimen de flotas (1778) y en qué medida se transformó el comercio exterior de Nueva España conforme pasaban los años, hasta la publicación del decreto real de instauración del comercio libre (1789).

El Reglamento de Comercio Libre de 1778 y los navíos sueltos.

Una primera lectura de los escritos realizados por los contemporáneos al periodo estudiado, aunado a las escasas alusiones hechas al sistema jurídico que entró en vigor una vez decretada la supresión del régimen de flotas plasmadas en las investigaciones de finales del

¹¹ El término de registros aislados o "suelos", como solía decirse en la época, responde a la diferencia que existía de éstos con los convoyes de navíos, galeones y flotas, que solían intervenir en el tráfico comercial entre la península y América.

¹² En la actualidad los alcances e intenciones de las reformas borbónicas han sido puestas en duda a partir de diversos análisis, la propuesta puede ser resumida en las siguientes palabras de Antonio M. Bernal “Hasta ahora, en los intentos de una formulación general sobre el libre comercio, ha primado más la ideología que el análisis económico, más el doctrinarismo que las comprobaciones empíricas, resultando de ello un estereotipo historiográfico, manido y manoseado, propicio a cualquier tipo de bizantinismo. Poco a poco van cambiando los presupuestos tradicionales y en las nuevas propuestas de síntesis se evidencia la complejidad de un proceso que ni fue específico de España ni en las decisiones adoptadas se reflejaban las pretendidas finalidades que se atribuyen a decretos y Reglamentos emitidos entre 1761 y 1778-89”. Antonio M. Bernal, “‘Libre comercio’ (1778): Un primer ensayo de modelo general”, en Josep Fontana y Antonio Miguel Bernal (comps.), *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*, Madrid, Fundación Banco Exterior, pp. 17-18.

siglo XX, me llevó a realizar un primer acercamiento al tema mercantil que tuviera que ver precisamente con dicho sistema jurídico. Los resultados se presentan en este apartado.

Ahora bien, decretada la supresión del régimen de flotas el rey mandó, aunque de manera extraordinaria, que se utilizara el Reglamento de comercio libre como referencia para el cobro de impuestos y tasación de precios, mientras que en lo que refiere a la permisión de los viajes y las características de los navíos se siguió lo dictado en el Real Proyecto de 1720, relativo a los registros sueltos, como constataremos más adelante¹³.

Las embarcaciones que surcaron el océano Atlántico entre 1778 y 1783 se encontraron legalmente ante esas dos circunstancias, de allí su importancia y razón para que analicemos, a grandes rasgos, en qué consistía cada una. Para el caso de los registros sueltos es necesario aclarar que este sistema no era novedoso dentro del imperio español, pues, dicha modalidad ya había sido aplicada al comercio americano entre 1739 y 1756¹⁴.

Sin embargo, los registros sueltos antes del periodo 1739-1756 tenían un carácter marginal, tal y como puede deducirse del texto del Real Proyecto de 1720, pues en éste se

¹³ Un posible antecedente, relativo al tema de la legislación comercial, por lo menos en lo referente al pago de aranceles y la introducción de mercancías, lo podríamos rastrear de la **instrucción reservada del 14 de marzo de 1765** dada por el rey al visitador general de Nueva España, D. José de Gálvez. Sobre todo de los puntos relativos a Veracruz y su comercio, que son tratados en la instrucción en los puntos II, III y IV.

Párrafos en los que el rey expresa su interés por obtener información de primera mano sobre “cuántas aduanas existen para la inspección de mercancías que entran en embarcaciones aisladas (es decir, no en flota), y qué aranceles pagan; con qué normas son registrados sus cargamentos; si los aranceles son recolectados de acuerdo a tarifas de aranceles, en facturas de embarque, o bajo la apreciación de que estos impuestos sean manejados en conformidad con las órdenes reales[...]”. No obstante la orden expresa del monarca es nulo lo que al respecto escribe Gálvez en su **Instrucción provisional para el arreglo en la administración y manejo de las rentas y derechos de S. M. en la nueva ciudad de Veracruz**. Documento en el que se pone especial énfasis en las recomendaciones fiscales sobre las aduanas veracruzanas y otros puntos de carácter administrativo de las mismas, pero que en ninguno de los 137 artículos refiere a los temas que, por ejemplo, solicitaba el rey que se le informara.

Ambos documentos en: *Informe general que en virtud de Real Orden instruyó y entregó el excelentísimo señor marqués de Sonora siendo visitador general de este reino, al excelentísimo señor virrey don Antonio Bucarely y Ursúa con fecha 31 de diciembre de 1771*, edición facsimilar, estudio introductorio de Clara Elena Suárez Argüello, México, CIESAS, 2002.

¹⁴ En la real cédula de 21 de enero de 1735 se dictó la suspensión temporal de los galeones para Tierra Firme y al mismo tiempo se habilitaba a los navíos de registro como el medio para surtir a Cartagena y Portobello, además se indicaba que se reduciría el número de barcos con dirección a Nueva España y que la capacidad máxima sería en total de 3000 toneladas. No obstante, el inicio de la guerra con Inglaterra en 1739 obligó a suspender por razones de seguridad la salida de la flota que estaba dispuesta para ese mismo año. A partir de ese momento y hasta 1754 se abrió un largo paréntesis durante el cual la navegación con las colonias americanas se realizó a través del sistema de registros sueltos.

Fue hasta el decreto de la real orden de 11 de octubre de 1754 en que se señaló la restauración del sistema de flotas en Nueva España y por ende la cancelación en el ínterin de los registros y los navíos de azogues. Sin embargo, Tierra Firme mantuvo el régimen de navíos de registro, en tanto se reconstruía Portobello, aunque a la larga tal suceso constituyó la renuncia definitiva al sistema de galeones y ferias. García-Mauriño Mundi, *op. cit.*, pp. 117-118.

reservaba “esta modalidad de transporte para el comercio con todas aquellas regiones que no se abastecían por medio de flotas y galeones, es decir, islas de Barlovento, Venezuela, Honduras, Río de la Plata y Chile”¹⁵. Incluso las consideraciones oficiales sobre el régimen de registros sueltos debe buscarse en el Proyecto de 1720, ya que en dicho documento se estipulaba que:

[...] se deberá hacer el cargo de las naos de avisos, o registros sueltos de aquellos efectos que declaren las licencias o permisos, y mis reales órdenes, ya sean solamente frutos, o también mercaderías en el todo de la permisión que estuviere dada, o en la parte que quedare del que de cuenta de mi real hacienda se hubiere ocupado en transporte de pertrechos, materiales y municiones para los presidios, u otra clase de remisiones, que yo hubiere mandado hacer en los casos que se ofrezcan, advirtiendo que los tales navíos de avisos o registros sueltos, han de navegar zafos, y marineros, y con equipaje correspondiente al porte de cada uno, para la mayor seguridad en su viaje de ida y vuelta¹⁶.

El señalamiento, referente al flete de la embarcación para productos de cuenta de la Corona es significativo porque fue una de las principales características del periodo de 1778 a 1783, es decir, debido a que: “La solicitud de las licencias o permisos para navegar en calidad de registros sueltos debía tramitarse por la ‘vía reservada’”, tal concesión era concebida como un privilegio exclusivo de la Corona, que lo comunicaba a la Casa de Contratación por medio de una real orden. La Corona convirtió al comercio, como solía hacerlo, en una fuente subsidiaria de ingresos para la hacienda real, de tal forma que se limitó, prácticamente, a aceptar las condiciones propuestas por los comerciantes a cambio de unas determinadas prestaciones pecuniarias. En pocas palabras: “la contribución de dinero se conmutaba por ciertos servicios (por lo general, transporte de tropa, de armas y municiones o de cualquier otra clase de efectos por cuenta de la Real Hacienda) aunque también era habitual conjugar ambos tipos de prestaciones”¹⁷.

¹⁵ Antonio García-Baquero, *La Carrera de Indias. Suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algadía, 1992, p. 106.

¹⁶ “Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España, y para navíos de registros que navegaren a ambos reinos”, en Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general de real hacienda escrita por D. Fabián de Fonseca y D. Carlos de Urrutia, por orden del virrey conde de Revillagigedo. Obra hasta ahora inédita y que se imprime con permiso del supremo gobierno*, México, V. García Torres, 1853, p. 569.

¹⁷ Antonio García-Baquero, *La Carrera de Indias. Suma de la contratación y océano de negocios*, p. 106.

Sólo por mencionar un ejemplo aludiré el caso de la fragata Nuestra Señora de Monserrat, que salió de Cádiz fletada a cuenta de la real hacienda para conducir a Nueva España al regimiento de Asturias. Realizada esta travesía y después de arribar a Veracruz, su capitán D. Pedro de Urraco, elevó una solicitud al virrey, con fecha de 14 de enero de 1778, a fin de que se le concediera permiso para cargar en su navío tercios de añil y grana, productos que no pudo embarcar en la flota. Por la revisión del expediente sabemos que la petición fue antes turnada al ministerio de Indias, el cual por nota al margen del documento y con fecha del día 28 del propio mes, ratifica las circunstancias que obligaron la petición, lo que ayudó a que se aprobara la solicitud de Urraco el día 7 de febrero¹⁸.

El Reglamento de 12 de octubre de 1778, por su parte, consistía en la conjunción de todas las disposiciones relativas al comercio libre en un solo documento compuesto por 35 cláusulas, a las que se añadieron los aranceles específicos para cada producto, así como los derechos que se cobrarían por ellos y el precio oficial de los mismos¹⁹. Los puertos peninsulares habilitados por esta real orden para el comercio libre fueron los siguientes: Alfaques, Almería, Alicante, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Gijón, La Coruña, Málaga, Palma, Santander, Sevilla y Tenerife.

La importancia del Reglamento de comercio libre para la historia novohispana en el periodo de 1778-1789 radica en principio en que, según el artículo 6º de éste, se prometía formar una regulación específica para el comercio y la navegación del virreinato de Nueva España²⁰, cosa que sin embargo nunca se llevó a cabo²¹. La vigencia del Reglamento de comercio libre sería de diez años contados a partir de 1779²², entrando en forma a Nueva España por real orden de 22 de marzo de ese año, que dice:

¹⁸ Archivo General de la Nación, Ramo de Industria y Comercio, Tomo 9, exp. 5, f. 45-48.

¹⁹ John R. Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992.

²⁰ “[...] reservándome formar el correspondiente –Reglamento– para el comercio y negociación con la Nueva España, y permitir también desde el inmediato de 1779 que los Registros anuales de Azogues lleven a Veracruz los frutos y manufacturas de estos reinos, con la misma rebaja de derechos, o respectiva esención de ellos, que irán especificadas en esta concesión”. *Reglamento y aranceles para el comercio libre de España e Indias, de 12 de octubre de 1778*, Madrid, En la imprenta de Pedro Marín. Copia facsimilar editada por Bibiano Torres Ramírez y Javier Ortiz de la Tabla, Sevilla, Alfonso XII, 1978, p. 4.

²¹ Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1978, pp. 7-8.

²² La prueba que presenta García-Baquero en su libro *El libre comercio a examen gaditano* es la orden 19 de octubre de 1787 dirigida a los Consulados pidiéndoles “información tanto sobre los resultados obtenidos, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, durante esos primeros nueve años de libertad comercial, como acerca de una serie de aspectos muy precisos relacionados con la posible mejora del sistema” y las menciones

Deseando el rey que todas las provincias de sus dominios disfruten los ventajosos efectos de protección que dispensa el comercio activo nacional, se ha servido conceder este año once registros para Veracruz, de los cuales seis han de salir de Cádiz, con azogues, y los cinco restantes de los puertos de Málaga, Alicante, Barcelona, Santander y la Coruña, debiendo todos ellos ser admitidos y tratados en ese reino con perfecta igualdad, sin que a los de ninguna provincia sea lícito exigir ni obtener preferencia alguna sobre las demás.

Estos 11 registros, que con las más estrechas ordenes se ha mandado estén ya navegando en todo el mes de julio próximo, se han de despachar en las aduanas de los respectivos puertos de donde procedan con total conformidad al Reglamento y aranceles de 12 de octubre último, y las mismas se han de observar respecto de ellos en Veracruz. Por consiguiente, todos los efectos que llevaren, gozarán las rebajas, excenciones de derechos y demás gracias que el rey se ha dignado conceder a las naves de comercio libre en todos los demás dominios de Indias [...]²³.

La alusión es muy clara, pero debido a la ausencia de noticias hasta antes del trabajo de García-Baquero sobre el libre comercio, se podría haber refutado que funcionara única y exclusivamente para el arribo de los 11 registros aludidos en el segundo párrafo. No obstante la lectura de algunas de las dudas del gobernador y los oficiales reales de Veracruz realizadas entre 1778 y 1783 indican que fue con arreglo del artículo 6º del ya mencionado Reglamento como se concedía la carga de navíos, tal y como se alude en otro párrafo del decreto de 1779, que es copiado por Eusebio Ventura Beleña:

Con arreglo a lo prevenido en el artículo 6º, podrán cargar estos buques todos los frutos, enjuques y géneros españoles que se proporcionen a los dueños e

en los artículos 22 y 42 del Reglamento de 1778, en los que se señala que la vigencia de este último se limitaba a 10 años, después de los cuales se haría una revisión como en efecto parece indicar la Orden de 87. Sobre este tema *cfr.* Alfonso Mola, M., *La flota gaditana del libre comercio (1778-1828)*. Tesis doctoral inédita, Universidad de Sevilla, 1996. Toda esta información fue tomada de: Antonio García-Baquero, *El libre comercio a examen gaditano. Crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*, España, Universidad de Cádiz, 1998, pp. 14-17. Véase además el *Reglamento y aranceles para el comercio libre de España e Indias, de 12 de octubre de 1778*, pp. 11, 19-20, en las cuales en efecto se ratifica que: “Bien entendido, que por el mismo hecho de no revocar estas gracias, cumplido el decenio, se han de tener por prorrogadas sin limitación de tiempo”.

²³ “Informe reservado del oidor de la Audiencia de México, don Eusebio Ventura Beleña al excelentísimo señor virrey de Nueva España, conde de Revillagigedo, sobre el actual estado del comercio del mismo reino”, en Florescano, *op. cit.*, p. 217.

interesados; pero no les será permitido efecto alguno extranjero, a menos que no se les conceda por una especialísima gracia [...] ²⁴.

Y continúa diciendo:

Para evitar toda controversia en la práctica de estas concesiones, y que los ministros de Real Hacienda tengan un método fijo e invariable por que dirigirse, se ha servido S. M. declarar: que el puerto de Veracruz sea reputado como los de Montevideo y Buenos Aires, así para la cuota de derechos reales que han de satisfacer, como para el aumento de los precios a que han de regular los géneros europeos en los diversos dominios de América al tiempo de exigirles la contribución prescrita, conformándose en esta parte a lo prevenido en el artículo 21 del Reglamento ²⁵.

La persistencia de las prevenciones aquí expuestas a lo largo de los años de 1779 a 1783 parece mucho menos extraña si recordamos que los estatutos de comercio, después de que se decretó la suspensión del régimen de flotas, nunca se realizaron y que fueron las escuetas alusiones al Reglamento de 1778 y la real orden de marzo 1779 las que funcionaron como base y modelo de los casos comprendidos en el periodo, es decir, la preeminencia de los azogues como medio de abastecimiento para la colonia.

Por lo que hemos observado hasta el momento, podemos aseverar que la navegación a partir de la suspensión del régimen de flotas fue regida por las licencias del Proyecto de 1720, el artículo 6º, 21, 22 y 42 del Reglamento de 1778 y la real orden de marzo de 1779; afirmaciones que pueden ser avaladas por el trabajo *El libre comercio a examen gaditano. Crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*, donde su autor, Antonio García-Baquero, construye un modelo de la interpretación del comercio colonial de finales del siglo XVIII.

Con base en estos mismos datos podríamos asegurar que, a pesar del ánimo encontrado con que algunos negociantes tomaron la suspensión de las flotas, su actitud no tuvo mayor relevancia, pues los cambios dentro del comercio entre la metrópoli y Nueva España habían comenzado.

Antes de continuar debemos considerar que, según los escritos de la época, las nuevas concesiones apenas si pudieron ser aplicadas y que el comercio se vio limitado a

²⁴ *idem.*

²⁵ *idem.*

causa de la inminente guerra contra la Gran Bretaña que implicó un bloqueo mercantil de las colonias españolas en América desde 1779 y hasta 1783²⁶. El trabajo que se presenta es innovador también en este sentido, pues aunque García-Baquero nos proporciona un estudio interesante sobre los avatares jurídicos que acompañaron la supresión del régimen de flotas y hasta la instauración del comercio libre en Nueva España, él no ofrece datos cuantitativos al respecto.

La navegación y el comercio entre la metrópoli y Nueva España, 1778-1783.

En apariencia el principal factor que marcó al comercio novohispano de finales de la década de los setenta y el inicio del decenio siguiente del siglo XVIII, fue la guerra, pues al ser una situación extraordinaria se necesitaba no sólo gran destreza y conocimiento de los mercados sino también una relación cercana al gobierno, debido a que un movimiento significaba la ruina o el encumbramiento. La situación era que nadie sabía con exactitud cuánto podría durar la guerra o si las transacciones realizadas redituaban las ganancias esperadas, problemas a los que se sumaba el mar plagado de sus usuales peligros, incluidos, por supuesto, los piratas ingleses, ahora apoyados de manera oficial por la marina inglesa.

La declaración que avisaba del inicio de la guerra contra Inglaterra se expidió en Nueva España en agosto de 1779, no obstante el recelo de los comerciantes novohispanos no surgió de este documento, como podemos deducir del comentario que en su correspondencia hace el virrey Antonio María de Bucareli a Antonio de Ulloa en 1778 donde expresaba: “La feria ha tenido contrarios: por lo crecido de la carga de la flota, por la agitación de los negocios públicos, por las voces del comercio libre y por las ideas de los flotistas de que se declaraba la guerra”²⁷.

Es muy probable que la noticia de la guerra fuera tomada con mayor júbilo por los transportistas que aquella relativa a la virtual extensión del Reglamento de comercio libre al territorio novohispano, sobre todo si tomamos en cuenta la forma en que los almaceneros estaban acostumbrados a manejar sus negocios en el mercado interno, basados en la

²⁶ Las hostilidades con Inglaterra se iniciaron en junio de 1779, después de la firma de 12 de abril en Aranjuez de un tratado de alianza con Francia y las antiguas Trece Colonias, en el cual España prestaba su apoyo a la causa independentista. Antonio García-Baquero, *El libre comercio a examen gaditano. Crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*, p. 24.

²⁷ Carta del virrey Bucareli al capitán Antonio de Ulloa, fechada en México a 5 de enero de 1778, en: Francisco de Solano, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, 2ª ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México – Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1987, p. XXVIII, nota 36.

colocación de mercancías a crédito por periodos más o menos largos. Tomando en cuenta la gran cantidad de efectos arribados en 1776, pero que no fueron compradas sino hasta los últimos meses de permanencia de la flota en Veracruz en 1778, junto con la noticia de estarse alistando en Cádiz, en 1779, once navíos con azogues a los que se les permitió también cargar productos, no es de extrañar las constantes quejas que se suscitarían por parte del Consulado de comerciantes de la ciudad de México.

Lo temprano con que son anunciados los celos de los comerciantes por el virrey Bucareli, la duración de la guerra, las costumbres comerciales de los negociantes, la cantidad de mercancías existentes, así como las continuas alusiones con que defendieron los altos burócratas los primeros años del comercio libre, parecerían indicar que el periodo de 1778-1783 no fue peligroso para el estatus de la élite comercial novohispana encabezada por los almaceneros de la ciudad de México, pero aún es muy poco lo que se sabe al respecto como para aseverarlo. Sobre la situación del comercio sólo contamos con el comentario de Ventura Beleña quien ofrece un panorama sintetizado del periodo aludido en su ya citado informe, el cual dice:

Expidióse este bando [el de 22 de marzo] en 12 de julio del mismo año de 1779, y otro al mes cabal, avisando la guerra con la nación británica, que duró hasta 1 de octubre de 1783, cuya noticia se publicó aquí en bando de 9 de febrero de 1784, y con este motivo no vinieron registros sueltos en aquellos años, ni casi otros efectos que los llegados a Veracruz el de 1783 en el convoy mandado por el capitán de navío de la real armada el Sr. Don Joaquín Cañaverel, dejándose de experimentar entonces todos los buenos efectos del comercio en algún modo libre²⁸.

Las pinceladas del cuadro que nos presenta son completadas unas cuantas páginas adelante, en las que agrega:

Tan notorio es esto en el reino, como que en el año de 1779 con el de Inglaterra, sucedió todo lo contrario, sin más motivo que acabarse de publicar el Reglamento de comercio libre de 12 de octubre de 1778 y tenerse por cierto cesarían de venir las flotas, pues aún habiendo durado esta guerra triplicado tiempo que la de Portugal,

²⁸ “Informe reservado del oidor de la Audiencia de México, don Eusebio Ventura Beleña al excelentísimo señor virrey de Nueva España, conde de Revillagigedo, sobre el actual estado del comercio del mismo reino”, p. 218.

no se alteraron sustancialmente los precios en renglón alguno, ni consiguientemente hubo quiebras [...] ²⁹.

Lo interesante de las citas anteriores es que parecen confirmar la ausencia de un panorama cargado de dudas o incertidumbres, como aludía antes. A pesar de ello no podemos confiar ciegamente en lo dicho por el oidor. Con respecto al tema de la cuantificación del tráfico comercial, Antonio García-Baquero propone que los azogues y los registros sueltos constituyeron el enlace entre la metrópoli y Nueva España; sin embargo, al mismo tiempo alude a las dificultades que señalan Ortiz de la Tabla y John R. Fisher para cuantificar esos primeros años ³⁰.

Al contrario de lo señalado por Ventura Beleña y yendo mucho más lejos que García-Baquero, José Joaquín Real Díaz sostiene en su libro *Las ferias de Jalapa*, que el mercado estuvo saturado durante esos primeros años, empezando por la cantidad de mercancías almacenadas desde la última flota, a las cuales: “declarada la guerra, los flotistas subieron los precios... pensando que esta duraría varios años y que, imposibilitados los del reino a recibir nuevas remesas, se verían obligados a comprarles”. La situación fue, continúa diciendo, que: “a Veracruz habían llegado dos convoyes, algunas embarcaciones sueltas, las banderas neutrales y los dos registros que fueron de Nantes y Burdeos” ³¹.

No obstante su valía, esta información es limitada y ello me llevó a realizar una investigación en el Archivo General de la Nación, la cual tenía por finalidad acceder a las noticias de arribos y salidas de barcos en el puerto de Veracruz realizadas entre 1778 y 1783. Las dificultades no fueron pocas, de tal manera que el plan original debió ser modificado, pues la naturaleza de las noticias impedía determinar de manera certera la fecha de arribo y salida de los barcos. En cambio tuve que contentarme con identificar 116 embarcaciones que tocaron el puerto de Veracruz en los seis años señalados.

Antes de continuar considero necesario hacer una aclaración, la cual tiene que ver con el hecho de que la situación del comercio sí puede ser esbozada si tomamos en cuenta el número de arribos de embarcaciones a Veracruz, a pesar de que puede recriminárseme,

²⁹ *ibidem*, pp. 225-226.

³⁰ García-Baquero, *El libre comercio a examen gaditano...*, p. 25. Véanse además el trabajo de Ortiz de la Tabla, *op. cit.* y a John R. Fisher, *Comercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*.

³¹ José Joaquín Real Díaz, *Las ferias de Jalapa*, pról. de José Antonio Calderón Quijano, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1959. pp. 107-108.

como lo señala Fisher, que una embarcación podía transportar una cantidad de bienes, lo cual no se refleja en un dato estadístico de este tipo³². No obstante, dadas las circunstancias materiales de la información tendremos que conformarnos.

Señalado lo anterior es momento de dar cuenta de los resultados obtenidos en la primera fase de mi investigación. Del total de los noventa y seis expedientes utilizados sólo veintidós aluden directamente a la noticia de arribos al puerto de Veracruz o a la salida de un barco con dirección a dicho puerto. La mayoría de ellos en cambio están relacionados con solicitudes de los capitanes, maestros, dueños o apoderados de los barcos para fletar caudales, granas y añil. Esta situación hace que sea difícil seguir los acontecimientos acaecidos a las embarcaciones, pues pocas veces refieren el nombre del puerto desde el cual zarpó antes de tocar territorio novohispano, en otras ocasiones aunque se alude a su salida desde Veracruz, no puedo probar que ésta se llevara a cabo, ni conocer la fecha exacta en que se realizó, pues solían demorarse desde 2 o 3 días hasta un mes³³.

Otro hecho muy conocido es que la mayoría de las expediciones tocaban La Habana antes de llegar al puerto de Veracruz o antes de marchar directamente a Cádiz, en el caso de salir de territorio novohispano. La alusión la hago porque algunas de las noticias con las que me encontré mencionan la salida de embarcaciones con dirección a La Habana o ser procedentes de La Habana, aunque no fuera éste su destino final ni su verdadero punto de partida, el cual se encontraba en Cádiz. Al observar esto me vi obligado a incluir las noticias que había recabado para el puerto de La Habana, lo que sin duda hace crecer el número de barcos identificados mediante mi investigación, pero también la hacen un poco más imprecisa. Aunque deliberadamente eliminé de mi conteo todas aquellas embarcaciones que pudieran ser identificadas como correos.

Como alude el título de este apartado tuve además que enfocarme a toda la información posible sobre navegación, independientemente de que fuera o no comercial, la cual se llevó a cabo entre Cádiz, La Habana y Veracruz. Eso implica que dentro de los 93 barcos identificados se encuentran navíos de guerra, azogues, los que realizaron viajes por cuenta de la Real Hacienda, del rey o de particulares e incluso uno que otro correo. Lo

³² John R. Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*, p. 195.

³³ Respecto a las múltiples complicaciones que podían sucederse antes de zarpar puede verse la correspondencia sostenida entre Antonio de Ulloa y el virrey Antonio María de Bucareli. En: Solano y Pérez Lila, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*.

anterior era una necesidad planteada por las circunstancias de las hostilidades bélicas que rodean al periodo, pues era mayor la seguridad que brindaban los navíos oficiales para transportar “con arreglo a lo prevenido en el artículo 6º, [...] todos los frutos, enjuques y géneros españoles que se proporcionen a los dueños e interesados”, así como los caudales producto de su negociación en Nueva España³⁴.

La información recabada, como ya mencioné, no abarca un número determinado de viajes sino todas las noticias que encontré sobre un mismo barco. A pesar de que el rango espacio temporal de las referencias es muy amplio, pude ubicar cada embarcación por año, tomando como base la primera noticia acerca de ellos. Salvo en 5 expedientes, los cuales a pesar de hacer referencia a un navío ya contabilizado los consideré como materia aparte por tratarse de noticias distintas y no fácilmente reconciliables con la información anterior o por estar emparentada a temas relevantes dentro de otro año. Tal es la situación del navío Santa Marta, a cargo de su capitán D. Joaquín Cañaveral, el cual aparece en un primer documento que data de 1778, en el que se menciona tenía la misión de alcanzar a la flota de Antonio de Ulloa y otros posteriores, de los años 1781 a 1783, en los que se menciona al mismo capitán (y su barco) como comandante de la expedición del año de 81³⁵.

El desglose de la información recopilada en el Archivo General de la Nación de México es el siguiente. Pude localizar 24 navíos para el año de 1778, de los cuales 7 arribaron desde La Habana al puerto de Veracruz, 2 lo hicieron desde Cádiz y otros 16 salieron de Veracruz con dirección a Cádiz; mientras que solo 1 lo hizo teniendo por destino La Habana. Más revelador resulta el hecho de que 12 corresponden a la última flota del siglo XVIII, la cual fue comandada por Antonio de Ulloa, otros 4 son consignados

³⁴ Aunque los correos marítimos y los azogues no fueron durante los años anteriores a 1778 sino dos formas alternas de comunicación, su importancia para este periodo debe revalorarse de acuerdo a las noticias que nos permiten asegurar que los azogues se convirtieron en la nueva forma de suministro de mercancías procedentes de España con dirección al territorio novohispano. De acuerdo con *La Carrera de Indias. Suma de la contratación y océano de negocios*, ni los correos, ni los azogues influyeron de manera importante en el comercio antes de 1778, pues los primeros apenas si tenían un arqueo de 100 toneladas, mientras que los segundos solo tenían permitido fletar hasta 200 toneladas de mercancías de particulares, la situación cambia según lo hemos podido ver a partir del Reglamento de Comercio Libre de 1778, que señala que serían los Registros anuales de Azogues los que lleven a Veracruz los frutos y manufacturas de estos reinos. García-Baquero, *La Carrera de Indias...*, pp. 111-115; y *Reglamento y aranceles...*, p. 4.

³⁵ Archivo General de la Nación, Ramo de Diversas. Autoridades, Vol. 31, exp. 11, f. 19-29, 41-42; Archivo General de la Nación, Ramo de Marina, Vol. 57, exp. 2, f. 5; Archivo General de la Nación, Ramo de Diversas. Autoridades, Vol. 35, exp. 11, f. 13-17; Archivo General de la Nación, Ramo de Marina, Vol. 43, exp. 13, f. 106-112; Archivo General de la Nación, Ramo de Diversas. Autoridades Vol. 36, exp. 5, f. 7-12, 46-47; Archivo General de la Nación, Ramo de Marina, Vol. 57, exp. 38, f. 111; y Archivo General de la Nación, Ramo de Diversas. Autoridades, Vol. 36, exp. 5, f. 7-12, 46-47.

como navíos de guerra, 2 arribaron de cuenta de S. M., otros 2 se desconoce su tipo de consignación³⁶ y el resto son: un correo marítimo, y otros que vienen de cuenta de la Real Hacienda y de particulares, así como uno que es simplemente consignado como urca real. (véase cuadro 1)

Para el año de 1779 existen noticias de 17 barcos, 7 de los cuales partieron con dirección a España, pero sólo 2 especifican como destino al puerto de Cádiz y en otro de ellos se señala que pretendía hacer una escala en La Habana. Los barcos arribados fueron: de La Habana 2 y uno más lo hizo desde Cádiz. Lo más importante del año es, sin duda alguna, la noticia del futuro arribo de 11 navíos al mando de D. Antonio de Arce dada a conocer por José del Carrión y Andrade, maestro del navío Dichoso³⁷ y que a final de cuentas se redujo a 5 navíos y dos fragatas³⁸. (véase cuadro 2)

El menor número de noticias recabadas pertenece al año de 1780 con 3 solamente. Se trata de los barcos Diamante, Nuestra Señora de la Concepción y San José, alias Lis y Nuestra Señora del Rosario y San Francisco de Asís; el último era un navío mercante que es probable viniera de La Habana, igual que el primero, mientras que el Lis había navegado desde España, sin especificar el puerto. (véase cuadro 3)

A partir de este año de 1781 es difícil creer en las palabras de Ventura Beleña, pues de los 72 barcos que intervinieron entre 1781 y 1783, una gran cantidad de ellos arribó desde España, por ejemplo: de los 20 que localicé para 1781, la mitad pertenece a la expedición comandada por Joaquín de Cañaveral. Además encontré noticias sobre la llegada de barcos al mando de Francisco Javier de Morales, lamentablemente el documento no revela el destino al que arribaron ni cuántos eran³⁹. Por último, hacia finales de ese mismo año, se realizó la salida de la expedición de Cañaveral, la cual fue acompañada por otras dos embarcaciones⁴⁰. (véase cuadro 4)

³⁶ El problema de este tipo de consignación es que es muy ambigua, la dificultad se deriva de que, como ya he explicado antes, una de las implicaciones para conceder el permiso de navegación era transportar efectos de cuenta del rey, contando que al regreso se pudiera embarcar mercancías de cuenta de particulares y eso en mi opinión da pie a que al regreso un bajel pudiera tener una consignación distinta a aquella con la cual zarpó en un principio.

³⁷ Archivo General de la Nación, Ramo de Diversas. Autoridades, Vol. 1, exp. 7, f. 21-22.

³⁸ Solano, *op. cit.*, p. 389.

³⁹ Archivo General de la Nación, Ramo de Reales Cédulas, Vol. 121, exp. 175, f. 2.

⁴⁰ Véase: Archivo General de la Nación, Ramo de Marina, Vol. 43, exp. 16, f. 118-120.; y Archivo General de la Nación, Ramo de Marina, Vol. 57, exp. 2, f. 5.

Para el año de 1782 encontré noticias de 30 embarcaciones, 5 de ellas pertenecían al arribo de una expedición de azogues comandada por José Antonio Ramírez⁴¹ y otras 11 a la expedición de Juan de Arrozpide, de la cual se conoce además la fecha de salida del convoy⁴²; cosa que por ejemplo no sucede con la de Ramírez. Este año no es sólo el más importante por cuanto en él ocurrió la mayor cantidad de comercio posiblemente registrado, sino que por medio de John R. Fisher puedo agregar que: “[...] en marzo de 1782, cuando un convoy de 2 barcos de guerra y 9 mercantes llevó mercancías por valor de 102 millones de reales de La Habana a Cádiz”⁴³, lo cual nos habla de la importancia que tenía este comercio a nivel del imperio español. (véase cuadro 5)

En cambio, el siguiente año, 1783, de los 22 barcos consignados, 6 de ellos pertenecen a la salida de la expedición comandada por Miguel de Sousa⁴⁴. El que hubiera un menor número de registros tal vez nos podría hacer pensar que este año existió una leve decaída del tráfico marítimo, pero una vez más Fisher aclara que: “En 1783, un solo barco, la nave de guerra Nuestra Señora de Loreto, llegó en marzo a Cádiz procedente de Veracruz con un cargamento que valía 155 millones de reales, casi todo compuesto por monedas de plata [...]”⁴⁵. (véase cuadro 6)

El resultado de mi investigación sobre el periodo 1778-1783 arroja bastante luz sobre cómo funcionaron la navegación y el comercio en estos años, es decir confirman la continuidad de Cádiz como puerto casi exclusivo de intercambio con Nueva España; el sistema de convoy como medio no solo oficial sino probado del transporte de mercancías, al menos eso es lo que sugieren aquellas comandadas por José Solano, Joaquín de Cañaverál, Francisco Javier de Morales y Juan de Arrozpide, o la expedición de azogues el mando de José Antonio Ramírez, aunque sobre ésta última obtuve poca información, lo que también sucede con la de Miguel de Sousa. El hecho de que hayan arribado 6 expediciones en seis años es un dato más que revelador, como lo es también que del total de barcos, 17.6% aparezcan anotados como de cuenta de particulares o como mercantes, cifra importante si consideramos que apenas poco más de la mitad de estos expedientes refieren

⁴¹ Archivo General de la Nación, Ramo de Marina, Vol. 57, exp. 74, f. 209-231.

⁴² Véase: Archivo General de la Nación, Ramo de Diversas Autoridades, Vol. 36, exp. 101, f. 340-341.; y Archivo General de la Nación, Ramo de Diversas Autoridades, Vol. 37, exp. 61, f. 232.

⁴³ Fisher, *op. cit.*, p. 195.

⁴⁴ Archivo General de la Nación, Ramo de Marina, Vol. 57, exp. 56, f. 156-157.

⁴⁵ Fisher, *idem*.

tal información y que en ninguno de los barcos que formó parte de una expedición aparece este dato, lo que elevaría, con mucho, la cifra.

El comercio, tal y como se había manejado hasta entonces, comenzaba a desmoronarse, sin embargo, es probable que los principales afectados consideraran reversibles los efectos del comercio libre o suponerse con el suficiente poder como para influir en las decisiones reales y obtener las prebendas que les permitieran mantenerse como élite, tal y como lo prueba la representación elevada el 28 de marzo de 1783 por el Consulado de Cádiz, en el que éste se quejaba de la excesiva concurrencia que reinaba en el comercio novohispano⁴⁶.

Debido a las características de la información recabada y, dado que no se mencionan datos relativos a las cargas que transportaban los navíos, la incertidumbre para transportar caudales por la guerra y otros datos conocidos como el aumento considerable de las balanzas comerciales publicadas en la *Gazeta de Madrid* para los años de 1784 a 1786⁴⁷, podemos dejar un resquicio mediante el cual plantear la duda de que el comercio pudo no ser tan amplio durante los años de 1778-1783, pero ello sin dejar de agregar que, aunque la suspensión del régimen de flotas y el movimiento de bajeles que le siguió pudieran estar relacionados con el descenso del costo de los fletes, los seguros y las comisiones de compra, éstos últimos no se redujeron lo suficiente como para no ser gravosos⁴⁸, pues las intenciones tras la búsqueda del aumento del tráfico estaban ligadas a la necesidad de una mayor recaudación fiscal por parte de la Corona.

De acuerdo con algunos documentos de la época y con ciertos comentarios bastante difundidos por la historiografía actual, se ha aceptado que es casi imposible cuantificar el comercio realizado en los primeros seis años transcurridos a partir de 1778. Por ello, en este capítulo he intentado no ya la cuantificación del comercio, sino un primer esbozo de

⁴⁶ García-Baquero, *op. cit.*, p. 25.

⁴⁷ *ibidem*, p. 44. El comerciante gaditano J. J. Baquero, dice que no podían ser consideradas como fiables las "balanzas" publicadas en la *Gaceta de Madrid*, pues del trienio 84-86 debía considerarse el excesivo valor de las exportaciones debido a la guerra, lo que implicaba que no eran exclusivas de esos tres años. Sin embargo, por los datos conocidos y citados en este trabajo la cantidad de plata transportada en el periodo no tuvo una restricción de consideración, tal y como lo confirman las cifras de plata para la flota de Ulloa, la expedición de 1782 y la nave de guerra Nuestra Señora de Loreto que salió en 1783.

⁴⁸ Pero no solo eso, además: "El libre comercio seguía tan atento como el monopolio a los ingresos fiscales y no suprimió, o redujo, impuestos onerosos como la alcabala o ciertos impuestos municipales e inclusive se fueron recargando los derechos a pagar como se establecería en el Arancel de Aduanas de 1782 sobre los productos extranjeros". Josep Fontana y Antonio Miguel Bernal (comps.), *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*, p. 23, y Ortiz de la Tabla, *op. cit.*, pp.28-36.

acercamiento a éste a través del reconocimiento de las embarcaciones que surcaron el Atlántico con dirección a Veracruz o Cádiz, entre 1778 y 1783.

No obstante, previo a tales datos, me pareció necesario señalar cuál fue el marco legal vigente para el comercio en los años ya señalados, pues al revisar la historiografía correspondiente al tema descubrí que se ha escrito muy poco al respecto y por lo general se da por entendido cuál fue. La situación legal de las embarcaciones que realizaron algún tipo de intercambio comercial entre la península y Veracruz fue definida principalmente por el Proyecto de flotas y galeones de 1720 y respaldada por el Decreto de comercio libre de 1778 y la real orden de 22 de marzo de 1779. En el primero se señalan las características principales de la navegación de los registros sueltos, mientras que en los siguientes se establecen los aranceles que debía pagar cada producto, su precio oficial y aquellos que quedaban exentos de pago según las concesiones reales.

Con respecto al primer periodo en que ha sido dividido este trabajo es indispensable remarcar al lector que, de acuerdo a la información recabada en distintos ramos del Archivo General de la Nación, pude llegar a las siguientes conclusiones:

- Se reconocieron ciento once embarcaciones diferentes que navegaron entre España, La Habana y Veracruz en el periodo 1778-1783. Aunque el número se eleva a ciento dieciséis si consideramos cinco navíos que, en los primeros años recorrieron las aguas del océano Atlántico entre La Habana y Veracruz, y que en documentos posteriores se señala arribaron desde España.
- La mayor parte del comercio entre Veracruz y la península, así como el envío de caudales a España se realizó a través de convoyes o de azogues, lo que implica que se respetó la disposición real de realizar los negocios a través de tales embarcaciones, mientras que en lo referente a los registros sueltos las circunstancias de la guerra mantuvieron a raya a la mayoría de los comerciantes y sólo algunos cuantos privilegiados lograron enviar o recibir mercancías.
- Los documentos consultados no aportan datos relativos a la cantidad de mercancías o al valor de la misma y por ello es difícil aventurar una postura acerca de si preponderaba el interés de la corona por fomentar el comercio o

por lograr un aumento de sus recaudaciones, como han sostenido investigaciones recientes.

Cuadro 1.

Viajes registrados durante el año 1778.

Destinos portuarios	Nombre del barco	Tipo de barco	Tipo de consignación	Capitán	Maestre	Consignatario	Apoderado	Dueño del barco
Veracruz – Cádiz	Escuadra de 12 navíos			D. Antonio de Ulloa				
La Habana - Veracruz	Sandoval	Paquebote	correo marítimo	D. Antonio González				
Cádiz - Veracruz	Nra. Sra. de Monserrat	Fragata	de cuenta de la Real Hacienda	D. Pedro de Urraco	D. Pedro de Urraco			El barco era propiedad de D. Pedro de Urraco, pero se encontraba muy enfermo hacia estas fechas
La Habana - Veracruz	Santa Agueda	Navío	de guerra	D. Santiago Muñoz de Velasco				
La Habana - Veracruz	Santa Marta	Navío	de guerra	D. Joaquín de Cañaverál				
La Habana - Veracruz	Dorada	Navío	de guerra	D. Antonio Ocarol				
La Habana - Veracruz	San Pedro y San Pablo	Balandra		Comandante D. Camilo Spinola				
La Habana - Veracruz	Nra. Sra. del Carmen	Polacra	particular	D. Fernando Aguirre				
La Habana - Veracruz	Alvarado	Navío		D. José de Urdapilleta				
Veracruz – La Habana	Santa Dorotea	Fragata	de S. M.		D. Jacinto Sanpayo			
Veracruz - España	Cargadora	Urca	real	D. Francisco Javier Guiral				
Veracruz - Cádiz	San Joaquín	Navío	de guerra					
Cádiz - Veracruz	Soledad	Fragata	de cuenta de S. M.	D. Miguel Puchalt (Honorario)				

Cuadro 2.

Viajes registrados durante el año 1779.

Destinos portuarios	Nombre del barco	Tipo de barco	Tipo de consignación	Capitán	Maestre	Consignatario	Apoderado	Dueño del barco
Veracruz - Cádiz	Dichoso	Navío	particular		D. Francisco Ignacio de Alzaga			
Cádiz - Veracruz	Escuadra de 5 navíos y 2 fragatas			D. Antonio Arce				
España - Veracruz	Nra. Sra. del Rosario y San Francisco de Asís	Navío		D. José Huerta Aparicio	D. José Huerta Aparicio			El barco era propiedad de los Cinco Gremios Mayores
Veracruz - España	Nra. Sra. de la Concepción	Navío	particular		D. Manuel Esteban de Altube			El barco era propiedad de la Casa de Uztariz, Sanginés y Cía.
Veracruz - España	Nra. Sra. de la Victoria	Fragata		D. Antonio Morales				
Veracruz - España	San Antonio	Navío	particular					El barco era propiedad de D. Pablo Alvarez
Veracruz - La Habana - España	Nra. Sra de Begoña	Navío	fletado por cuenta de S. M.	D. José Girón y Moxtezuma	D. José Girón y Moxtezuma			
Veracruz - Cádiz	Galga	Fragata						El barco era propiedad de D. Luis Francisco Navarro
Veracruz - España	Príncipe Carlos de Borbón	Fragata		D. Luis González	D. Luis González		D. Miguel Jiménez Miranda	El barco era propiedad de D. Francisco Sierra
La Habana - Veracruz	Concepción	Navío		D. Vicente Famarín				
La Habana - Veracruz	Caimán	Chambequín	de guerra	D. Miguel Goycochea				

Cuadro 3.

Viajes registrados durante el año 1780.

Destinos portuarios	Nombre del barco	Tipo de barco	Tipo de consignación	Capitán	Maestre	Consignatario	Apoderado	Dueño del barco
La Habana - Veracruz – La Habana	Diamante	Fragata	particular					El barco era propiedad de D. Miguel Cazañas Álvarez
España - Veracruz	Nra. Sra. de la Concepción y San José, alias Lis	Navío	particular				D. Pedro de Arangoena y D. Pedro Antonio de Garay, comisionados y administradores de la Casa de Uztariz, Sanginés y Cía	El barco era propiedad de la Casa de Uztariz, Sanginés y Cía.
¿? - Veracruz – La Habana	Nra. Sra. del Rosario y San Francisco de Asís	Navío	mercante	D. Miguel Tomás Sanzberro				

Cuadro 4.

Viajes registrados durante el año 1781.

Destinos portuarios	Nombre del barco	Tipo de barco	Tipo de consignación	Capitán	Maestre	Consignatario	Apoderado	Dueño del barco
Cádiz – La Habana - Veracruz	Santa Marta	Navío	de guerra	D. Joaquín de Cañaverál				
Cádiz – La Habana - Veracruz	San Sebastián	Bergantín		D. Antonio Catiero				
Cádiz – La Habana - Veracruz	Santa Teresa de Jesús	Bergantín		D. Pablo Llauguer				
Cádiz – La Habana - Veracruz	San Pedro y San Pablo	Bergantín		D. Bartolomé Sarda				
Cádiz – La Habana - Veracruz	Virgen del Carmen	Paquebote		D. José Liuvet				
Cádiz – La Habana - Veracruz	Nra. Sra. de Begoña	Fragata		D. Domingo Bosques				
Cádiz – La Habana - Veracruz	Santa Eulalia	Bergantín		D. Salvador Pullol				
Cádiz – La Habana - Veracruz	Nra. Sra. de los Dolores	Bergantín		D. Antonio Gatell				
Cádiz – La Habana - Veracruz	Vizcaína	Fragata		D. Mateo Idollaga				
Cádiz – La Habana - Veracruz	San José, alias Diana	Fragata		D. Juan Beriña				
¿? - Veracruz	Corazón de Jesús	Fragata	fletada por cuenta del rey	D. Martín de Mayorga (Honorario)	D. José María Mongeoti			

Cuadro 4 (continuación).

Viajes registrados durante el año 1781.

Destinos portuarios	Nombre del barco	Tipo de barco	Tipo de consignación	Capitán	Maestre	Consignatario	Apoderado	Dueño del barco
La Habana - Veracruz	Dichoso	Bergantín	correo marítimo	D. Cristóbal del Hoyo				
¿? - Veracruz	San José y las Ánimas	Paquebote		D. José Nicolás Guerra				
La Habana - Campeche - Veracruz	Santo Cristo de San Román	Bergantín		D. Francisco Más				
Cádiz - La Habana - Veracruz	Gallardo	Navío		D. Juan Miguel de Tellechea	D. Juan Miguel de Tellechea			
¿Cádiz? - Veracruz	San Miguel	Navío						El dueño del barco era D. Francisco Martínez Vallejo
¿Cádiz?	Expedición	Navíos	de guerra	Al mando de D. Francisco Javier de Morales				
Veracruz - La Habana	Dragón	Navío	de guerra					
Veracruz - La Habana	Paula	Navío	de guerra					
Veracruz - La Habana - Cádiz	San Cristóbal	Navío					José Joaquín y Eligio de Uztariz, apoderados de la Casa de Uztariz	El barco era propiedad de la Casa de Uztariz, Sanginés y Cía.

Cuadro 4 (continuación).

Viajes registrados durante el año 1781.

Destinos portuarios	Nombre del barco	Tipo de barco	Tipo de consignación	Capitán	Maestre	Consignatario	Apoderado	Dueño del barco
Veracruz – La Habana - Cádiz	Caridad	Navío					José Joaquín y Eligio de Uztariz, apoderados de la Casa de Uztariz	El barco era propiedad de la Casa de Uztariz, Sanginés y Cía.
Veracruz – La Habana - Cádiz	Escuadra			D. Joaquín de Cañaverl				

Cuadro 5.

Viajes registrados durante el año 1782.

Destinos portuarios	Nombre del barco	Tipo de barco	Tipo de consignación	Capitán	Maestre	Consignatario	Apoderado	Dueño del barco
Cádiz - Veracruz – La Habana - Cádiz	San Cristóbal, alias Dragón	Navío			D. Juan Felipe de Fagoaga			
Cádiz - Veracruz – La Habana - Cádiz	Medea	Fragata			D. Francisco de Paula Carballeda			
Cádiz - Veracruz – La Habana - ¿Cádiz?	Marte	Fragata	particular		D. José María Miranda			
Cádiz - Veracruz	San Leandro	Navío	real	D. Diego de Méndoza				
Cádiz - Veracruz	Espaciosa	Fragata	real	Comandante D. Manuel de Posada				
Cádiz - Veracruz	Clotilde	Fragata	real	Comandante D. Lope Balcarcel				
Cádiz - Veracruz	Viviana	Fragata	real	Comandante D. José Esquerra y Guirior				
Cádiz - Veracruz	Caimán	Fragata	real	Comandante D. Fernando Ruiz Gordon				

Cuadro 5 (continuación).

Viajes registrados durante el año 1782.

Destinos portuarios	Nombre del barco	Tipo de barco	Tipo de consignación	Capitán	Maestre	Consignatario	Apoderado	Dueño del barco
Cádiz - Veracruz - La Habana - Cádiz	San Pascual Bailón, alias Brillante	Navío	particular	D. José Antonio Ramírez	D. Juan Tomás de Ciganda			Los dueños del barco eran D. Miguel de Iribarren y D. Pablo Mayo
Veracruz - La Habana - Veracruz - La Habana	Nra. Sra. del Rosario	Goleta		D. Tomás de Villa				
Veracruz - La Habana	San Francisco de Assis	Navío		D. Félix Miguel de Goycochea				
Veracruz - La Habana	Nra. Sra. del Carmen	Goleta		D. Francisco de Paula Ruiz				
Veracruz - La Habana	Nra. Sra. del Rosario	Bergantín		D. Zenón Torres				
Cádiz - Veracruz	Posta de Málaga	Fragata	mercante					
Cádiz - Veracruz	Carlota	Fragata						
Cádiz - Veracruz	Nra. Sra. de los Dolores	Fragata						
Cádiz - Veracruz	San Patricio	Fragata						
Cádiz - Veracruz	Malagueña	Fragata						
Cádiz - Veracruz	Caridad	Fragata						

Cuadro 5 (continuación).

Viajes registrados durante el año 1782.

Destinos portuarios	Nombre del barco	Tipo de barco	Tipo de consignación	Capitán	Maestre	Consignatario	Apoderado	Dueño del barco
Cádiz - Veracruz	San Antonio	Bergantín						
Cádiz - Veracruz	Rosario	Navío	corsario mercante	Comandante D. Juan de Arrozpide				
¿? - Veracruz - La Habana - Cádiz	Señor San José, alias Jasón	Fragata	mercante		D. Laureano de Cuadros			El dueño del barco era D. Francisco de Sierra
¿? - Veracruz - ¿?	San Agustín	Navío	de guerra					
La Habana - Campeche - Veracruz	San Antonio	Bergantín		D. Manuel de Iriguyén				
La Habana - Veracruz	Doña Marina	Bergantín	correo de S. M.	D. Manuel del Valle				
Veracruz - La Habana	Velasco	Navío						
Cádiz - Veracruz - ¿Luisiana?	San Antonio y San Patricio	Navío	mercante		D. Vicente Rabago Fernández			
La Habana - Veracruz	Nra. Sra. del Carmen	Goleta		D. Bernardo González				
Veracruz - La Habana - Cádiz	Expedición			Comandante D. Juan de Arrozpide				
Veracruz - La Habana	Santísima Trinidad	Paquebote		D. Francisco Carmani				

Cuadro 5 (continuación).

Viajes registrados durante el año 1782.

Destinos portuarios	Nombre del barco	Tipo de barco	Tipo de consignación	Capitán	Maestre	Consignatario	Apoderado	Dueño del barco
Veracruz – La Habana - ¿Cádiz?	Diamante				D. Román Márquez			
La Habana - Veracruz	Príncipe de Asturias	Bergantín		D. Tomás Calvo				

Cuadro 6.

Viajes registrados durante el año 1783.

Destinos portuarios	Nombre del barco	Tipo de barco	Tipo de consignación	Capitán	Maestre	Consignatario	Apoderado	Dueño del barco
Veracruz – La Habana	San Genaro	Navío	de guerra					
Veracruz – La Habana	San Ramón	Navío	de guerra					
Veracruz – La Habana - Cádiz	Sacra familia, alias Colón	Fragata	particular	D. Antonio Mier y Terán	D. Antonio Mier y Terán	D. Diego Vicente Rodríguez	D. Diego Vicente Rodríguez	
Veracruz – La Habana	Nra. Sra. del Buen Viaje	Fragata	particular				D. Nicolás José de Larumbe	El dueño del barco era D. José Carcazes
España - Veracruz - Cádiz	Septentrión	Navío						
Cádiz - Veracruz - Cádiz	Nra. Sra. de Loreto	Fragata						
Cádiz - Veracruz - Cádiz	Santa Librada	Urca						
Veracruz - España	Santo Domingo	Navío						
Veracruz - España	San Leandro	Navío						
La Habana - Veracruz - España	San Felipe	Navío		D. Miguel de Sousa Briga				
¿Cádiz? - Veracruz - ¿Cádiz?	Concepción, alias Dichosa	Fragata	particular		D. Ignacio Antonio Corallo			

Cuadro 6 (continuación).

Viajes registrados durante el año 1782.

Destinos portuarios	Nombre del barco	Tipo de barco	Tipo de consignación	Capitán	Maestre	Consignatario	Apoderado	Dueño del barco
¿?	Dragón	Navío	de guerra					
¿? - Veracruz	Nra. Sra. de la Merced	Polacra		D. Bernardo Bovera				
¿? - Veracruz	Virgen del Carmen	Paquebote		D. José Puch y Dori				
Veracruz - Cádiz	Nra. Sra. de la Paz	Fragata	particular	D. Diego Echeverría	D. Diego Echeverría			
Veracruz - Cádiz	San José y Ánimas	Fragata	particular	D. José Antonio Dorronsoro	D. José Antonio Dorronsoro			
Cádiz - Veracruz - España	San Miguel	Navío	particular			D. José Joaquín y D. Eligio Uztariz		El dueño del barco era el Conde Reparaz
Veracruz - Cádiz	Nra. Sra. del Rosario y Santa Bárbara, alias Gaditana	Fragata	mercante	D. Bartolomé Patrón		D. Gaspar Martín	D. Gaspar Martín	
¿? - Veracruz - La Habana	San Francisco de Paula	Saetía		D. Pedro Escardo				
Málaga - Veracruz	San José	Saetía			D. Vicente Macia			
Cádiz - Veracruz	San Rafael	Fragata			D. Gabriel del Campo y Salazar			
Veracruz - La Habana - Cádiz	Santísima Trinidad, alias Divina Pastora	Fragata	particular		D. José Antonio Ricalde			

III. El comercio entre la metrópoli y Nueva España, 1784-1789.

Un nuevo cambio legislativo.

Hasta el momento hemos podido constatar que la guerra no fue un factor de peso que influyera en la ruptura de la comunicación o los lazos mercantiles de la metrópoli y Nueva España, como hemos constatado en el capítulo anterior, a pesar de que los autores modernos que analizan el periodo de comercio libre, salvo por pequeñas diferencias, suelen considerar que no es sino hasta finales de 1783 que éste entró en vigor de manera estricta en el territorio novohispano, debido a que es durante aquel año que se declara el fin de la guerra con Inglaterra. No obstante que el argumento de la guerra tuvo gran aceptación para justificar el gran auge de los años de 1784 a 1789, el fin de este acontecimiento no puede ser considerado como el factor que disparó el crecimiento del tráfico mercantil, en cambio sí hay disposiciones reales que incidieron en la cantidad de viajes realizados en el periodo señalado, por ejemplo:

Al finalizar el conflicto y dado que el comercio con Nueva España seguía pendiente del 'arreglo' prometido en 1778, se dio un nuevo paso adelante que consiguió suprimir los 'navíos de azogues' y asignar anualmente, un número fijo de toneladas al virreinato, que se distribuirían entre los distintos puertos habilitados. Desde 1784 a 1787 las toneladas concedidas fueron 10.000 en el primer año, 12.000 en los dos siguientes y 6.000 en el último¹.

Claro que el fin de los permisos para embarcar mercancías en convoyes y navíos de azogues cambió la situación del comercio al acentuar el aumento de arribos y salidas en los cuales intervenía el puerto de Veracruz, pero éste tampoco fue el único factor; después de todo, el envío de frutos y caudales a España desde Veracruz constituía una tendencia en ascenso desde 1779². Como se ha difundido ampliamente, el comercio novohispano formó

¹ Antonio García-Baquero, *El libre comercio a examen gaditano. Crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*, España, Universidad de Cádiz, 1998, p. 26.

² Los datos son aportados por Eusebio Ventura Beleña y el virrey Juan Vicente de Güemes, segundo conde de Revillagigedo, tomando como referencia las cantidades de plata acuñada, los ingresos por concepto de Renta de Alcabala y el estado de extracción de caudales. Estos datos aparecen en los documentos "Informe reservado del oidor de la Audiencia de México, Don Eusebio Ventura Beleña al excelentísimo señor virrey de Nueva España, conde de Revillagigedo, sobre el actual estado del comercio del mismo reino" y "El virrey de Nueva España, conde de Revillagigedo, informa en el expediente sobre averiguar si hay decadencia en el comercio de aquellos reinos, y en caso de haberla hallar las causas de ella y sus remedios y proporcionar los auxilios más a propósito para dar mayor extensión al tráfico mercantil", ambos en: Enrique Florescano y

siempre uno de los intereses más grandes, no sólo dentro de la Península sino también a nivel internacional, motivo más que suficiente para protegerlo como lo hicieron durante muchos años los reyes españoles. Así que no es de extrañar que el anuncio de su liberación fuera recibido con gran expectativa y según veremos por los datos recabados con especial interés.

La posibilidad de intercambiar manufacturas por plata de muy buena ley era más que suficiente para despertar el interés de cualquier comerciante, pero por si no fuera suficiente, Carlos III decretó por real orden de 15 de mayo de 1785, que se pudiera registrar y embarcar el importe de la carga, sin esperar a que ésta se hubiera vendido; su importe se tasaría considerando lo que se hubiese adeudado en la aduana a su introducción, valor que podría embarcarse en frutos corrientes o incluso los considerados preciosos como la grana y el añil. La gracia fue concedida a pesar de que existiera un barco de la real armada con registro abierto³.

Más aún, el 22 de abril de 1786 por otra orden real se concedió que los bajeles de 400 toneladas pudieran cargar otros mil pesos por cada cien toneladas de su porte o quinientos pesos en caso de que su capacidad fuera menor a las 400 toneladas, aunque ésta debía pasar de las 150 toneladas para que la concesión pudiera ser aplicada. Como en la disposición del año anterior la gracia era válida aún y cuando existiera un navío real con registro abierto en el puerto⁴. Quise incluir estas dos menciones porque de alguna manera sugieren una especie de explicación para el interés tan marcado que hubo durante el periodo, a fin de realizar transacciones mercantiles con Nueva España, pero no sólo eso sino que además justifican, en alguna medida, el aumento continuo de las cifras de extracción de caudales y aumento de la renta de alcabalas.

Fernando Castillo (comps.), *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior 1975. Un análisis moderno aunque relativo a la totalidad de las importaciones de América a la Península se encuentra en: John R. Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992.

³ “Informe reservado del oidor de la Audiencia de México, Don Eusebio Ventura Beleña al excelentísimo señor virrey de Nueva España, conde de Revillagigedo, sobre el actual estado del comercio del mismo reino”, p. 219.

⁴ *idem*.

Datos cuantitativos sobre los viajes realizados entre 1784 y 1789.

Hasta el momento la principal fuente o parámetro desde el cual se ha establecido una referencia fidedigna para el número de viajes realizados de España con dirección a Veracruz son los datos aportados por Miguel Lerdo de Tejada en su trabajo *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*⁵ y, a partir de esos datos, la información recabada por Javier Ortiz de la Tabla para su obra *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*⁶. A pesar de la valía de las noticias presentadas por estos dos importantes investigadores, revisé las noticias contenidas en la *Gazeta de México*, referentes al arribo y salidas de barcos desde el puerto de Veracruz. Los resultados de mi investigación así como los datos aportados por Lerdo y Ortiz pueden verse en la tabla 1.

La cifra total de arribos es reveladora en el sentido de que, de acuerdo con los datos recabados en la *Gazeta*, en 6 años se realizó un promedio de 35 llegadas por año, muchos más de los que llegaron a suceder durante el tiempo en que el sistema de flotas estuvo vigente⁷. Un análisis derivado de estas cifras, pero mucho más interesante y específico se puede obtener si se considera el puerto desde el cual zarparon estos barcos que se dirigían a Veracruz. (véase tabla 2)

El desglose de la información general de arribos, obtenida de cada una de las tres fuentes citadas, me pareció que era algo que debía presentar, pues a pesar de que las diferencias son apenas mínimas, no dejan de existir, es decir, lo que se muestra en la tabla 2 es la cantidad de viajes realizados desde Cádiz, Barcelona, Málaga y Santander, que eran los cuatro principales puertos permitidos para realizar comercio libre con Nueva España y la cifra consignada por cada fuente para ese puerto en un determinado año. El resultado es la percepción de una muy leve diferencia entre los datos ofrecidos por Lerdo y los que yo investigué en la *Gazeta*, discrepancia que se hace mucho más notable si la comparación se realiza entre los datos de la misma *Gazeta* y la información recabada por Ortiz en el Archivo General de Indias, en Sevilla.

⁵ Miguel Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, Banco Nacional de Comercio Exterior, México, 1967.

⁶ Javier Ortiz de la Tabla *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1978.

⁷ Esta situación la abordo de manera profunda en el capítulo IV de esta tesis.

Tabla 1.

Viajes realizados desde España a Veracruz, 1784-1789.

AÑOS	LERDO	ORTIZ	GAZETA
1784	25	-	26
1785	36	34	35
1786	30	38	38
1787	35	26	30
1788	29	20	31
1789	48	47	48
Total	203	165	208

Fuente: Las cifras mostradas en esta tabla fueron tomadas de Miguel Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, Banco Nacional de Comercio Exterior, México, 1967, Cuadro 13; de Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1978, p. 44; y del desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Tabla 2.

Viajes realizados desde España a Veracruz. Distribución parcial por puertos, 1784-1789.

Años	Cádiz	Barcelona	Málaga	Santander	Otros	Total
	L O G	L O G	L O G	L O G	L O G	L O G
1784	18 - 17	- - -	7 - 9	- - -	- - -	25 - 26
1785	19 13 17	1 6 2	9 8 9	1 1 1	6 6 6	36 34 35
1786	11 11 12	10 15 11	5 9 10	0 1 0	4 2 5	30 38 38
1787	11 15 13	8 5 8	10 4 4	2 0 2	4 2 3	35 26 30
1788	12 7 12	8 10 11	6 0 5	0 0 0	3 3 3	29 20 31
1789	16 14 14	16 21 21	8 4 5	3 3 3	5 5 5	48 47 48
Total	87 60 85	43 57 53	45 25 42	6 5 6	22 18 22	203 165 208
Porcentaje	41%	25%	20%	3%	11%	100%

En este cuadro la **L** corresponde a Lerdo, la **O** a Ortiz y la **G** a la *Gazeta de México*.

Fuente: Las cifras mostradas en esta tabla fueron tomadas de Miguel Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, Banco Nacional de Comercio Exterior, México, 1967, Cuadro 13; de Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1978, p. 44; y del desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Hasta este momento los cuadros comparativos me sirven como punto de partida para conocer el estado de la investigación en torno a los viajes realizados desde España a Veracruz, no obstante debo aclarar al lector que a partir de este momento la cifra total de dichos viajes tendrá como fuente a la *Gazeta de México*, pero también algunas noticias recabadas durante mi investigación en el Archivo General de la Nación. Esta es la razón por la cual la cifra total pasa de los 208, que he manejado hasta el momento, a las 213 que resultaron de las noticias del arribo de 5 embarcaciones en los años de 1784 y 1787⁸, como se muestra en la tabla 3.

En dicha tabla (3) además decidí desglosar los datos recabados para los puertos de: Alfaques, Alicante, San Lucar, Sevilla, La Coruña y Tenerife. La idea es hacer claro el hecho de que del total de viajes realizados entre 1784 y 1789, Cádiz equivale al 42% de ellos, eso sin contar los casos de embarcaciones cuyo itinerario consistía en hacer escala en ese puerto antes de arribar a su destino final. Las implicaciones de esta observación son muy interesantes, básicamente porque esto muestra que el puerto de Cádiz siguió comportándose como el centro desde donde se remitía el mayor número de embarcaciones cuyo destino era Nueva España.

Aunque, al mismo tiempo, si vemos la tabla 3, en el contexto de las aspiraciones gubernamentales, no podemos menos que decir que las reformas aplicadas, de forma parcial a Nueva España, fueron un éxito rotundo. No solo Cádiz redujo su influencia hasta un 42% neto, sino que Barcelona y Málaga habían crecido de manera constante hasta alcanzar un 25% y 20%, respectivamente. Los datos de la tabla mencionada pueden ser percibidos con mayor claridad en la gráfica 1.

Lo que sugieren estos datos es que, desde seis años antes de la instauración oficial del comercio libre, los negociantes gaditanos pudieran haber sido desplazados de su papel exclusivo, como lo insinúa el hecho de que el poder de estos hombres fue mermando conforme transcurría la década de los ochenta del siglo XVIII, a la par que ascendía la influencia de Barcelona y Málaga. Estas últimas dos ciudades formaban parte de circuitos mercantiles distintos y hasta cierto punto ajenos entre sí, la primera forma parte de la región

⁸ Los expedientes son relativos al arribo de 5 embarcaciones y fueron consultados en el Archivo General de la Nación, Ramo de Reales Cédulas, Vol. 127, exp. 9, f. 1; Archivo General de la Nación, Ramo de Reales Cédulas, Vol. 129, exp. 115, f. 1; y Archivo General de la Nación, Ramo de Correspondencia de Diversas Autoridades, Vol. 40, exp. 6, fs. 18-19.

de Cataluña, mientras que Málaga debió su crecimiento a la zona andaluza, sin embargo hacia el periodo de 1784-1789 estos dos puertos comienzan a desarrollar lazos en lo que se refiere al comercio novohispano.

Tabla 3.

Total de viajes realizados desde España a Veracruz. Distribución por puertos de procedencia, 1784-1789.

<i>Años</i>	<i>Barcelona</i>	<i>Alfaques</i>	<i>Alicante</i>	<i>Cádiz</i>	<i>Málaga</i>	<i>San Lucar</i>	<i>Santander</i>	<i>Sevilla</i>	<i>La Coruña</i>	<i>Tenerife- Canarias</i>	<i>Total</i>
1784	-	-	-	20	9	-	-	-	-	-	29
1785	2	2	1	17	9	-	1	1	1	1	35
1786	11	1	1	12	11	1	-	-	1	1	39
1787	8	2	-	14	4	-	2	-	-	1	31
1788	11	-	-	12	5	1	-	-	-	2	31
1789	21	1	-	14	5	2	3	-	-	2	48
Total	53	6	2	89	43	4	6	1	2	7	213
Porcentaje	25%	3%	1%	42%	20%	2%	3%	0%	1%	3%	100%

Fuente: Las cifras mostradas en esta tabla son resultado del desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros*, tomos 1 a 3; años 1784-1789; y el ramo de Reales Cédulas, Marina y Correspondencia de Diversas Autoridades.

Durante los dos primeros años del periodo estudiado, Málaga pareciera adelantar a Barcelona enviando 18 barcos contra los 2 que apenas envía el segundo puerto, las cosas se invierten de 1787 a 1789 pues Barcelona envía 40 navíos y Málaga únicamente 9. Pero no podemos hablar de rivalidad y ello se debe a que: “Existía una íntima relación comercial entre los comerciantes de Barcelona y Málaga, como lo demuestran los registros de exportación a América extendidos en Málaga que son de barcos catalanes que atracaban de Barcelona para recibir cargamentos”⁹, este comentario de Fisher se puede ratificar a través de las mismas noticias tomadas de la *Gazeta*, mediante las cuales descubrí que, de los 19 viajes que arribaron procedentes de Barcelona y que hicieron escala en otro puerto, 15 lo realizaron en Málaga.

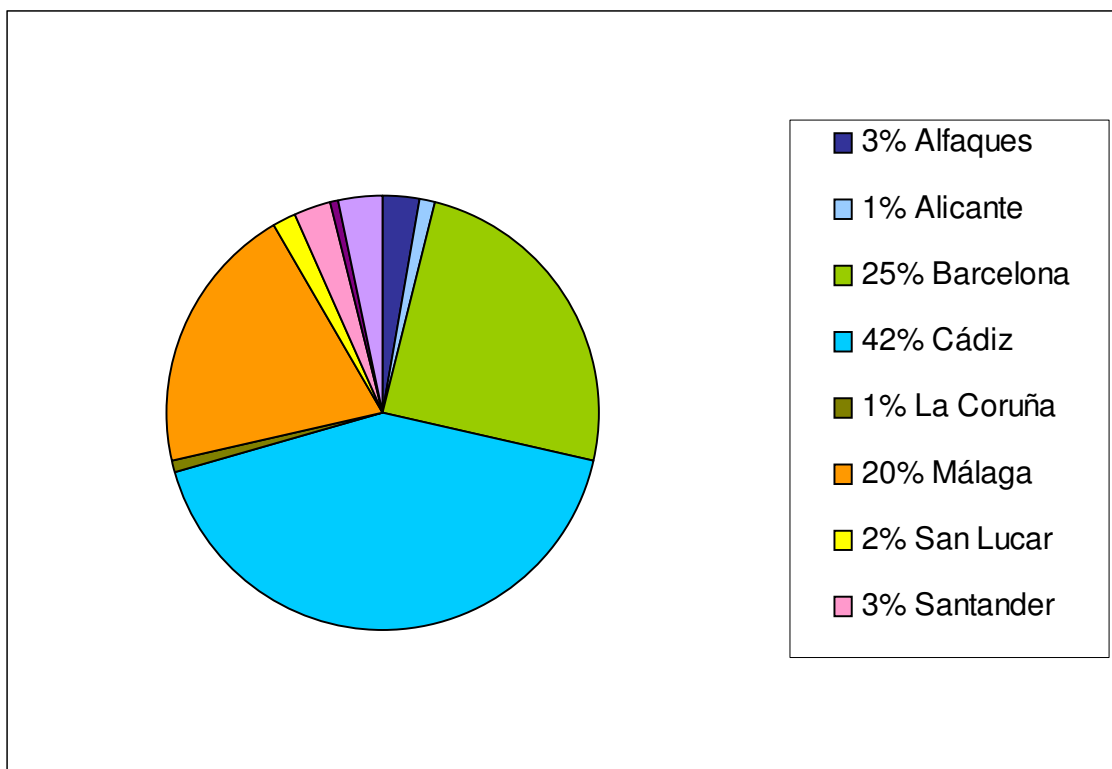
En comparación con los casos de Cádiz, Barcelona y Málaga el resto de los puertos habilitados para el comercio libre tienen una participación más bien modesta, que surge a partir de 1785 y que casi desaparece entre 1787 y 1789, como lo muestran la tabla 3 y la gráfica 1. Así que, a manera de corolario, podemos aseverar que si bien la influencia de Cádiz disminuyó, nunca desapareció por completo; después de todo, como recordará el lector, la supuesta meta principal de los ministros borbónicos era restablecer la economía de la metrópoli, en particular y del imperio en general. La sustitución de los prestanombres gaditanos por comerciantes españoles era solo un objetivo parcial en la búsqueda del replanteamiento de la política económica, pugna que, debido a lo anterior, se hizo sin tomar en cuenta las molestias que pudieran provocar a los afectados.

Otra ventaja extra que presenta mi investigación del tema del comercio novohispano es que aporto datos relativos a los viajes que se hicieron desde Veracruz con dirección a la Península, con ello el tema se ve enriquecido pues Lerdo omite esta información; y parece claro que ningún análisis acerca del comercio novohispano puede ser considerado completo si no toma en cuenta el retorno a España de los navíos, es claro que se debe tomar en cuenta la totalidad del ciclo mercantil trasatlántico en uno y otro sentido y para ello hay que hablar del número de embarcaciones que transportaban el pago de las mercancías comerciadas. Con esta finalidad creé la tabla 4, veamos de qué se trata:

⁹ John R. Fisher *Comercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, Liverpool, 1985, p. 182.

Gráfica 1.

Porcentaje de viajes realizados desde España a Veracruz. Distribución por puertos de procedencia, 1784-1789.



Fuente: Las cifras mostradas en esta gráfica son resultado del desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789; y el ramo de Reales Cédulas, Marina y Correspondencia de Diversas Autoridades.*

En la tabla 4 se muestra el total de barcos que salieron de Veracruz con dirección a España, especificando el puerto que tenían por destino en la Península, aunque debo aclarar que desconozco cuantos de ellos arribaron en verdad. La principal diferencia con respecto a la tabla 3 es que en este caso los puertos de Alicante y San Lucar desaparecen como opciones de arribo, lo cual implica que probablemente Cádiz haya sido el destino de regreso de los navíos que arribaron a Veracruz desde estos dos citados puertos, al menos esa es una posible razón por la cual el número de navíos que tenían por destino Cádiz (122) sea mayor al de los arribos procedentes del mismo (89).

Antes de continuar tal vez sea bueno considerar cómo fueron recibidos los datos de este tipo entre los contemporáneos al periodo, debido a las mismas dudas que el mayor número de bajeles generaron en la época, por ejemplo el comerciante gaditano, I. Díaz Sarabia, se expresaba así de este aumento de los viajes:

Me persuado también que aunque sea mayor la navegación que se ha hecho a Indias... otro tanto menor ha resultado nuestra navegación en España y la Europa. La bahía de este puerto estaba antes llena de saetías catalanas que conducían aquí, como en una feria segura, sus manufacturas, aguardiente y vinos; y lo mismo sucedía con las demás Provincias que nos enviaban sus producciones y frutos; esta navegación ha minorado a causa de que los llevan en derechura desde sus puertos a los de América y en mi sentir este daño prepondera más que aquel aparente beneficio, porque la navegación y la marinería tiene más aumento con el tráfico de puerto a puerto que con los viajes a Indias...¹⁰.

Las dudas que despertó la instauración del comercio libre eran grandes por parte de los comerciantes, por ello las críticas que realizaron fueron fuertes y aunque nunca se plantearon de manera directa al gobierno por fortuna han sobrevivido al tiempo, tal es el caso del siguiente comentario de la Real Sociedad Económica de Madrid que sugiere que:

[...] las disposiciones adoptadas ni son suficientes ni aparece claramente articuladas en torno a un programa de política económica, de ahí la pobreza de los resultados obtenidos del libre comercio diez años después de su implantación. La única constatación favorable es la de una mayor extensión de la navegación puesta de

¹⁰ Antonio García-Baquero, *El libre comercio a examen gaditano. Crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*, p. 56.

manifiesto por el mayor número de navieros y de gente de mar así como un cierto incremento del tráfico marítimo; los resultados de esas mejoras serían el descenso del precio de los fletes y seguros¹¹.

Tabla 4.

Total de viajes realizados desde Veracruz a España. Distribución por puertos de destino, 1784-1789.

<i>Años</i>	<i>Alfaques</i>	<i>Barcelona</i>	<i>Cádiz</i>	<i>Málaga</i>	<i>Sevilla</i>	<i>Santander</i>	<i>La Coruña</i>	<i>Tenerife- Canarias</i>	<i>Total</i>
1784	-	-	23	4	-	-	-	-	27
1785	1	2	24	3	-	1	-	-	31
1786	1	7	19	5	1	-	1	1	35
1787	1	8	17	8	0	3	0	2	39
1788	-	13	20	2	-	-	-	-	35
1789	-	15	19	3	1	2	-	1	41
Total	3	45	122	25	2	6	1	4	208
Porcentaje	1.4%	21.6%	58.7%	12%	1%	2.9%	0.5%	1.9%	100%

Fuente: Las cifras mostradas en esta tabla son resultado del desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789; y el ramo de Correspondencia de Diversas Autoridades.

¹¹ *Apud.* Josep Fontana, *El comercio libre entre España y América (1765-1824)*, Madrid, Fundación Banco Exterior, p. 20.

Sin embargo, nosotros podemos sacar algunas conclusiones al respecto partiendo de la información recabada en esta investigación. Si observamos el papel de Cádiz en el comercio trasatlántico desde la doble perspectiva del número de arribos al puerto de Veracruz y salidas del mismo, la información matiza las conclusiones parciales a las que habíamos llegado, basta con saber que el puerto gaditano tiene una participación neta de 58.7%, en el caso de las salidas, a los que debemos sumar además todas aquellas embarcaciones que a pesar de atracar en algún otro puerto de la Península hicieron escala en Cádiz. Cifra con la que se elevaría notablemente el porcentaje de arribos al puerto gaditano.

La predominante influencia que Cádiz siguió conservando a pesar de las intenciones de los ministros borbónicos y la decidida participación de los comerciantes de las distintas regiones de la Península, puede ser explicada sobre la consideración de que en el puerto gaditano estaban concentradas las autoridades imperiales encargadas de la burocracia mercantil, el influyente Consulado de comerciantes de la ciudad de Cádiz, las compañías comerciales particulares y las aseguradoras, entre otras instituciones. En pocas palabras el resto de los puertos eran muy pequeños y periféricos como para atraer la infraestructura comercial trasatlántica o recrearla en un periodo tan breve.

En el caso de los viajes que se hacían desde Veracruz y cuyo destino estaba en la península, Málaga alcanzó una participación del 12%, mientras que Barcelona suma el 21.6% del total de traslados realizados entre 1784 y 1789. El resto lo constituyen Santander con el 2.9%, Alfaques con el 1.4% y Tenerife con un 1.9% y la casi mínima participación de Sevilla y La Coruña con 1% y 0.5%, respectivamente. Una vez más la información se vuelve más clara si se revisa la gráfica correspondiente. (véase gráfica 2)

Retomando el asunto de la vinculación comercial entre el puerto catalán de Barcelona y Málaga, es necesario mencionar que así como este último fue una escala casi obligada para algunos de los barcos que zarpaban desde Barcelona, un proceso casi contrario se registra en el caso de los 34 viajes que hicieron escala antes de tocar Barcelona, pues solo 3 llegaron antes el puerto andaluz de Málaga.

Implicaciones del aumento en el número de viajes realizados.

Debido a la controversia que provocaron el mayor número de arribos, las ya mencionadas tablas de extracción de caudales y las cifras de la percepción de alcabalas, creo pertinente completar los datos aportados con una visión del contexto en que se desarrolló el comercio libre en el periodo 1784-1789. Las tablas 3 y 4 realizadas a partir de la información obtenida de la *Gazeta de México* nos permiten aventurar algunas hipótesis acerca de la forma en que se vivió el comercio desde la perspectiva de Nueva España.

A partir de la fusión de los datos mostrados en las citadas tablas realicé la gráfica 3, la cual muestra la línea ascendente de viajes realizados en uno y otro sentido entre Nueva España y la Península, que se mantiene constante de 1784 a 1786. Sin embargo en los siguientes dos años el número de arribos a la colonia cae dramáticamente si se les compara con las salidas a puertos españoles. La tendencia se revierte una vez más en el año de 1789, pero no sólo eso, sino que alcanza el record dentro de los años estudiados con una cifra de 48 arribos.

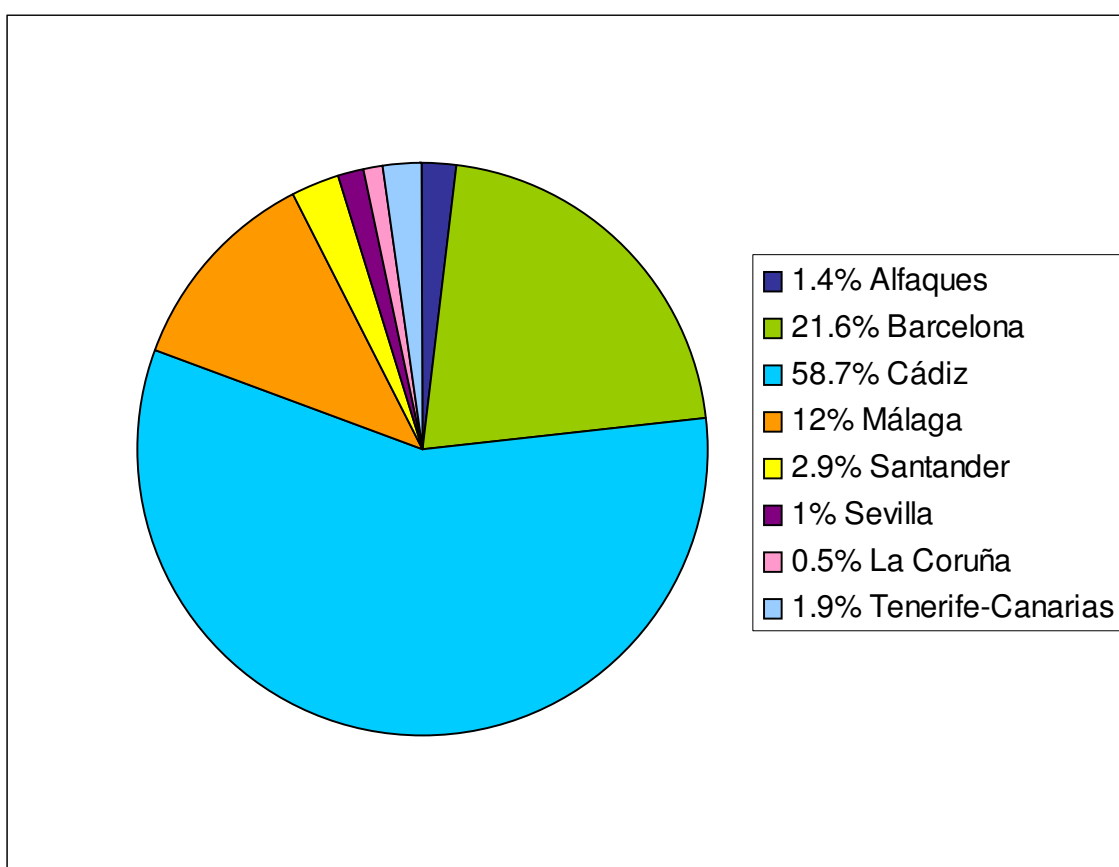
Lo curioso es que no existe gran novedad entre lo dicho aquí y la propuesta de uno de los comerciantes gaditanos, T. Izquierdo, quien sostenía que: "La extracción que se haya hecho de frutos y manufacturas nacionales ha disminuido, puede establecerse que así como en los años 83, 84 y hasta mucha parte del 85 era todo poco para enviar a América, en los años de 86 y 87 todo ha sobrado y estado por demás para ella"¹². Este comentario es parte del documento preparado por el Consulado de Cádiz como respuesta a la real orden de 19 de octubre de 1787, a la que se ha aludido en el capítulo anterior.

Según los comerciantes gaditanos que elaboraron el informe de 1787, gran parte de la decadencia del comercio se debía a que al firmarse el Tratado de Versalles las especulaciones en el territorio novohispano fueron tales que, para cubrir la demanda, comenzaron a introducirse mercancías extranjeras reetiquetándolas y enviándolas a Nueva España. Lo que significa que del crecimiento percibido, muy poco tenía que ver con la producción nacional, más bien se debía a la extranjera, que sí prosperó gracias a esa demanda.

¹² García-Baquero, *op. cit.*, p. 52.

Gráfica 2.

Porcentaje de viajes realizados desde Veracruz a España. Distribución por puertos de destino, 1784-1789.



Fuente: Las cifras mostradas en esta gráfica son el resultado del desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros*, tomos 1 a 3; años 1784-1789; y el ramo de Correspondencia de Diversas Autoridades.

La cantidad de viajes realizados, en uno y otro sentido, entre la Península y Veracruz ratifica la concepción de crecimiento a la que aludían los ministros borbónicos a uno y otro lado del Atlántico, pero como yo lo veo no muestran la realidad económica del virreinato, pues no indican bajo qué concepto se realizaron las transacciones. Con base a las noticias conocidas en las que se asegura que los grandes comerciantes habían diversificado sus capitales más allá del comercio, reinvirtiéndolos en otros ramos como la minería, la agricultura o los préstamos a rédito, es difícil pensar en alguien que pudiera financiar, sin una amplia participación del crédito, la constante remisión de mercancías. Claro que el tonelaje de los barcos se redujo y con ello su capacidad para cargar productos, sin embargo, la gran cantidad de viajes realizados opaca con mucho a los efectos transportados entre éstos y la flota más grande llegada desde el inicio del siglo XVIII¹³.

Por otra parte, la consideración de un mayor número de comerciantes involucrados en las negociaciones trasatlánticas a los cuales les fueran consignadas las mercancías no resuelve la cuestión de saber quién pagó y con qué dinero las cuentas, resultado de la introducción de bienes. El problema se torna más complicado si consideramos que sólo una mínima parte de las exportaciones a España se realizaban en productos nacionales de un orden distinto a la plata, como lo fueron la grana o el añil. Esta idea es expuesta por uno de los comerciantes gaditanos de la siguiente manera:

Los americanos tienen a su favor la balanza por la proporción de comprar a los europeos, estrechos con sus obligaciones y cumplimiento de plazos... Por lo existente y fiado resulta la América deudora de muchos millones a Europa. Si se estiman perdidos... detenidos... (o) se contemplan de dudosa recaudación... de cualquier suerte que sea, excede el DEBE de sus perjuicios al ha de HABER de sus conveniencias. Muy rara será la casa que se haya opulentado, por los caminos de la licitud, en los puertos habilitados durante esta época¹⁴.

La cita alude al hecho de que está entrando una gran cantidad de mercancías que no ha sido pagada a los remitentes españoles, a lo que yo sumaría que en caso de ser saldadas se hacía

¹³ La flota con mayor tonelaje que viajó durante el siglo XVIII fue aquella comandada por Carlos Regio, la cual arribó a Veracruz el 4 de septiembre de 1760 transportando en 20 navíos 8492 toneladas de mercancías. El segundo lugar corresponde a la flota de 1776 comandada por Antonio de Ulloa que transportó 8176 toneladas, que se distribuyeron entre 17 embarcaciones. Francisco de Solano y Pérez Lila, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, 2ª ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1987, pp. XXII y 130.

¹⁴ García-Baquero, *op. cit.*, p. 58.

con el dinero obtenido a crédito por un cierto sector del naciente grupo comercial surgido al amparo de las nuevas circunstancias mercantiles, lo que hace aún más probable que el capital con que se pagaban las cuentas no procediera del crecimiento económico sino de los fondos de inversión que solían vigorizar a otros ramos productivos y de la mayor obtención de plata acaecida en el virreinato¹⁵. Aunque también el comentario de los comerciantes alude de manera velada a un aumento del contrabando¹⁶, este alegato me parece poco probable, pues tal aseveración no concuerda, a mi juicio, con lo que sugieren los datos sobre la cantidad de viajes realizados entre 1784 y 1789 que ya hemos revisado.

Mi interés sobre el origen de los fondos con que se pagaron las mercancías importadas o incluso, la fuente de donde se obtuvieron cantidades considerables por concepto de impuestos, surge de la idea muy divulgada de que a los comerciantes mexicanos: “lo que importaba no era ni siquiera (controlar) los precios, sino evitar que alguien pudiera entrometerse en los circuitos de la vida económica novohispana, que controlaban estrechamente, y cuyo motor esencial era la producción de plata”¹⁷. Según creo este marcado interés por almacenar la mayor plata posible entra en contradicción con las elevadas cifras de extracción de caudales sucedidas desde 1778.

Dicho proceso de recapitalización fue apoyado con la compra de bienes raíces que, igual que las haciendas, sirvieran de hipoteca para los capitales recibidos a réditos; además estos antiguos comerciantes restringieron los préstamos en efectivo y a fin de evitar aún más la dispersión de la plata difundieron el uso de libranzas¹⁸.

¹⁵ Un esbozo interesante sobre el tipo de financiamiento al que recurrían los comerciantes novohispanos durante ciertos periodos de necesidad y que puede darnos una idea significativa de cómo pudo pagarse la remisión constante de mercancías durante el periodo 1778-1789, se puede encontrar en: Carmen Yuste, Expediente del Consulado de México oponiéndose a la providencia tomada por el visitador general José de Gálvez para gravar con el derecho de alcabala los depósitos irregulares que se practicaban en Nueva España (1770). México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2002. Consultado en versión digital.

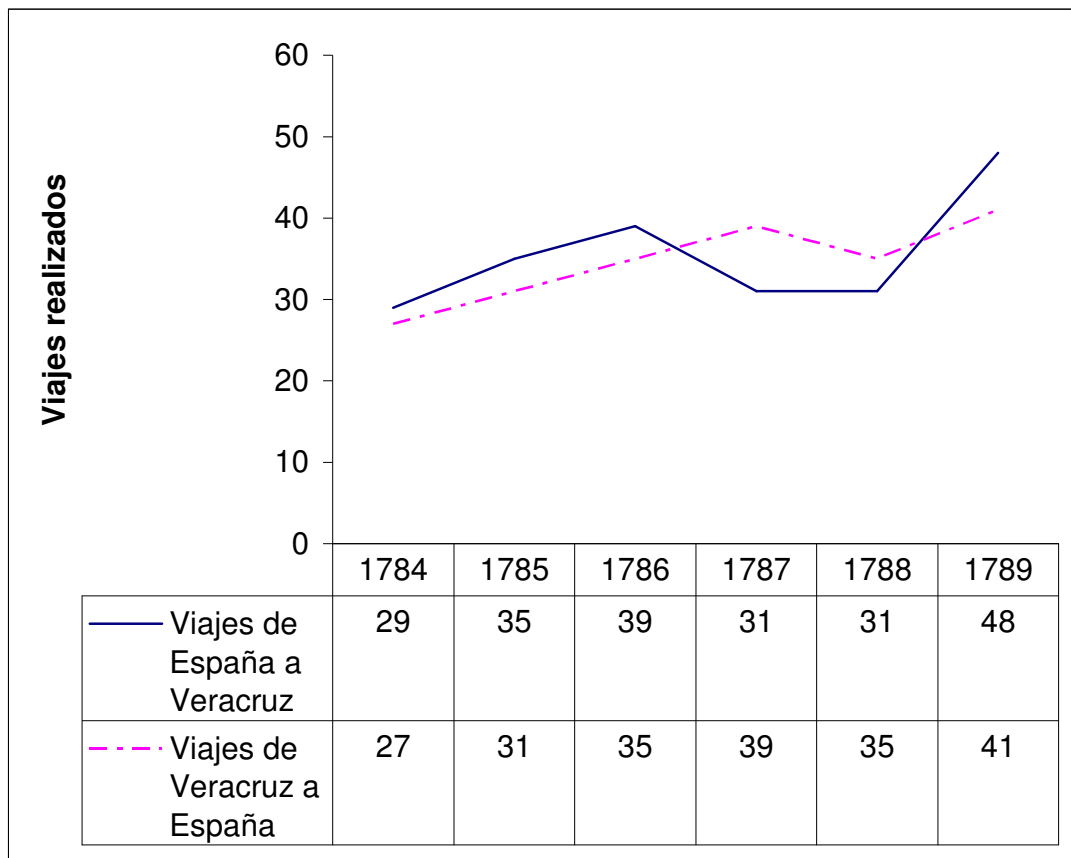
¹⁶ El aumento del contrabando como explicación para la caída de las ventas de los comerciantes, fue manejada por gran número de aquellos que enviaron su informe a la Junta General de Comercio que sesionó a nombre del Consulado de Cádiz. García-Baquero, *op. cit.*, p. 58.

¹⁷ Josep Fontana, *El comercio libre entre España y América (1765-1824)*, p. 8.

¹⁸ Como de hecho sucedió en 1784 a raíz de los préstamos forzosos que la corona impuso. Véase: John Jay TePaske, “La crisis financiera del virreinato de Nueva España a fines de la colonia”, en Luis Jáuregui y José Antonio Serrano Robles (coors.), México, Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1998, pp. 90-109, y Carlos Marichal, “La Iglesia y la Corona: La bancarrota del gobierno de Carlos IV y la consolidación de vales reales en la Nueva España”.

Gráfica 3.

Análisis comparativo del movimiento portuario de Veracruz, 1784-1789.



Fuente: Las cifras mostradas en esta gráfica son resultado del desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros*, tomos 1 a 3; años 1784-1789; y el ramo de Reales Cédulas, Marina y Correspondencia de Diversas Autoridades.

Por último podemos señalar que la información aportada por esta tesis avala la posibilidad de que hacer negocios desde Nueva España fuera cada vez más difícil si no se contaba con un sólido respaldo financiero debido a la apertura del mercado, es decir, a pesar de que en los años de 1784 y hasta 1786, la posibilidad de que cualquiera entrara al comercio trasatlántico era grande, la misma dinámica de saturación de mercancías restringió el campo de acción de los comerciantes, haciendo que sólo aquellos que lograron relacionarse o asociarse con las familias más acaudaladas de Nueva España superaran los años de 1787 y 1788, hasta alcanzar una especie de recuperación en 1789.

Lo que, según creo, implican los decretos de 1785 y 1786¹⁹ es que, muy probablemente, no se estaban realizando mayores transacciones comerciales en el interior del virreinato, sino simple y sencillamente extrayendo caudales como pago de futuras ventas al menudeo, lo que redundó en la consabida saturación del mercado. De lo anterior se deriva que si el principal indicador del acierto que para los ministros borbónicos significó el periodo 1778-1789 son las cifras de extracción de caudales y la recaudación de alcabalas, estos datos no pueden ser del todo fiables, pues no revelan sino la bonanza fiscal y el aumento proporcional de los pagos con respecto del mayor número de transacciones comerciales realizadas.

Antes de terminar creo pertinente hacer una breve recapitulación de los asuntos abordados en el capítulo a manera de conclusión, empezando por señalar que el comercio colonial siempre había mantenido ciertos candados los cuales limitaban la saturación del mercado a instancia de los principales comerciantes de ambos lados del Atlántico, situación que a partir de 1779 fue cambiando, debido a que las restricciones comenzaron a desmoronarse. La tendencia, como hemos señalado aquí, lejos de tratar de ser revertida, como solicitaban los Consulados de México y Cádiz, fue avalada por el rey quien entre 1785 y 1786 decretó que los bajeles que condujeran mercancías a Nueva España podrían retornar con caudales a la Península.

El señalamiento anterior referente a las disposiciones reales, como puede deducirse, es de gran interés porque contextualiza y resalta los datos aportados en este capítulo, en los cuales se señala el aumento considerable de los viajes realizados entre España y Veracruz y

¹⁹ Relativos a la posibilidad de registrar y embarcar el importe de la carga transportada, sin esperar a que ésta se hubiera vendido y a que los navíos pudieran transportaran mil pesos más, a parte de los permitidos, según fuera su tonelaje.

redimensiona las ambiciones del gobierno borbónico, el cual bajo la apariencia de la búsqueda del bienestar común en realidad sufragó gran parte de sus gastos.

Al mismo tiempo las cifras aquí mostradas revelan la proporción que guardaron los puertos recién habilitados con respecto al número de barcos cargados en Cádiz, el cual siguió comportándose como el principal centro redistribuidor de mercancías con dirección a Nueva España. No obstante, que comenzaban a sobresalir otros puertos con añeja tradición naviera, como lo eran Málaga y Barcelona, los cuales reorientaron en parte sus intereses hacia América.

Como parte fundamental de este capítulo también apporto datos relativos a la salida de barcos con dirección a la metrópoli, los cuales habían sido trabajados por Fisher y Ortiz de la Tabla, pero de una manera tan general que era imposible distinguirlos de aquellos que habían zarpado desde otros puertos en Hispanoamérica y el Caribe.

Sin embargo, considero que la parte fundamental del apartado está relacionada con la descripción de la realidad novohispana a la que queda circunscrito el comercio y los datos aportados, pues la realidad social sobre la que incidieron nunca podrá ser sustituida por los números de ninguna tabla. En ese sentido la última parte de esta sección es un primer esfuerzo por clarificar los testimonios recabados y aportar una sólida fundamentación a la duda personal de saber quién realizó el comercio y con qué dinero se hicieron las transacciones una vez que los principales mercaderes diversificaron sus capitales, haciendo especial énfasis en el papel que jugó el crédito en las transacciones comerciales a partir de 1784.

IV. Análisis comparativo del tráfico marítimo de los años: 1766-1777 y 1778-1789, realizado entre España y Veracruz.

A través de los capítulos anteriores hemos podido acercarnos a la realidad comercial novohispana acaecida desde la supresión del régimen de flotas en 1778 y hasta el decreto de instauración del comercio libre en 1789. Con la finalidad de hacer mucho más accesible la información sobre el periodo decidí dividirlo en dos, en principio como una medida que me permitiera tener un mayor control de la información y después como consecuencia ineludible de la realidad documental.

La resolución queda justificada en la medida de que, los primeros seis años que conforman el periodo, se nos presentan como una unidad de gran coherencia interna y, hasta cierto punto, autónoma de la siguiente. Claro que todo esto ha sido ya comprobado a través de las páginas anteriores y lo único que me faltaría para concluir sobre el tema sería demostrar de manera fehaciente la apertura que se dio en los intercambios comerciales sucedidos entre la metrópoli y Nueva España.

El camino considerado para ello ha sido el de tomar un lapso de años similar, es decir doce, anterior a 1778, el cual estaría bajo la influencia del régimen de flotas y compararlo de cierta manera con los datos ofrecidos hasta el momento. Lo que pretendo demostrar es el crecimiento efectivo de los intercambios comerciales que se dieron entre 1778 y 1789, incremento que fue muy cuestionado por algunos miembros de la burocracia borbónica, tal y como lo recordará el lector, a través de varias citas presentadas a lo largo de la tesis y correspondientes a diversos autores¹.

Los años estimados para contraponerse al espacio temporal que abarca esta tesis, es decir 1778-1789, corresponden a los doce previos de 1766-1777. Sobre estos últimos no está de más mencionar algunas de sus principales características, sobre todo en lo que refiere a leyes comerciales, a fin de contextualizar los datos que ofreceré más adelante.

Las reformas comerciales suscitadas a partir de 1765 en apariencia responden al interés de la corona y sus ministros por obtener mayores ingresos fiscales por concepto

¹ Sobre algunas de las principales actitudes y perspectivas del comercio libre, véase: Enrique Florescano y Fernando Castillo (comps.), *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975; y Antonio García-Baquero, *El libre comercio a examen gaditano. Crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*, España, Universidad de Cádiz, 1998.

del tráfico mercantil. Al menos esa es la postura que sostiene Josep Fontana en el estudio introductorio al libro *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*, donde aclara que la presión de las reformas al comercio por parte del gobierno respondía a la actitud del gremio de los comerciantes, el cual se encontraba dividido entre los intereses de los metropolitanos y sus pares americanos, aunque ambos insistían en “mantener estancado el volumen del comercio y, con ello, los ingresos que obtenía la Corona de los impuestos sobre el tráfico”².

La postura gubernamental tenía como antecedente otro hecho frecuentemente mencionado por los investigadores y estudiosos del periodo, éste es el ingreso en 1762 de España en la guerra de los Siete Años (1756-1763) y la toma de La Habana a manos de los ingleses en abril de 1762. Dicha acción dio pie a una fuerte crítica sobre la estructura comercial y económica del imperio. En el análisis de los contemporáneos sobre este hecho, resaltó la debilidad de los bastiones españoles en América, de lo que se dedujo la pronta y necesaria inversión en las defensas y los resguardos que, sin embargo, sólo podían ser posibles con el aumento de los ingresos fiscales. Paradójicamente, la respuesta vino en cierta forma determinada de sus mismos males, y es que los burócratas de la corona dieron cuenta del aumento fiscal recaudado por concepto de derechos de importaciones y exportaciones de mercancías, resultado de las visitas continuas de bajeles a la isla de Cuba, mientras ésta estuvo bajo el poder inglés³.

Una necesidad concreta y la que en teoría podría ser su solución, son consideradas las razones de mayor peso para que en 1765 la corona española decretara la posibilidad de que nueve puertos metropolitanos pudieran establecer un comercio directo con las islas del Caribe. Los puertos peninsulares favorecidos por dicha disposición fueron Alicante, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Gijón, La Coruña, Málaga, Santander y Sevilla; mientras que las islas que se hallaban consideradas por el mandato real eran Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad. En 1768 se agregaría el comercio franco con La Luisiana y en 1770 los privilegios se extenderían a Yucatán y Campeche⁴.

² Josep Fontana y Antonio Miguel Bernal (comps.), *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*, Madrid, Fundación Banco Exterior, p. 8.

³ John R. Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*, Mapfre, Madrid, 1991, p. 168.

⁴ La intención de agregar estos dos puertos al comercio libre con la Península tenía como fin aumentar el traslado de tintes hacia dicho lugar. Christiana Renate Borchart de Moreno, *Los mercaderes y el*

Una mirada superficial sobre estos datos, someramente presentados, no revela mayor impacto sobre el virreinato novohispano, sin embargo, hay que considerar que debido a su producción argentífera, Nueva España fue el bastión de la política borbónica del último cuarto del siglo XVIII, estrategia que, como ya he señalada, no obstante sus intenciones expresas, optaba por el aumento de los ingresos fiscales a costa de la producción de bienes de consumo nacionales y, por lo mismo, resultó tan dañina para todo el imperio. La consideración de los datos anteriores queda justificada por la información que presento a lo largo de este capítulo.

Aunque el sistema de flotas restaurado por real orden de 11 de octubre de 1754⁵, después de la guerra sostenida contra Inglaterra entre 1739 y 1748, era el que regía los intercambios comerciales de Nueva España, sabemos por J. R. Fisher que las tres flotas que arribaron a Veracruz entre 1768 y 1776 tuvieron grandes problemas para vender sus productos, la mayoría de ellas debido a que “gran cantidad de las mercancías exportadas a La Habana por los 20 barcos de comercio libre que salieron de España para Cuba entre junio de 1766 y abril de 1768 acabaron en Nueva España”⁶.

Es poco probable que esta situación constituyera un hecho aislado dentro de la vida del comercio novohispano dadas las noticias conocidas, sin embargo, en este momento es difícil probarlo. Ello se debe básicamente a que los criterios seguidos por los investigadores modernos no han sido homogeneizados, como veremos a continuación. Esto significa que las líneas seguidas por los estudiosos del tema aparentemente responden a la misma concepción del comercio que tenían los hombres del siglo XVIII, en la medida en que no se concebía a Veracruz como parte del comercio libre decretado en 1765. Por lo tanto nadie suele cuantificar los arribos de navíos al puerto novohispano, excepto la investigación más general realizada por Fisher.

capitalismo en la ciudad de México: 1759-1778, trad. de Alejandro Zenker, México, Fondo de Cultura Económica, 1984, p. 63.

⁵ Orden que restablecía el sistema de flotas para Nueva España con una frecuencia de dos años. En dicho decreto se anunciaba la salida de la flota a Veracruz en 1756, aunque en realidad lo hizo hasta febrero de 1757. Margarita García-Mauriño Mundi, *La pugna de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)*, España, Universidad de Sevilla, Secretariado de publicaciones, 1999, p. 228. Cfr. José Joaquín Real Díaz, *Las ferias de Jalapa*, Sevilla, EEHA, 1959, pp. 94-95 y Antonio, García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispánicoamericanos, 1976, pp. 161-162.

⁶ John R. Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*, p. 169.

Para efectos de este trabajo, abordé la cuestión del número de viajes realizados entre Veracruz y Cádiz, único puerto habilitado oficialmente durante el periodo 1766-1777, a través de las noticias del cuadro presentado en el libro de Francisco de Solano *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, que reproduzco a continuación (véase cuadro 1). En este cuadro pueden apreciarse el número de barcos que conformaba a cada una de las tres flotas arribadas en el periodo 1768-1776, su composición, es decir, aquellos que eran mercantes o de resguardo; además de que da noticia del año y día de su arribo a Veracruz, así como la fecha en que zarparon de Cádiz. Claro que la información que presenta es importante, sin embargo, no responde del todo a nuestras necesidades, pues sólo toma en cuenta el número de arribos realizados al puerto de Veracruz y no el número de bajeles que zarparon desde este puerto.

Los datos obtenidos hasta el momento nos arrojan un número de 43 arribos para los doce años estudiados, no obstante para contrarrestar lo extremadamente restringido que son estos datos acudí a la investigación realizada por Antonio García-Baquero, para su libro *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*⁷. Las ventajas que presenta este trabajo con respecto a las noticias señaladas por Solano tienen que ver con el número de salidas realizadas desde Veracruz con dirección a Cádiz (véase cuadro 3), además de confirmar los datos de arribo de flotas a territorio novohispano, ya mencionados. (véase cuadro 2)

Lo más sobresaliente de los dos últimos cuadros presentados, tiene que ver con las cifras totales de toneladas comerciadas que nos proporcionan sus autores, pero también con el número de bajeles que se embarcaron bajo el concepto de registros sueltos, ello a pesar de que no se pueda determinar a partir de los mismos su puerto de destino o procedencia.

Una vez considerados ambos cuadros el número total de viajes realizados en uno y otro sentido del Atlántico, correspondientes a los años de 1766-1777, se eleva hasta 56. Con este dato podemos calcular que las flotas sólo constituyeron el 16.3% del total de viajes realizados entre Cádiz y toda la América española. Los informes aportados por García-Baquero son invaluable y por sí mismos podrían servir de base para iniciar el

⁷ Antonio García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976.

análisis sobre la extensión de la navegación en los dos periodos propuestos, a pesar de ello, creo que sería bueno dejar constancia de la información más amplia que nos propone el mismo autor mediante la cual señala la distribución anual de toneladas mercantes según sus direcciones y procedencias fundamentales⁸.

Cuadro 1.

<i>Año</i>	<i>Flota</i>	<i>Salida de Cádiz</i>	<i>Llegada a Veracruz</i>	<i>Composición</i>
1768	Marqués de Casa Tilly	23 de diciembre	26 de marzo	2 de guerra 8 mercantes
1772	Luis de Córdoba	29 de mayo	12/15 de agosto	2 de guerra 14 mercantes
1776	Antonio de Ulloa	8 de mayo	25 de julio	2 de guerra 15 mercantes

Fuente: Fragmento del cuadro incluido en el libro de Francisco de Solano, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, 2ª ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1987, p. XXII. *Cfr.* Guillermo Céspedes del Castillo, “La avería en el comercio de Indias”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1945. VII; José Joaquín del Real, “Las ferias de Jalapa”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1959. XII; y Valentín Vázquez de Prada, “Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla. XXV.

⁸ Antonio García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Cuadros No. 30 y 31.

Esta información resalta los cuatro grandes grupos en que García-Baquero divide al territorio Hispanoamericano, agrupando el número de arribos o salidas, según ya quedó dicho, por sus territorios de destino o partida y no por el tipo de reglamentación con que se realizó el permiso de embarque. Los resultados pueden verse en los cuadros 4 y 5, pero antes es preciso señalar los puertos que abarca cada concepto.

Los cuatro grandes grupos en que García-Baquero divide a la América española son: Tierra Firme, Islas, Nueva España y resto del continente. Cada uno de ellos se conforma a su vez por los siguientes puertos:

- a) Islas. “Bajo la denominación de islas se incluyen las islas del Mediterráneo Americano, concretamente Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo.
- b) Tierra firme. “La denominación tierra firme comprende el movimiento de los puertos siguientes: Puerto Belo (sic), Cartagena, Santa Marta, Río Hacha, Maracaibo, Cáracas, Cumaná, Guayana y Guaira.
- c) Resto del continente. “Incluye el movimiento de los puertos de Buenos Aires, Valparaíso y Callao de Lima”; y
- d) Nueva España. He dejado al final la definición del territorio novohispano porque corresponde a nuestro interés directo, del cual nos dice el autor: “Incluye todo lo que está al norte del Istmo de Panamá, es decir Guatemala, Costa Rica, Yucatán, Honduras, Campeche, Nueva España propiamente dicha y Florida⁹.”

Es muy claro que la definición dada por García-Baquero de Nueva España es amplia y va más allá del puerto veracruzano, que es lo que yo dilucidé como única referencia del territorio. A pesar de ello creo que vale la pena correr el riesgo de considerar las cifras dadas en dichos cuadros, una vez que hemos hecho las aclaraciones pertinentes, pues es más que probable que estos nuevos números incluyen registros sueltos arribados a Veracruz.

⁹ García-Baquero, *op. cit.*, p. 167.

Cuadro 2.

Repartición anual toneladas según modo navegación: viajes de Cádiz a Veracruz.

Años	Total		Sultos		Flotas-Galeones		Indeterminado	
	Navíos	Toneladas	Navíos	Toneladas	Navíos	Toneladas	Navíos	Toneladas
1766	31	11.342,50	25	8.907,50	-	-	6	2.435,00
1767	36	12.791,62	36	12.791,62	-	-	-	-
1768	41	14.716,75	19	5.603,75	11	7.238,00	11	1.925,00
1769	42	11.962,50	29	9.812,50	-	-	13	2.150,00
1770	65	16.273,37	54	15.163,37	-	-	11	1.110,00
1771	30	8.179,12	16	6.049,12	-	-	14	2.130,00
1772	40	18.622,62	18	7.996,87	16	9.255,75	6	1.370,00
1773	35	10.917,63	35	10.917,63	-	-	-	-
1774	25	8.055,53	21	7.280,53	-	-	4	775,00
1775	32	12.547,56	32	12.547,56	-	-	-	-
1776	41	18.168,77	24	8.232,52	17	9.936,25	-	-
1777	31	11.953,87	31	11.953,87	-	-	-	-

Fuente: Fragmento del cuadro No. 27 incluido en el libro de Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, Vol. 2, p. 157.

Cuadro 3.

Repartición anual toneladas según modo navegación: viajes de Veracruz a Cádiz.

Años	Total		Sultos		Flotas-Galeones		Indeterminado	
	Navíos	Toneladas	Navíos	Toneladas	Navíos	Toneladas	Navíos	Toneladas
1766	27	11.28,62	27	11.228,62	-	-	-	-
1767	40	16.498,00	36	13.311,75	4	3.186,25	-	-
1768	46	13.446,12	46	13.446,12	-	-	-	-
1769	47	13.891,25	47	13.891,25	-	-	-	-
1770	44	15.830,50	37	12.169,63	4	3.115,87	3	550,00
1771	41	9.547,50	41	9.547,50	-	-	-	-
1772	41	15.903,62	41	15.903,62	-	-	-	-
1773	38	16.326,00	38	16.326,00	-	-	-	-
1774	36	12.191,64	32	9.850,02	4	2.341,62	-	-
1775	35	11.865,03	35	11.865,03	-	-	-	-
1776	32	12.136,52	32	12.136,52	-	-	-	-
1777	37	14.140,77	37	14.140,77	-	-	-	-

Fuente: Fragmento del cuadro No 28 incluido en el libro de Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, Vol. 2, p. 160.

Esta nueva visión sobre el tema arroja un total de 198 viajes, en uno y otro sentido, realizados entre 1766 y 1777, aunque dicha cifra no puede ser tomada como representativa de la realidad comercial específica de Veracruz, pues como ya he aclarado se han incluido otros puertos. La idea de mostrar estos datos, que son utilizados sólo con fines demostrativos dentro de esta investigación, parte del interés de señalar al lector que pudo haber un mayor número de arribos a los 56 señalados, los cuales habían navegado bajo los estatutos de las flotas.

Una vez hecho el recuento, es necesario establecer un paralelismo con los datos que ya presentados a lo largo de los capítulos II y III de esta tesis. El resultado es el siguiente. (véase cuadro 6)

La confrontación que se ha cristalizado en este último cuadro acerca de los datos relativos a los periodos 1766-1777 y 1778-1789 nos permite asegurar que existió un incremento considerable del número de viajes efectuados durante los últimos doce años producto de la inclusión parcial del virreinato novohispano en el *Reglamento y aranceles para el comercio libre de España e Indias, de 12 de octubre*¹⁰ de 1778¹¹, por ejemplo: la media anual de arribos durante los años de flotas es de entre tres y cuatro, mientras que, solo en los últimos años del segundo periodo, es decir, 1784-1789, la cifra aumenta hasta un promedio de poco más de 35 viajes realizados al puerto de Veracruz desde los diferentes puertos habilitados en España.

La situación es similar, o incluso un poco más dramática, si se piensa en la salida de bajeles desde Veracruz con dirección a la metrópoli, donde las cifras son las siguientes. Durante los años 1784-1789 la media de salidas anuales es de casi 34 viajes, mientras que en el régimen de flotas apenas si tenemos noticia de que se realizara, en

¹⁰ *Reglamento y aranceles para el comercio libre de España e Indias, de 12 de octubre de 1778*, Madrid, En la imprenta de Pedro Marín. Copia facsimilar editada por Bibiano Torres Ramírez y Javier Ortiz de la Tabla, Sevilla, Alfonso XII, 1978.

¹¹ “El texto del *Reglamento* se limitó únicamente a reseñar en su artículo sexto que la corona se reservaba ‘formar el correspondiente (Reglamento) para el comercio y negociación con la Nueva España’, permitiendo en el ínterin y ‘desde el año inmediato de 1779 que los Registros anuales de Azogues lleven a Veracruz los frutos y manufacturas de estos Reinos con la misma rebaja de derechos o respectiva exención de ellos que irán especificados en esta concesión’. Nueva España quedaba, pues, así, en una situación de interinidad, en espera de la reglamentación prometida, aunque beneficiándose de todas la ventajas fiscales introducidas por el Reglamento y Aranceles de 1778...”. Antonio García-Baquero, *El libre comercio a examen gaditano. Crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*, p. 20. La postura es apoyada de forma fehaciente por los datos incluidos a lo largo de esta tesis.

promedio, una cada año. Razón por la cual cabría preguntarnos sobre el número de navíos que ingresaron extraoficialmente.

Cuadro 4.

Repartición anual toneladas mercantes según direcciones fundamentales.

Años	Islas		Nueva España		Tierra Firme		Resto Continente	
	Navíos	Toneladas	Navíos	Toneladas	Navíos	Toneladas	Navíos	Toneladas
1766	2	807,62	5	2.690,37	13	3.904,26	5	1.505,25
1767	5	1.429,87	9	2.722,62	9	3.139,01	11	4.4425,12
1768	3	858,37	10	5.688,01	10	3.000,75	4	1.424,62
1769	4	1.288,87	7	2.354,87	11	3.415,14	6	2.603,62
1770	5	947,75	5	2.125,62	11	3.389,25	10	4.211,75
1771	2	312,37	3	1.890,00	10	3.561,13	1	285,62
1772	1	311,37	16	8.031,50	9	4.077,25	5	2.321,50
1773	3	402,37	8	2.687,87	11	2.797,14	10	4.550,25
1774	1	110,50	5	905,75	10	2.859,12	5	3.405,16
1775	-	-	5	1.823,87	15	5.429,87	9	4.113,82
1776	1	151,00	18	9.196,51	13	3.774,27	7	3.371,99
1777	-	-	11	4.560,97	14	4.618,15	6	2.774,75

Fuente: Fragmento del cuadro No. 30 incluido en el libro de Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, Vol. 2, pp. 169-170.

Cuadro 5.

Repartición anual toneladas mercantes según procedencias fundamentales.

Años	Islas		Nueva España		Tierra Firme		Resto Continente	
	Navíos	Toneladas	Navíos	Toneladas	Navíos	Toneladas	Navíos	Toneladas
1766	2	585,87	7	4.375,00	10	3.559,87	6	2.332,88
1767	3	862,62	6	3.511,50	12	3.809,50	7	2.424,38
1768	3	858,38	7	2.558,37	12	3.318,75	6	2.430,62
1769	3	760,00	10	3.940,62	13	4.172,00	7	2.238,63
1770	5	1.580,88	8	3.794,87	12	3.847,13	9	3.792,12
1771	3	572,37	3	1.428,88	12	3.304,75	-	-
1772	3	402,38	4	2.049,37	9	3.491,00	9	3.520,87
1773	1	161,38	18	8.627,37	9	3.951,75	5	2.595,50
1774	1	151,00	5	1.967,62	11	2.705,02	10	4.388,00
1775	1	110,50	6	1.039,75	14	4.820,12	6	3.064,66
1776	-	-	2	822,75	11	4.093,24	8	3.607,66
1777	1	151,00	20	9.513,50	13	3.721,90	3	754,37

Fuente: Fragmento del cuadro No 31 incluido en el libro de Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, Vol. 2, p. 173.

Cuadro 6.

Análisis comparativo del número de viajes realizados anualmente en los periodos 1766-1777 y 1778-1789.

Años	Número de viajes	Años	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

Fuente: La información correspondiente a los años 1766-1777 fue tomada del cuadro No 29, incluido en el libro de Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, Vol. 2, p. 161. Los datos relativos a los años 1778-1783 fueron tomados en su mayoría del Archivo General de la Nación,

[♦] Las cifras que aparecen en los años de 1778 a 1783 no corresponden a viajes realizados, propiamente, sino a los barcos que pudieron reconocerse dentro de las noticias recabadas en los ramos de Correspondencia de Diversas Autoridades y Marina. La explicación detallada sobre el asunto se encuentra en el capítulo II de esta tesis.

Ramo de Diversas Autoridades, Marina y Reales Cédulas, varios volúmenes. Las cifras expresadas en los años 1784-1789 son resultado del análisis de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Lo anterior no puede menos que incidir en el hecho de que el número total de viajes realizados entre la península y Veracruz, en ambos sentidos, ejecutados entre 1766 y 1777, equivale a la décima parte de aquellos hechos entre 1778 y 1789, es decir que durante los doce años de este segundo periodo el promedio de viajes anuales se elevó, aproximadamente, 10 veces más que en el de su inmediato antecesor.

De manera simultánea puede señalarse, como en efecto se ha hecho, que, si bien hubo un mayor incremento de los viajes, a la par se dio una reducción en la capacidad de los bajeles, como puede intuirse de la constante mención en los registros de fragatas y bergantines. Afirmación que, no obstante su veracidad, es insuficiente para matizar la validez de un incremento notable del comercio exterior novohispano, el cual tuvo repercusiones a corto y mediano plazo dentro del virreinato, a estas consecuencias sólo aludo parcialmente en esta tesis por quedar fuera de nuestro tema central y de la delimitación cronológica planteada para esta investigación.

V. Composición de las importaciones y exportaciones.

Metodología de análisis.

Una vez establecidos los rasgos generales del movimiento de bajeles en los años 1778-1789 es fundamental hacer un análisis del comercio exterior a través del desglose de los datos relativos a la composición de las diversas mercancías importadas y exportadas durante el periodo de 1784-1789, que son los años para los cuales pude extraer este tipo de información. La intención de este capítulo es entonces mostrar los resultados obtenidos del tratamiento de los registros de cargas compilados en diversas noticias dentro de la *Gazeta de México* y que abarcan el último periodo referido. Empezaré para ello con los efectos importados desde España y a continuación me concentraré en las exportaciones novohispanas.

El desglose de las cargas contenidas en 213 noticias relativas al arribo de distintos barcos al puerto de Veracruz desde diez puertos habilitados en la Península, arrojó 170 tipos diferentes de productos y 19 variedades de vino, los cuales fueron introducidos al territorio novohispano en el periodo que va de enero de 1784 a diciembre de 1789¹. Para hacer mucho más manejable dicha información dividí las mercancías en 11 grandes categorías, las cuáles, presento a continuación, con el fin de dar una idea general sobre las características de las importaciones de Nueva España. (véase gráfica 1) Los rubros son: **vinos y licores, comestibles, textiles, metales y minerales, materias primas, papel y libros, herramientas y ferretería, tintes, artículos de tocador y drogas**; y dos más que son muy diversos, el primero abarca: **cristales, vidrios, loza y azulejos**, mientras que el último recibe la denominación justa de **varios**, pues abarca todos aquellos productos que no podían ser incluidos en los grupos señalados.

Las categorías aquí reseñadas son controvertidas y en más de un sentido se pueden considerar como reiterativas, por ejemplo: los **tintes** pueden fácilmente formar parte de las **materias primas**, pero también de las **drogas**, no obstante aparecen en este trabajo como

¹ En el trabajo *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia* de John R. Fisher se aportan datos sobre las zonas de que procedían algunas de las mercancías transportadas, mientras que en el libro de Ortiz de la Tabla *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia* se habla sobre la cantidad de las mismas con que contribuía cada puerto. Véase: John R. Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992, pp. 180-187 y Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1978, pp. 42-56.

una categoría aparte. Los criterios que se tomaron en cuenta para el caso mencionado y para aquellos otros que resultan similares son los siguientes: por una parte sobresale la importancia otorgada por los mismos contemporáneos y por los investigadores posteriores a determinadas categorías y mercancías; y por otro lado me pareció esencial respetar, en la medida de lo posible, los términos en que los mismos hombres del siglo XVIII se referían a los productos comerciados.

Así mismo, creo que la consideración de un número menor a los 170 productos señalados, es decir, el tomar sólo aquellos que suelen ser considerados los más importantes sin duda hubiera reducido mi esfuerzo y sobre todo el tiempo de elaboración de esta tesis, sin embargo, también es probable que ese tratamiento creara un efecto deformador de la realidad, pues haría resaltar, todavía más, a aquellos productos que ya eran importantes.

En las siguientes páginas, por tanto, hago un recuento de las categorías en que dividí los productos importados en el periodo de 1784-1789, acompañado por el porcentaje que estos constituyeron en el desarrollo de este capítulo, a fin de conocer las tendencias prevalecientes en las exportaciones españolas cuyo destino fue el puerto de Veracruz. Todo ello en el contexto previo a la instauración oficial del comercio libre en Nueva España.

Antes de mostrar los resultados de mi búsqueda y el tratamiento de las noticias de cargas de barcos analizadas, creo pertinente señalar que tales datos se obtuvieron considerando la importancia relativa que cada producto tuvo dentro de las cargas de los navíos durante el periodo de 1784-1789. Lo que se muestra en este capítulo es entonces un cálculo del promedio de veces que fue transportado un tipo determinado de productos con respecto del total de viajes realizados; y a la vez la proporción que guardaron las mercancías, que conforman a cada uno de los grupos estudiados, entre sí.

Las razones principales para que los resultados de la investigación tuvieran tales características son, por un parte: la forma en que eran redactadas las noticias que informaban al virrey sobre los arribos o salidas de barcos en el puerto de Veracruz, las cuales, por cierto, son similares al formato con que aparecen en la *Gazeta de México*², es decir, estos papeles y dicho periódico presentan una versión simplificada del listado de mercancías, en comparación con, por ejemplo: los “documentos originales de barcos”, los

² Lo referente a las características de las noticias contenidas en la *Gazeta de México* y la validez de la información que proporciona se ha tratado de manera amplia en el primer capítulo de esta tesis.

cuales debían entregar el maestro o el capitán para cargar o descargar las mercancías de los barcos en los puertos³. Por cuestiones jurídicas e institucionales es claro que estos últimos documentos contenían un registro mucho más detallado que aquel que era remitido al virrey. Lo anterior viene a colación porque la versión extendida incluye datos que las noticias de la *Gazeta de México* no dan, como lo pueden ser: el “valor de los efectos nacionales, extranjeros y total” y los “derecho que abonaron” las mercancías⁴.

En correspondencia directa con este último hecho hay que señalar que al carecer yo de un indicador universal o referente estandarizado, como lo podría ser el valor de las mercancías en pesos o en reales de vellón, fue mucho más difícil construir relaciones entre ellas y determinar así un porcentaje que representara la importancia que cada una tenía dentro del total de las cargas registradas, en relación con el valor total anual o el valor total del periodo, que es cómo suele presentarse este tipo de información.

Una posible solución a dicho planteamiento sería la utilización del *Reglamento y aranceles para el comercio libre de España e Indias, de 12 de octubre de 1778*, en el cual existe una relación detallada de los precios en que debían cotizarse las mercancías, tanto en Europa como en América, así como de los impuestos que se debía cobrar por ellas⁵. Sin embargo, el problema que impidió la utilización de éstos consiste en que, en muchas de las ocasiones, los productos reseñados por las noticias de la *Gazeta de México* aluden a piezas

³ Matilde Souto, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, El Colegio de México, Instituto Mora, 2001, p. 170.

Antonio García-Baquero en varios de sus trabajos alude a estos documentos originales de barcos, los cuales nos dice están compuestos por un número considerable de fojas. No obstante, en algunos de sus trabajos más recientes señala que también ha recurrido a unas hojas-resúmenes, tituladas “nota de la carga que ha conducido a España el navío” o “mapa de los caudales y efectos”. Material que comenzó a elaborarse a partir de la llegada del marqués de la Ensenada a las Secretarías de Hacienda Marina e Indias y al interés de éste por conocer el valor de los cargamentos. Las notas según nos señala García-Baquero aparecen agrupadas en unos denominados “cuadernos de presupuestos”, que abarcan de 1747 hasta 1790.

Sin embargo, existen otros documentos que son similares a las hojas-resúmenes ya aludidas y que se encuentran en el Archivo General de Indias. En ellos sólo se hace constar las cantidades de los diferentes productos transportados en cada navío, sólo refieren a navíos de comercio libre y sus valores no aparecen recogidos en los ya citados “cuadernos de presupuestos”. Para ambos casos véase: Antonio García-Baquero, *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado: problemas y debates*, Granada, Universidad de Granada, 2003, p. 65.

Los datos son interesantes y sería benéfico poder relacionarlos con los datos existentes en el Archivo General de la Nación de México y con los informes ofrecidos por la *Gazeta de México*.

⁴ Javier Ortiz de la Tabla *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, p. 43.

⁵ *Reglamento y aranceles para el comercio libre de España e Indias, de 12 de octubre de 1778*, Madrid, En la imprenta de Pedro Marín. Copia facsimilar editada por Bibiano Torres Ramírez y Javier Ortiz de la Tabla, Sevilla, Alfonso XII, 1978. Propuesta que parece si aplicó Antonio García-Baquero y que yo detallo algunas notas más adelante.

que estaban sujetas a medidas de carga para las que se desconoce su posible capacidad⁶, tal es el caso de las cajas, los cajones arpillados y toscos, los cajoncitos o los baúles. De hecho resulta casi imposible calcular cuantas arrobas, por dar un ejemplo, podían ser contenidas dentro de un cajón⁷.

Composición y características de las importaciones.

El ramo que mayor número de importaciones tuvo fue el de los productos **comestibles**, así lo avala su representación del 25%, le siguen los **vinos y licores** con el 22%, los **textiles** con el 16%, después aparecen los **metales y minerales** con el 9%, mientras que con el mismo porcentaje y en quinto lugar se hallan los rubros de **varios** y el de **papel y libros** con el 7%. Las **herramientas y ferretería** equivalen al 5%, mientras que el restante 10% lo conforman las **materias primas**, los **artículos de tocador y drogas** y el **crystal, vidrio, loza y azulejo**; el primero cuenta un 4% y los últimos un 3% y un 2% cada uno; los **tintes**, por último, están marcados con el 0% debido al limitado número de introducciones que tuvieron en el periodo. Sobresale dentro de estos datos que poco más de la mitad de las

⁶ Por algunas referencias que aparecen en el documento “Informe del Consulado de comerciantes de México al Rey sobre la situación del comercio y la economía de Nueva España (1788)”, se puede deducir que las cargas de navíos tenían un doble parámetro para considerar los efectos transportados, tal y como lo refieren ellos: “[...] se compongan las expediciones de géneros extranjeros de mil y quinientas toneladas anuales, las un mil que contengan tercios, cajones arpillados y toscos, y en una palabra todas aquellas piezas que estaban sujetas a medida, cuando regía el proyecto del año de 1720, y las quinientas restantes de los efectos que se significan en lo marítimo, por esta voz, enjuques o abarrotos, a saber: acero, cera, canela, crudos, caserillos, papel, crehuelas, etc.”. Véase: “Informe del Consulado de comerciantes de México al Rey sobre la situación del comercio y la economía de Nueva España (1788)”, en Enrique Florescano, y Fernando Castillo (comps.), *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, p. 80.

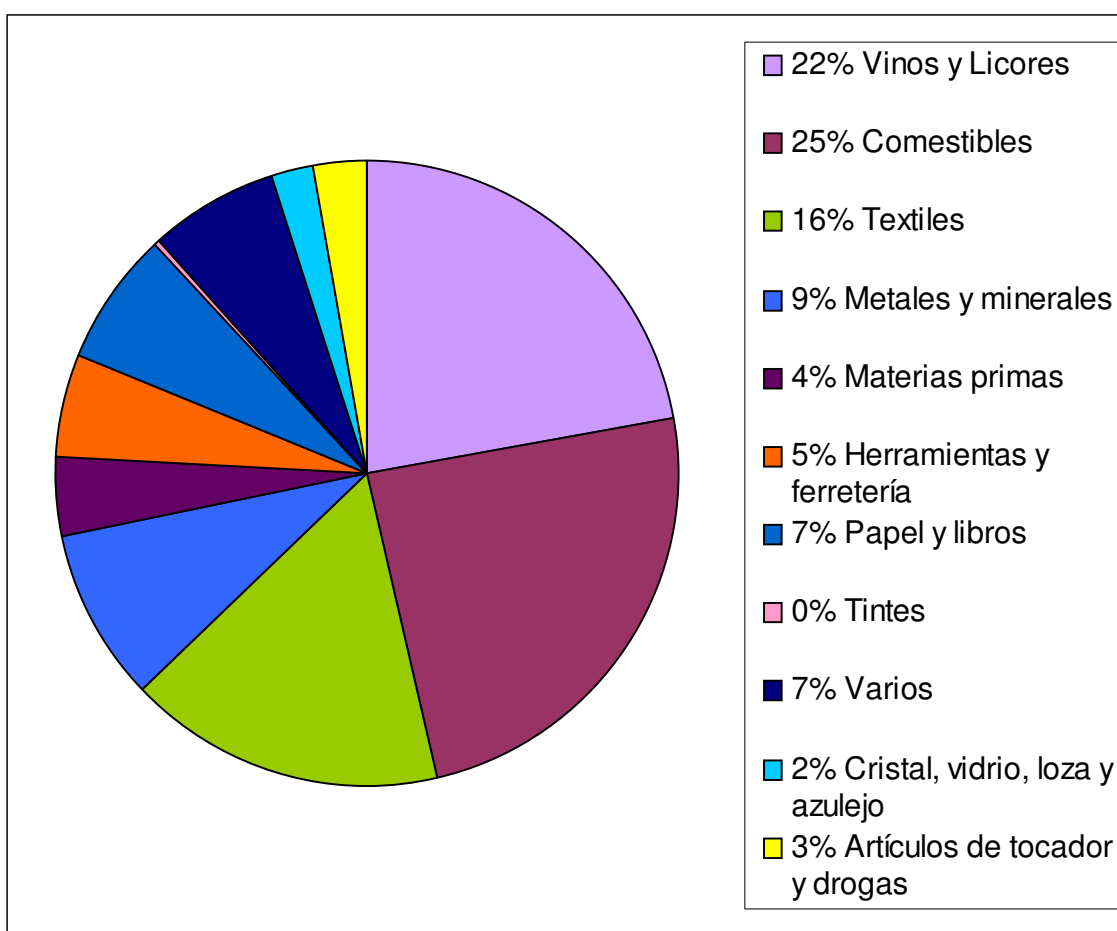
⁷ El lector puede adquirir una idea aproximada de las dificultades que implican para un observador contemporáneo los diversos tipos de medidas y pesos utilizadas a lo largo del siglo XVIII en el trabajo de Jean Claude Hocquet, “Pesos y medidas y la historia de los precios en México. Algunas consideraciones metodológicas”, trad. de Ana Claudia Morales Viramontes, en Virginia García Acosta (coord.), *Los precios de alimentos y manufacturas novohispanos*, México, Comité Mexicano de Ciencias Históricas, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto de Investigaciones Históricas Dr. José María Luis Mora, 1995, pp. 72-85.

Una opción que podría llegar a resolver el problema planteado por las características de la información consultada puede ser la que sugiere García-Baquero cuando alude al periodo de entrada en vigor del Reglamento de 1778, donde señala: “conviene advertir que los precios que se obtienen a partir de las ya mencionadas ‘notas de carga’ para la totalidad de productos importados entre 1747-1778 son los mismos que aparecen recogidos en el ‘Arancel segundo’ de dicho Reglamento y que, por tanto, entre 1747 y 1778 no existió ninguna diferencia de criterio de valoración”. Lo que significa que en teoría si contáramos con referentes de precios desglosados para cargas de navíos, aunque fueran de años anteriores, podrían establecerse similitudes y señalarse un precio aproximado. Véase: Antonio García-Baquero, *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado: problemas y debates*, pp. 205-206.

mercancías son bienes de consumo elaborados y el resto productos sin elaborar, una parte de estos últimos relacionados con la incipiente industria novohispana, como en el caso del hierro y el corcho.

Gráfica 1

Conformación general de las importaciones novohispanas hechas desde puertos habilitados en España, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Esta primera apreciación general de las importaciones novohispanas es muy superficial, ello se debe a que las introducciones realizadas desde los puertos de Santander, Barcelona, La Coruña, Alicante, San Lucar, Málaga, Cádiz, Sevilla y Alfaques, no pueden comprenderse cabalmente si no conocemos cuales son los productos que conforman cada una de las categorías; no obstante, una enumeración de los mismos haría tedioso y reiterativo el resto del capítulo, razón por la cual resolví hacer un análisis de cada una de las 11 categorías que ya he presentado, considerando para tal efecto a cada una de las mercancías y a su vez proporcionar el porcentaje constitutivo dentro de su ramo o grupo.

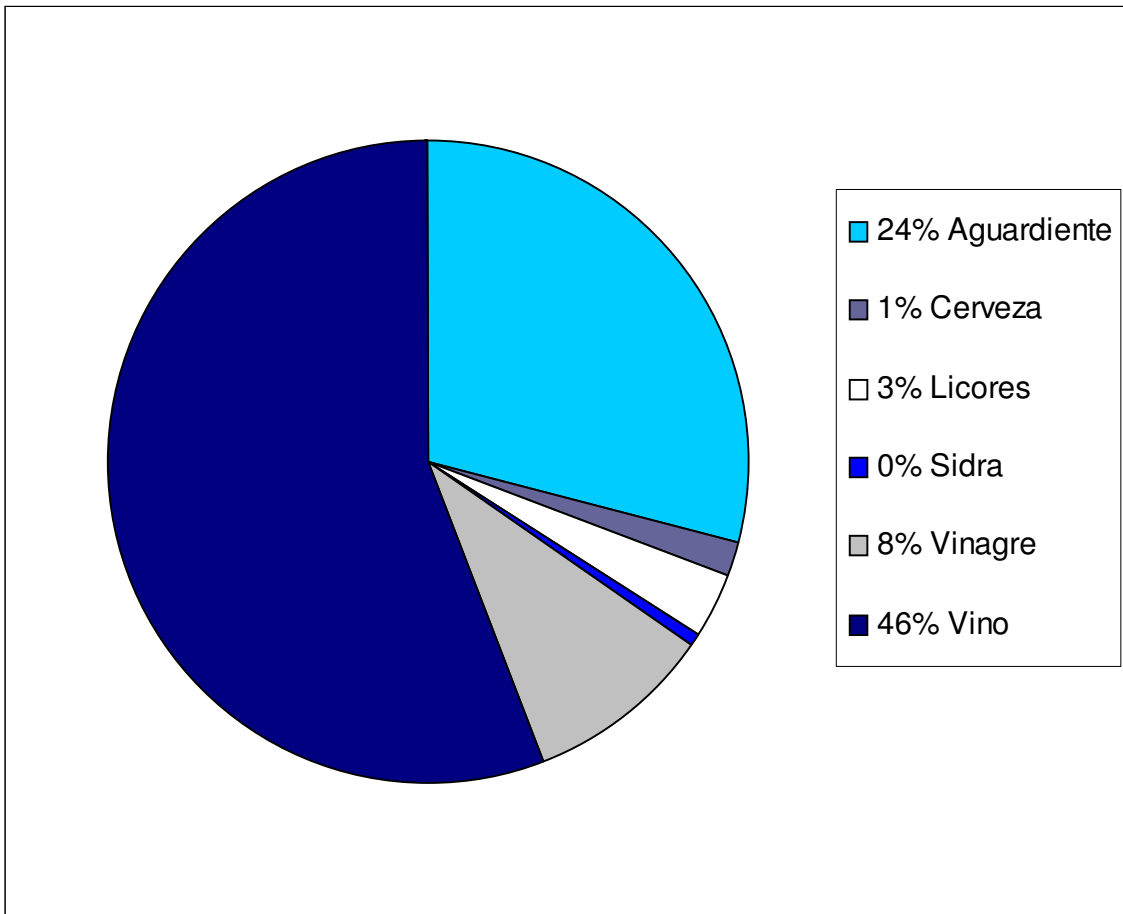
1. Vinos y licores. Este apartado está compuesto por el aguardiente, cerveza, sidra, vinagre y dos categorías mucho más vagas, que son: los licores y el vino. A pesar de la ambigüedad de estos últimos, como ya dije al principio, identifique 19 tipos de vino, que son: el Amandi, Carlón, Catalán, Chacolí, de Málaga, de la Nava, de la Rioja, de Rota, de San Lucar, Valdepeña (según su denominación de origen) y dulce, garnacha, moscatel, tintilla y vidueño (según el tipo o variedad de la uva utilizada para su elaboración). Dentro de esta última categoría debo agregar el vino blanco, el malvasia, el tinto y el rosolis, que fueron los que en mayor medida se comercializaron en la colonia.

Sin embargo, para la presentación de este segmento he decidido reducir los distintos tipos de vino en uno solo, denominado vino y que junto con otros 5 productos quedan englobados bajo el rubro de **vinos y licores**. La importancia de cada uno puede verse en la siguiente gráfica. (véase gráfica 2)

De los seis productos que constituyen la totalidad de este apartado dedicado a los **vinos y licores**, lo más sobresaliente es que el 85% está conformado por el vino y el aguardiente con 56% y 29%, respectivamente. Mientras que el vinagre (10%), los licores (3%) y la cerveza (2%), completan la totalidad registrada. No hay que dejar de lado que la sidra aparece con el 0%, no porque no se haya obtenido valor alguno dentro del cómputo realizado, sino que este resultado se debe a que la cifra fue menor al 1%, de tal manera que esta gráfica fue incapaz de otorgarles un porcentaje.

Gráfica 2

Productos importados que conforman la categoría de Vinos y Licores, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

2. Comestibles. Los numerosos productos que se incluyen entre los comestibles me llevó a su vez a dividirlos en dos grandes grupos, los “**agrícolas**” y los de origen “**animal y sus derivados**”. Al primero lo conforman: abarrotes, aceite, aceitunas, alcaparras y alcaparrones, alcauciles, almendras, avellanas, azafrán, café de La Habana, canela, castañas, clavo, comino, chocolate, dulces, fideos, frutas en aguardiente, pasas y ciruelas pasas, garbanzos, higos, maná, miel, nueces, orégano, pan de higos, pimienta, té y turrón; y es tal su preponderancia que se sitúan como el 89% de la rama alimenticia. Como ya se habrá dado cuenta el lector los productos señalados son básicamente semillas, especias y algunos frutos pequeños, que soportaban los largos viajes o que eran preparados para su conserva.

Dada la alta cantidad de productos involucrados en la elaboración de la gráfica, pero sobre todo porque una parte importante de ellos fue introducida sólo una vez a lo largo de los seis años revisados, es necesario advertir que gran parte de éstos aparece bajo la categoría indistinta de “varios”. El porcentaje que refleja su importancia relativa puede observarse en la siguiente gráfica. (véase gráfica 3)

Un vistazo general a la gráfica 3 señala que el producto que mayor comercialización tuvo fue el aceite, el cual constituyó el 20% del total de los comestibles agrícolas, le siguieron las almendras con un 17%, la canela con 13%, las pasas y ciruelas pasas con el 8%, las aceitunas con un 7%, el azafrán con el 7%; y las alcaparras con un 5%. La suma de estos siete productos nos da un total de 77%.

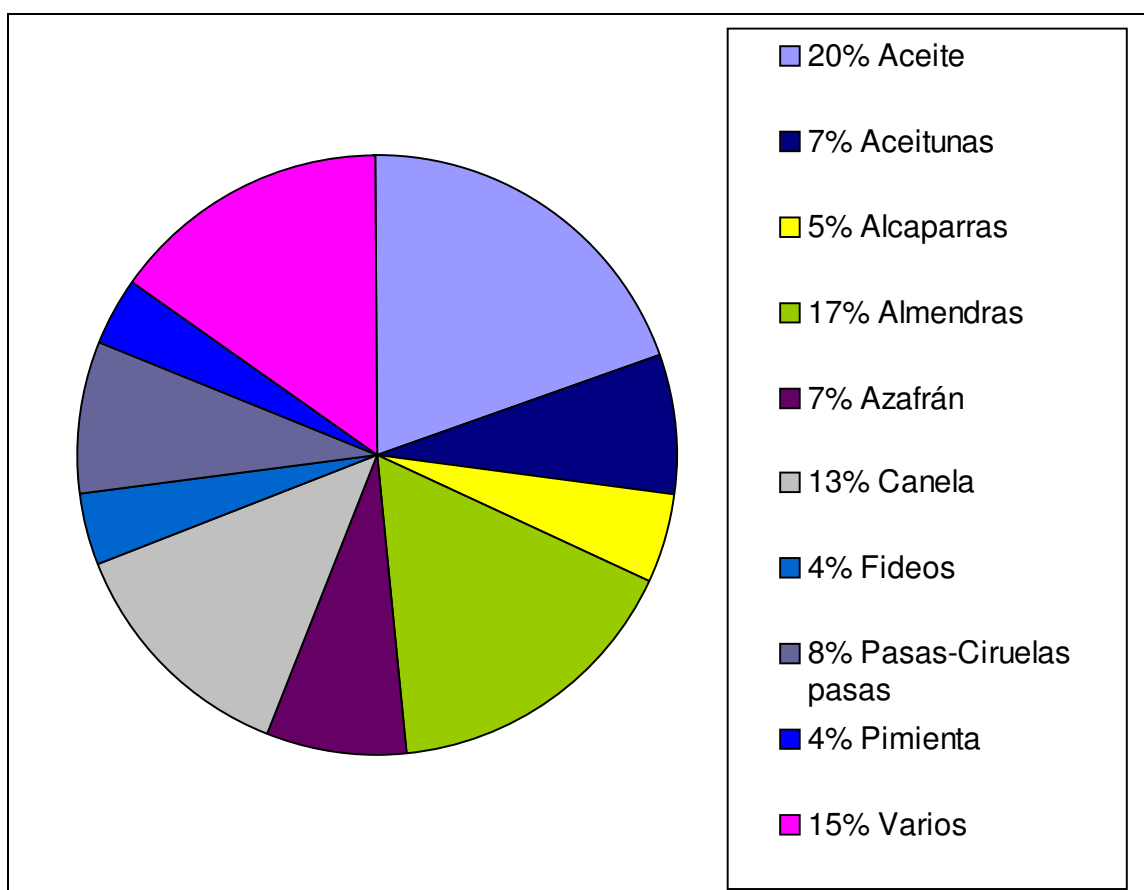
Con un 4% encontramos los fideos y la pimienta; en tanto que la categoría de “varios” la creé para reunir aquellos productos que, por sí mismos, no alcanzaban un registro dentro de la gráfica, pero que en conjunto equivalen al 15% y lo conforman los abarrotes, los alcauciles, las avellanas, el café de La Habana, las castañas, el clavo, el comino, el chocolate, los dulces, las frutas en aguardiente, los garbanzos, los higos, el maná, la miel, las nueces, el orégano, el pan de higos, el té y el turrón. No es de sorprender que estos 19 productos alcanzaran tan bajo registro porque es sabido que la mayoría eran fáciles de encontrar en el territorio, pues eran cultivados aquí o por otras colonias dentro de la misma Hispanoamérica, con las que Nueva España mantenía contacto frecuente.

Una vez concluido el caso de los comestibles agrícolas me referiré a su otra vertiente, aquella relacionada con los productos “**animales y sus derivados**”; que a su vez

son sólo el 11% del apartado general de comestibles. Los efectos que se incluyen dentro de este caso son: los quesos, que alcanzan el mayor registro con el 20%, le sigue la mantequilla y el bacalao ambos con 16% y a continuación la manteca con el 12% y el atún y las anchoas con un 10% cada uno. En menor medida se transportaron: arenques o sardinas (4%), carne seca (1%), chorizos (3%), jamones (3%), longaniza (4%) y tocino (1%). (véase gráfica 4)

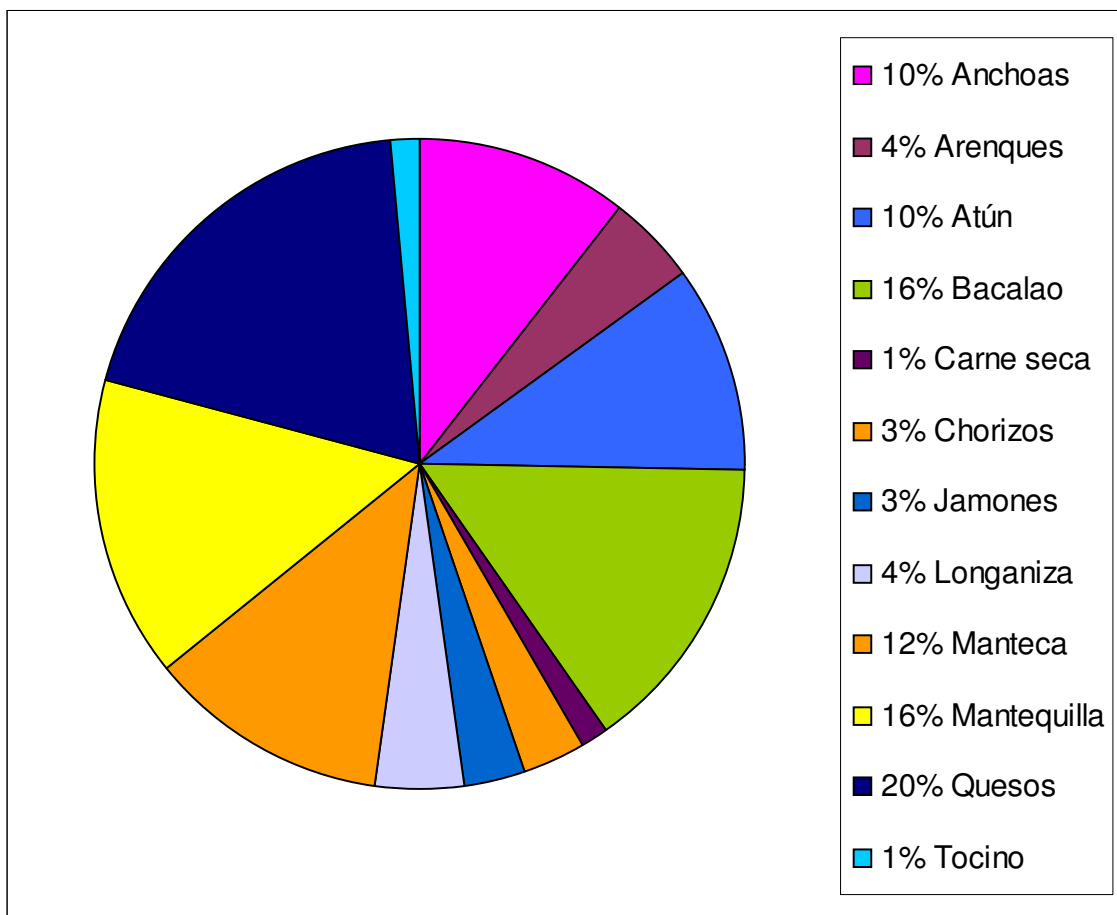
Gráfica 3

Principales productos importados que conforman la categoría de Comestibles (agrícolas), 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Gráfica 4
Productos importados que conforman la categoría de Comestibles (animales y sus derivados), 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

3. Textiles. El ramo de los textiles, al igual que en el caso de los comestibles, está dividido en dos secciones, por un lado las “telas” y por el otro los “géneros y ropa”. Lo primero que salta a la vista con ello es que no se importaron materias primas relacionadas con la industria textil, sino que por el contrario se prefirieron estos dos formatos que corresponden a géneros manufacturados, pero lo que incluso resulta más revelador es que la ropa y los géneros superaron incluso a las telas, como se desprende del hecho de que estas últimas constituyan apenas una tercera parte de las importaciones en este rubro.

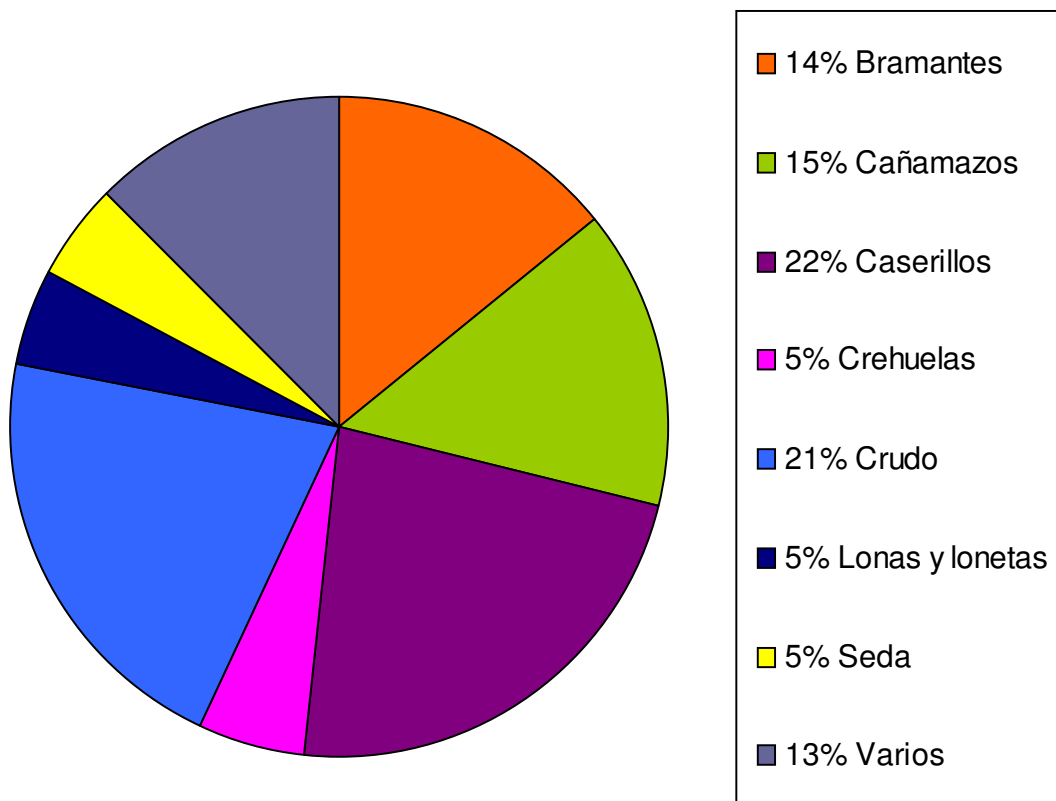
El título de “telas” comprende 15 tipos distintos de éstas y su proporción dentro de las importaciones novohispanas es la siguiente: caserillos 22%, crudos 21%, cañamazos 15%, bramantes 14%, mientras que las crehuelas, las lonas y lonetas y la seda están empatadas con un 5%. Por su parte el algodón, las blondas, la cotonia, la estopilla, las indianas, los lienzos, el tafetán y los tejidos quedaron representados bajo la denominación de varios que significó el 13% del ramo. Esta información se puede ver de manera más sencilla en la gráfica correspondiente. (véase gráfica 5)

Una disertación rápida acerca de la información expuesta en el párrafo anterior podría hacer pensar al lector que se consideró dos veces un mismo producto o que las designaciones son muy ambiguas, como en el caso de los “tejidos”, los cuales no especifican la fibra de la cual están hechos o en la “seda”, que de cierta forma podría albergar al “tafetán”, debido a ello es importante recordar que en éste y en todos los demás casos se respetaron las categorías en que los transportistas consignaban sus mercancías. Consideré mucho más enriquecedor esta forma de consignar los datos que una simplificación al incluir todos los casos en la casilla de “tejidos”.

El caso de los **géneros y ropa** está conformado por 9 productos, de los cuales los más importantes son aquellos que dan título al apartado, como se puede observar en la gráfica correspondiente. (véase gráfica 6). Advierto al lector que la designación de “géneros” es muy amplia y su contenido es engañoso, pues bajo esta calificación solían colocarse tanto los tejidos como las drogas, esta simple consideración hubiera bastado para suponerlos como casi inclasificables, sin embargo, tomando en cuenta que es bajo este rubro que solía considerarse más a los textiles y a la mercería, es que decidí dejarlo en este sitio.

Gráfica 5

Productos importados que conforman la categoría de Textiles (telas), 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

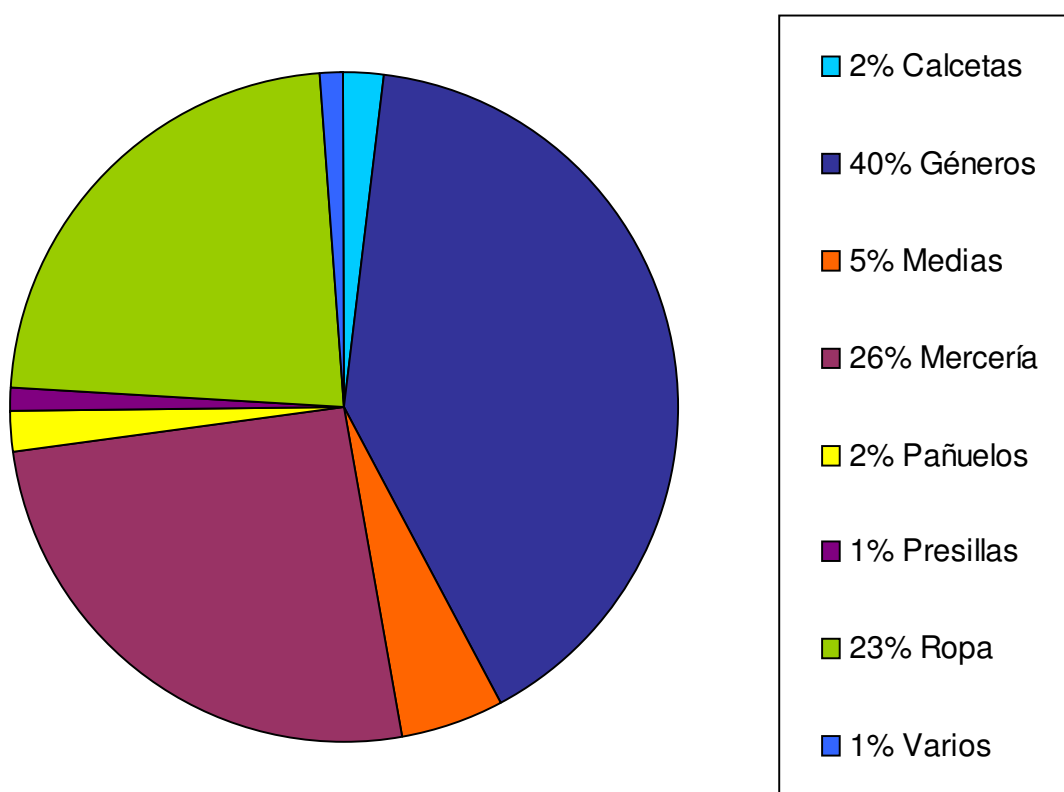
Otra llamada de atención debe hacerse para señalar que bajo la categoría de “ropa” incluí prendas como son las camisas, las casacas, los calzones de paño e incluso los vestuarios que no eran señalados como pertenecientes a algún cuerpo militar. Mientras que para el caso de la mercería puedo señalar que está conformado por hilos de diferentes tipos, cintería, plata y oro falsos, galones, agujas de diversos tamaños, botones de varios materiales, etcétera.

El resto de los artículos, acompañados por el porcentaje que representaban, son los siguientes: mercería 26%, medias 5%, calcetas 2%, pañuelos 2%, presillas 1%, mientras que la lencería y las mantillas equivalen al restante 1%. Tal y como puede verse, en la ya citada gráfica 6.

4. Metales y minerales. Uno de los más importantes ramos a los que nos referiremos a lo largo de las importaciones recabadas, debido a los productos que lo componen, es al de **metales y minerales**, pues en él sobresalen el hierro y acero, entendidos como insumos para la producción minera y agrícola, los cuales siempre constituyeron una de las mejores inversiones para todo tipo de comerciantes, en especial para los más acaudalados. El hierro ocupa el primer lugar de los metales y minerales importados con el 46%, el segundo lugar es para el acero con el 20%, no muy lejos se encuentran el azogue con el 12%, la hojalata que equivale al 14% y ya en proporciones modestas aparecen el alambre o hilo de hierro como en realidad aparece consignado (7%) y las láminas (1%), en tanto que el nitro y el cobre aparecen marcados con un 0%. (véase gráfica 7)

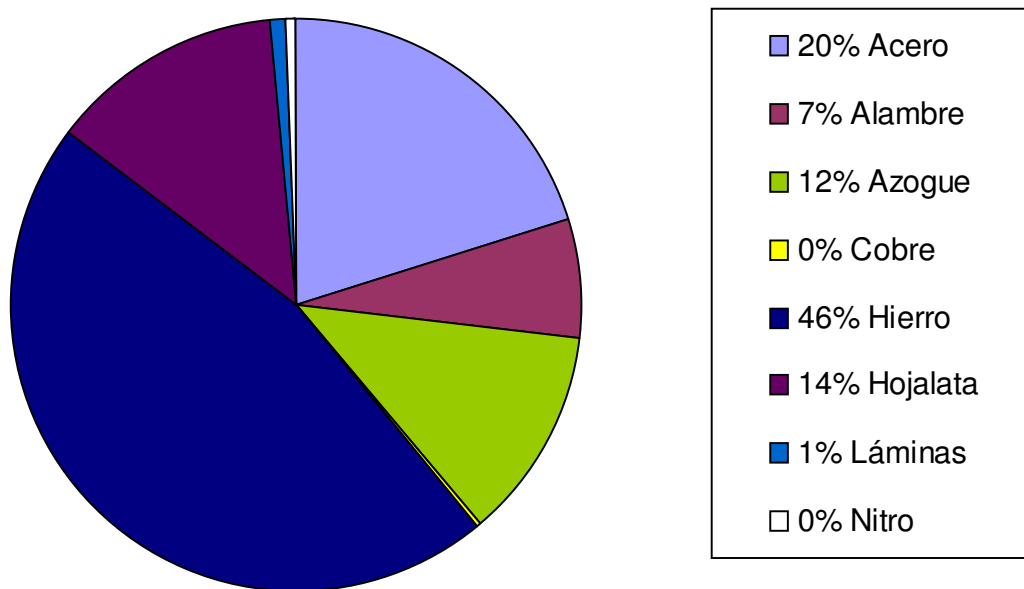
5. Materias primas. Este rubro está constituido básicamente por ocho productos, de los cuales sobresale la cera que equivale al 76% del mismo, el pedernal y los tapones de corcho representan el 10% y el 8%, respectivamente. Las implicaciones no son menores, por una parte la cera es introducida desde La Habana y por el otro es interesante que se importe tanto corcho, indicación tangencial de que la incipiente industria novohispana está embotellando una cantidad importante de algún liquido, aunque nos queda por descubrir cuál es este. Por otra parte el pedernal o piedra de chispa se utiliza principalmente para las armas de fuego que están entrando en forma considerable al territorio. De forma más bien modesta, el sebo conforma el 2% del grupo y la brea, el coral, el marfil y el peltre alcanzan el 1% cada uno. (véase gráfica 8)

Gráfica 6
Productos importados que conforman la categoría de Textiles (mercería, ropa y géneros),
1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

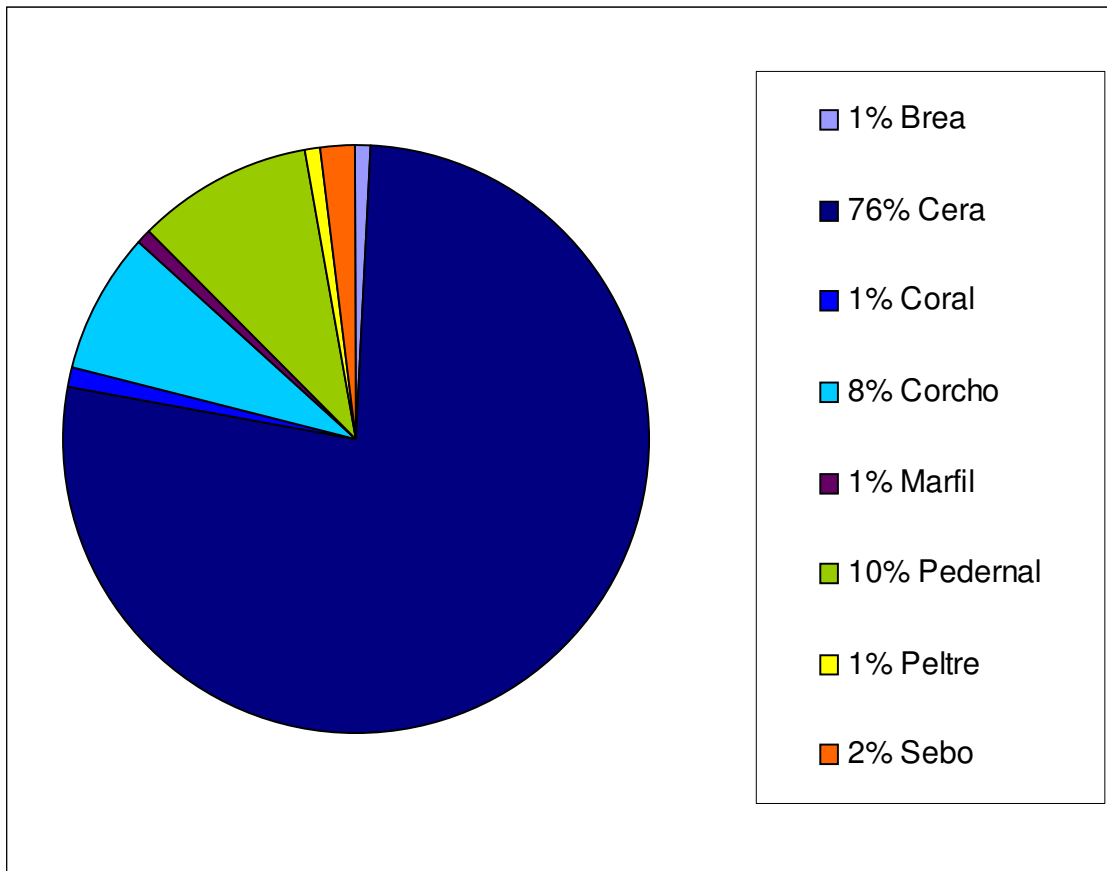
Gráfica 7
Principales productos importados que conforman la categoría de Metales y minerales,
1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Gráfica 8

Principales productos importados que conforman la categoría de Materias primas, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

6. Herramientas y ferretería. Lo más importante de la sección dedicada a los artículos de herramientas y ferretería es que el 82% de esta categoría está conformada por siete de los veintidós productos que se registraron, en las siguientes proporciones: clavazón 43%, rejas de arar 10%, palangre 9%, velas 6%, almadanetas 6%, hachas 4% y piedras de amolar 4%. El restante 18 % está conformado de los siguientes productos: alquitrán, anclas, anzuelos, barba de ballena, cañas y junquillos, cerillos, corrajes, crisoles, cuerda, chapas, herraduras, jarcia, martillos, mazas y tijeras. (véase gráfica 9)

Una vez más no sorprende demasiado que sean justo los productos relacionados con la incipiente industria novohispana los que sobresalgan, después de todo la imposibilidad de contar con hierro hacía más profunda la dependencia de la metrópoli. De este modo se apuntala el conocimiento que ya se tenía de otras investigaciones, acerca de lo preponderante que eran este tipo de productos en las importaciones ferreteras.

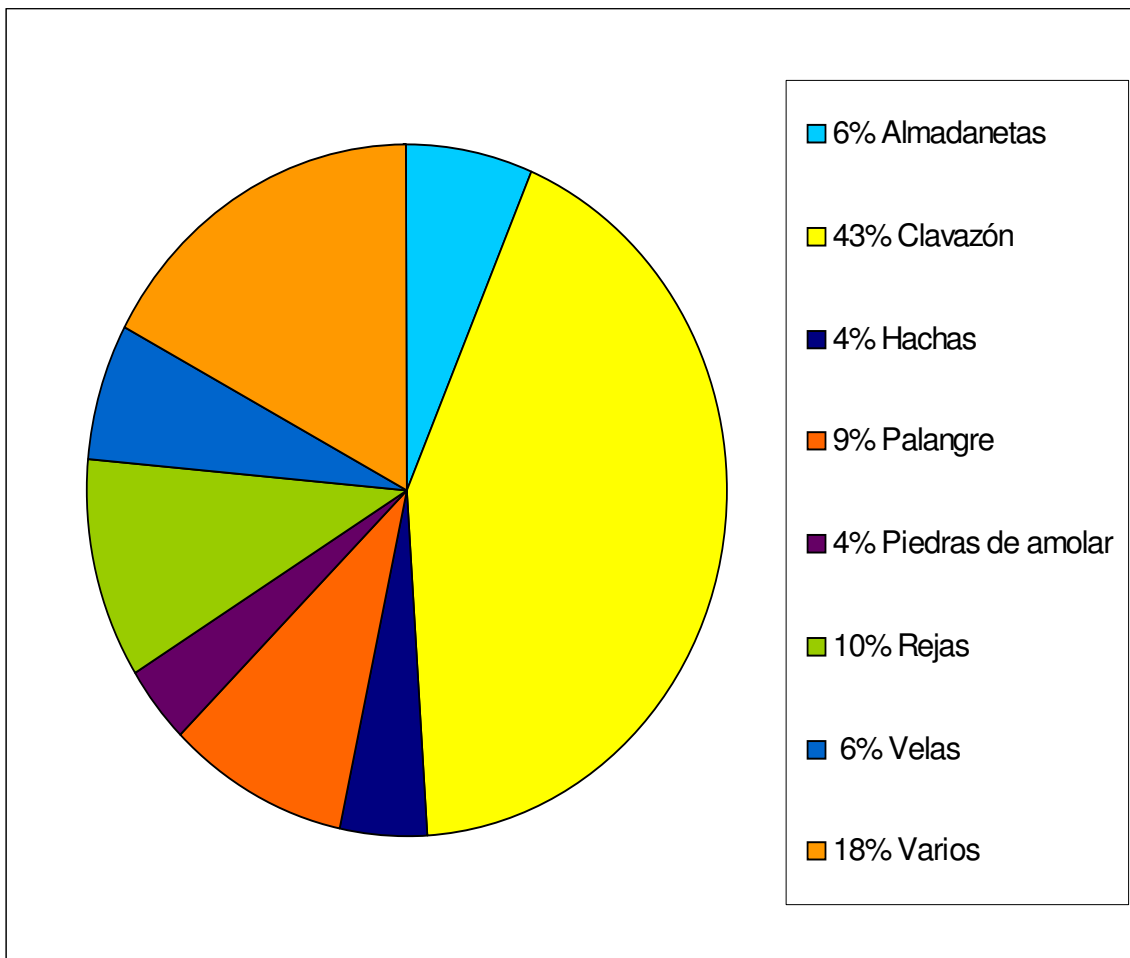
7. Papel y libros. La categoría se compone de tres productos y a pesar de que su rango es menor dentro de las importaciones ningún análisis estaría completo sin considerar este tipo de menudencias, y es que a partir de este grupo y hasta el final de este apartado nos ocuparemos de todas aquellas mercancías que alcanzaron el 7%, y menos, dentro del total de las importaciones novohispanas para el periodo 1784-1789. Dentro del grupo de **papel y libros** el primero de ellos alcanzó el 70% del mismo, seguido por los libros con el 29% y complementados por el cartón, que significó solo el 1%. (véase gráfica 10)

8. Tintes. La categoría de tintes está compuesta por apenas cuatro diferentes tipos de ellos, tal vez porque Nueva España siempre se caracterizó por ser una importante exportadora en este rubro, como podremos ver en la siguiente parte del capítulo dedicado al intercambio de mercancías realizado desde el puerto de Veracruz con dirección a los diversos puertos habilitados en la Península. Del total de los tintes la agalla, el almagre, el cardenillo y la piedra de lápiz aparecen igualados con un 25%, respectivamente. (véase gráfica 11)

9. Cristal, vidrio, loza y azulejo. La antepenúltima categoría dentro de las importaciones está compuesta por 4 productos, los cuales señalaré a continuación. El mayor porcentaje de esta categoría corresponde a la loza, que equivale al 44%, mientras que los cristales y los vidrios constituyen el 25% y 29%, respectivamente. Para completar el 100% debemos de considerar a los azulejos, que abarcan el restante 2%. (véase gráfica 12)

Gráfica 9

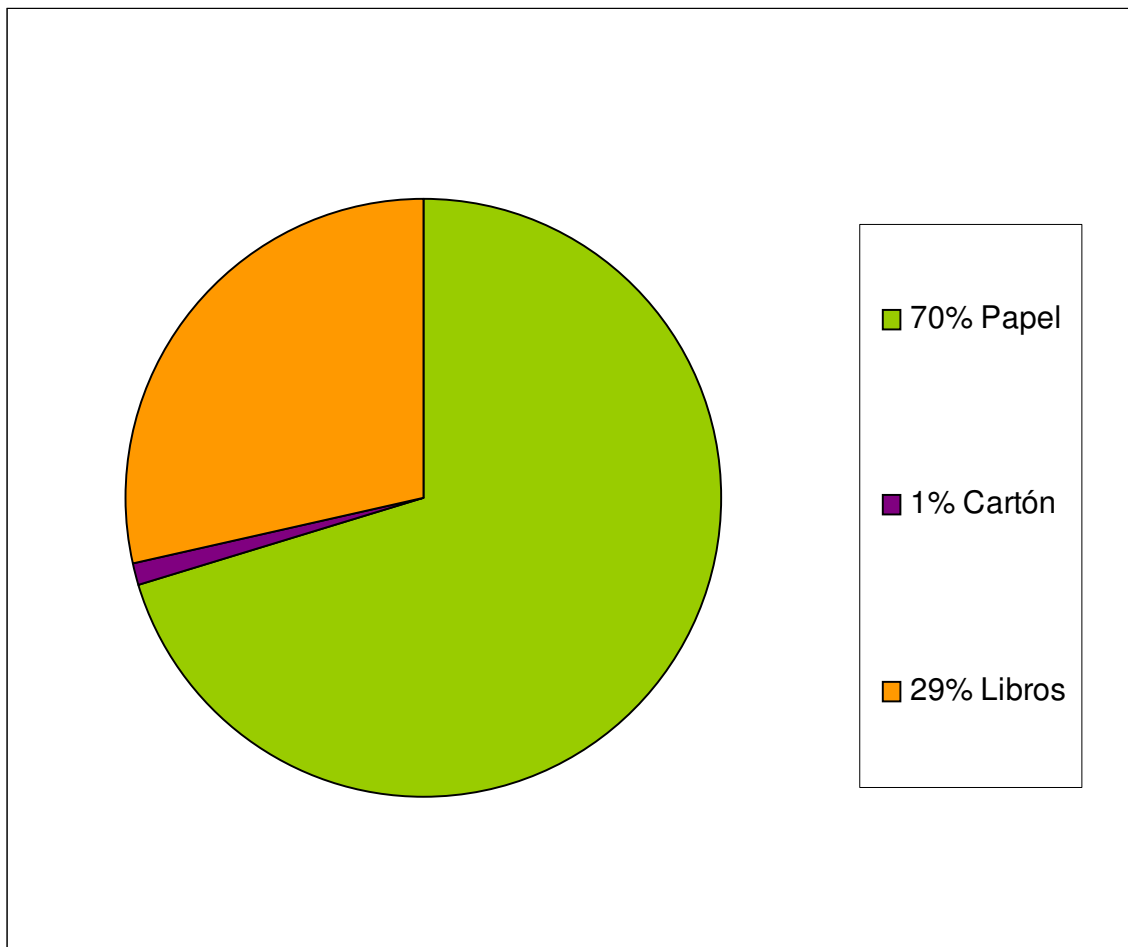
Productos importados que conforman la categoría de Herramientas y ferretería, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Gráfica 10

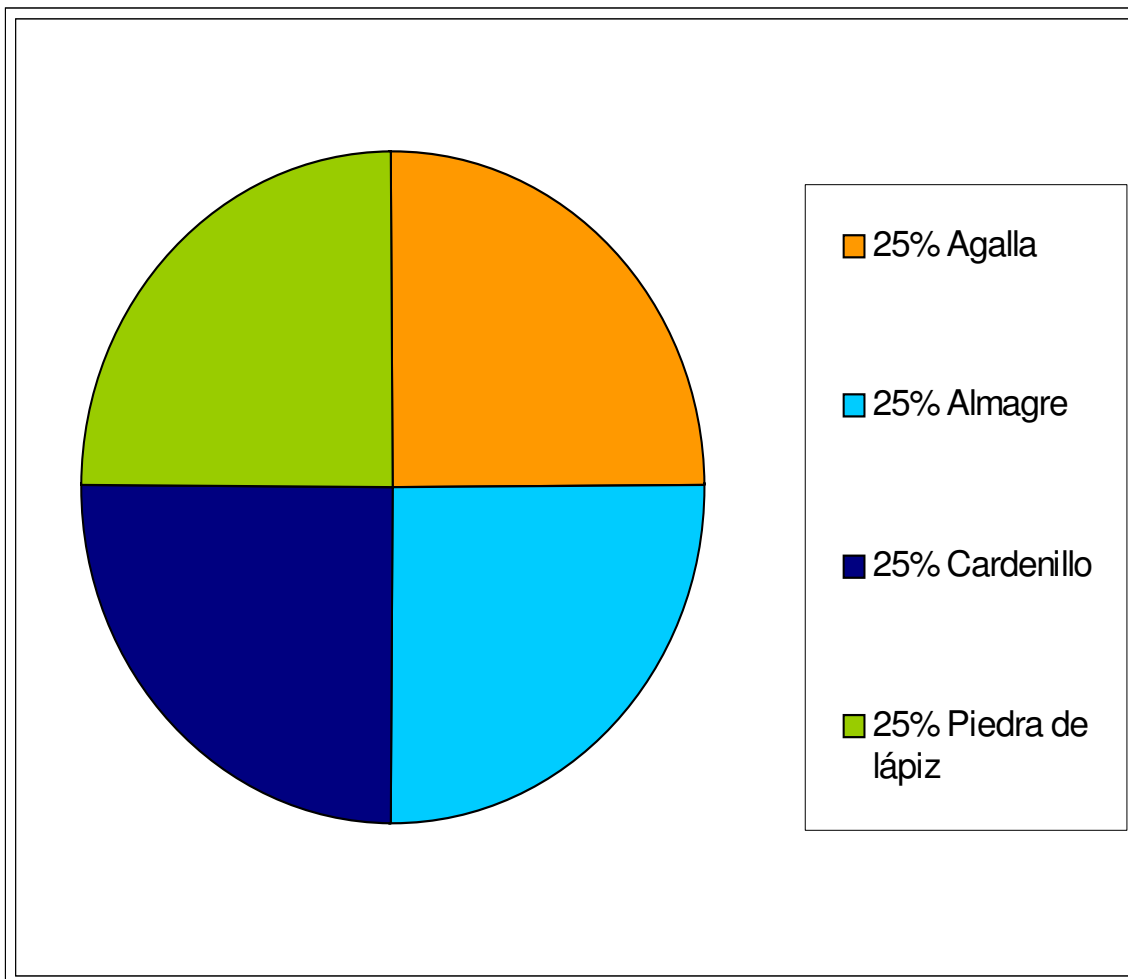
Productos importados que conforman la categoría de Papel y libros, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Gráfica 11

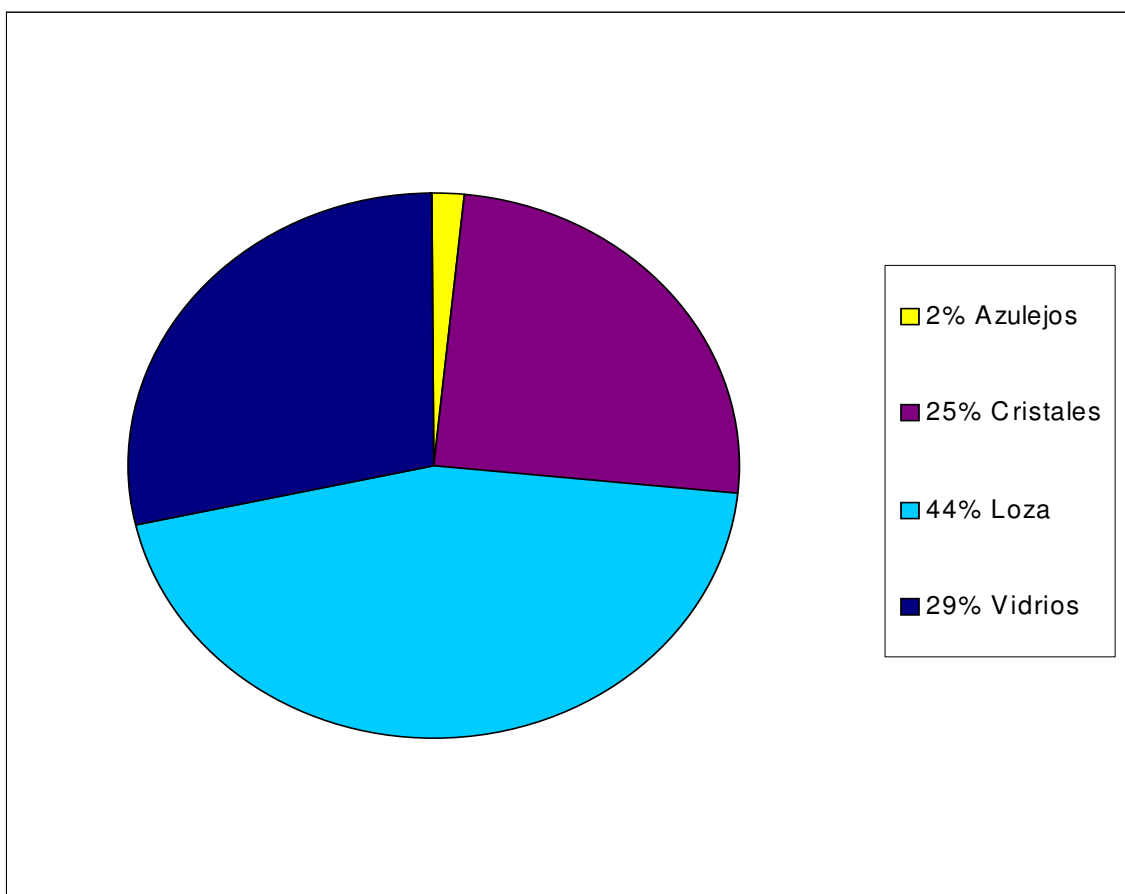
Productos importados que conforman la categoría de Tintes, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Gráfica 12

Productos importados que conforman la categoría de Cristal, vidrio, loza y azulejo, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

10. Artículos de tocador y drogas. Aquellos elementos que conforman uno de los apartados con menos introducciones, son artículos tales como las medicinas 32%, la alhucema 25%, el aceite de almendras 22%, las pomadas 5%, el jabón 4%, el romero 4%, el agua de olor 3%, el albayalde 1%, los cubillos 1%, las hojas de sen 1%, las navajas de afeitar 1% y los peines 1%. (véase gráfica 13)

11. Varios. Este último ramo dedicado a todos los accesorios que no pudieron formar parte de los anteriores se conforma de 7 productos importantes y una cantidad significativa de objetos menores que a su vez fueron colocados en la subdivisión de varios, veamos de cuáles se trata. Las armas fueron el artículo más transportado dentro del ramo, equivalentes al 27% de las mercancías, seguidos por los sombreros con el 15% y los zapatos que equivalen al 11%. Las cantarillas, los catres y los muñecos importan 4%, mientras que las leyes equivalen al 3%. El resto de los objetos, como ya mencioné queda bajo el rubro de varios y equivalen al 11% y sus nombres son los siguientes: abanicos, agua mineral, alpiste, abalorios, naipes, bolsas escarapelas, bulas, camarillas, campanas, candeleros, capilla, catecismos, coches, escapularios, escritorios, espejos, incienso, letra de imprenta, llantas, mercilleses, molinillos, ollas, palo de orozus, parlamentas, petates, plumas, pólvora, relojes, rosarios, sal de higuera, sillas de montar, sillas poltrones, tabaco y tiradillo. (véase gráfica 14) Con estos datos consumamos el desglose completo de los 170 productos que conformaron las importaciones novohispanas registradas a lo largo de los años 1784-1789 contenidos en la *Gazeta de México*.

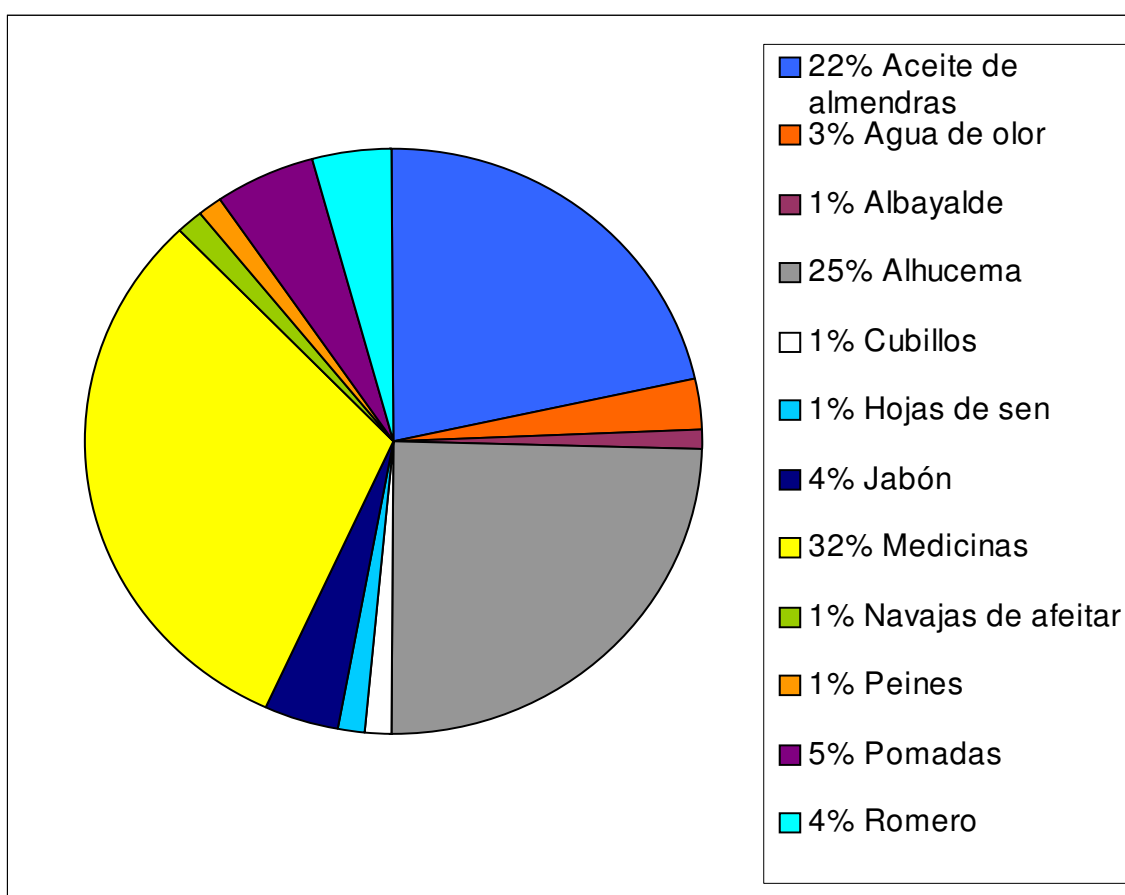
La falta de noticias sobre el valor de las mercancías o incluso sobre el valor de los impuestos pagados por las mismas podría ser considerada como una desventaja, sin embargo, este hecho inherente a las fuentes consultadas para esta investigación también puede ser visto como una prerrogativa. Dicha sinecura consiste en que a lo largo del trabajo la información responde al promedio de introducción de las mercancías y con ello lo que se obtiene es un cuadro bastante fidedigno acerca de los productos que se están comerciando en mayor medida.

Entonces de los informes mostrados hasta el momento puedo asegurar la preponderancia de los “bienes de la tierra” por encima de las manufacturas, el cual es un avance importante. Para reafirmar la aseveración anterior cabe señalar que el ramo de **vinos y licores** y los **comestibles** alcanzan entre ambos el 47% del total de las importaciones

novohispanas entre 1784 y 1789, aunque continúa el problema de saber qué porcentaje de ambos fue producido en España y qué tanto más lo fue en el extranjero.

Gráfica 13

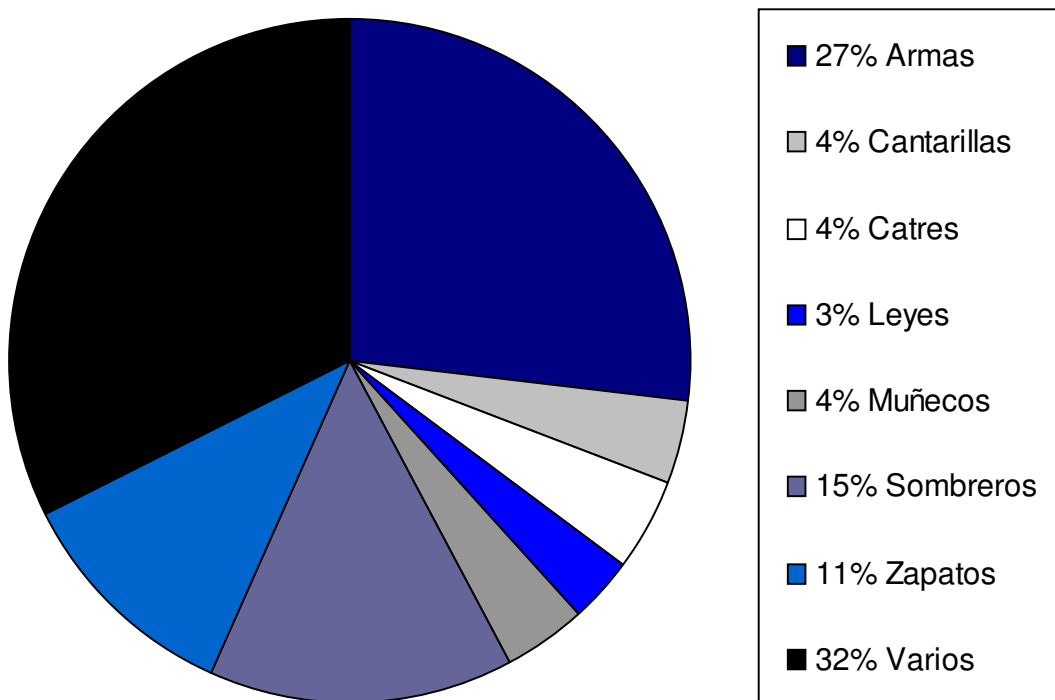
Productos importados que conforman la categoría de Artículos de tocador y drogas, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Gráfica 14

Productos importados que conforman la categoría de Varios, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Sin embargo, no dudo que las mercaderías, en su mayoría, hayan sido producidas en la metrópoli, la certeza viene del conocimiento de las cifras señaladas por John R. Fisher en su libro *Relaciones económicas entre España y América*, donde es de resaltar que la información proporcionada por dicho autor encuadra perfectamente con los datos extraídos de la *Gazeta de México*. Por ejemplo, cuando Fisher se refiere a los productos que eran enviados a Nueva España desde puertos como los de Barcelona, Málaga y Cádiz, indica que al menos en el primero de ellos, el 45% de las exportaciones estaba constituida por productos agrícolas como aceite, frutos secos, nueces, harina y sobre todo aguardiente; mientras que los textiles, los sombreros y el papel equivalían al 12%. Otro producto importante en la economía local era la seda que constituía el 16% del total.⁸

Con respecto de Málaga, Fisher nos comenta que las sedas, los lienzos de Valencia, la lana y los tejidos de hilo eran de importancia dentro de la economía regional, no obstante que el verdadero grueso de sus exportaciones eran los productos agrícolas: uvas, pasas, almendras, limones, alubias, naranjas, higos y vino dulce⁹.

Parece claro que la libertad de comercio permitida, o posiblemente tolerada a decir de los contemporáneos, creó una demanda inusual de mercancías en la metrópoli que incentivó a la industria local, sobre todo en el a zona sur y centro de la península, la cual tuvo que incidir directamente sobre Cádiz al ser este puerto el que más favorable disposición mantenía con respecto del comercio trasatlántico. La labor de los comerciantes allí asentados es conocida y por ello no es necesario insistir sobre su papel de testaferros de sus pares foráneos, razón por la cual solían remitir en su mayoría géneros extranjeros, sin embargo ello no impidió que estos mismos transportaran mercancías nacionales, tales como: aceite, aceitunas, higos, uvas, pasas, nueces, frutas en conserva, vinos y aguardiente¹⁰ que, como hemos observado, constituyen el grueso de las importaciones a territorio novohispano.

Regresando a la información de esta tesis hay que indicar que el tercer producto más importado fue el de los **textiles**. En este caso, como ya lo ha señalado Fisher, es poco lo que puede ser considerado como producido en España, pues si bien la industria textil parecía comenzar a conseguir un papel importante en aquellas tierras por dicho periodo, estudios

⁸ John R. Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*, p. 181.

⁹ Fisher, *op. cit.*, p. 182.

¹⁰ *Ibidem*, pp. 183-184.

recientes señalan los problemas a los que se enfrentó ésta, principalmente ante la falta de competitividad de sus precios con respecto a las mercancías elaboradas en otras naciones. Incluso los mismos contemporáneos señalaban que: “La mayor extracción de nuestros frutos y géneros nacionales, no puede depender meramente de la libertad y es preciso que concurra en ellos la buena calidad en cada especie y la conveniencia en el precio”¹¹, siendo este último factor el verdadero incentivo para que este tipo de manufacturas tuvieran salida en el mercado novohispano.

Con respecto a la procedencia de los textiles entonces no se puede agregar mucho, salvo acaso, que incluso cuando ciertas fuentes llegan a señalar la procedencia de los mismos, no se puede confiar demasiado en tales aseveraciones, pues, por ejemplo, los datos consignados por Javier Ortiz de la Tabla en su trabajo *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia* están exageradas, como lo advierte el mismo consulado de comerciantes de México al señalar: “Ya hemos dejado asentado, y no admite duda, que los géneros extranjeros componen la principal gruesa del surtimiento que se introduce al reino, porque los españoles cuando mucho llegan a la quinta parte con respecto al todo de lo que se gira [...]”¹². Como si esta estimación fuera menor, también es bastante conocida, la práctica recurrente de reetiquetar mercancías como aparece mencionado por el consulado de Cádiz: “Que la extracción de frutos y manufacturas nacionales casi es imposible sujetarla a un calculo prudente, por la interpelación que con ellas ha facilitado a los extranjeros las marcas y sellos de las fábricas de la península, con tanto perjuicio de los reales derechos de V. M., del estado y del comercio [...]”¹³. Y es que independientemente de que este hecho pudiera ser o no prevenido, la realidad es que la contabilización según el concepto de géneros nacionales y extranjeros no concuerda ni con lo dicho por el consulado de comerciantes de México, ni con las noticias sobre la producción lograda en aquellos años en la península.

¹¹ “Extracto del informe hecho al Rey por el Consulado de Cádiz sobre la situación del comercio entre España y las Indias. Con notas y observaciones firmadas por Antonio Flores (1788)”, en Enrique Florescano, y Fernando Castillo (comps.), *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, p. 149.

¹² “Informe del Consulado de comerciantes de México al Rey sobre la situación del comercio y la economía de Nueva España (1788)”, p. 101.

¹³ “Extracto del informe hecho al Rey por el Consulado de Cádiz sobre la situación del comercio entre España y las Indias. Con notas y observaciones firmadas por Antonio Flores (1788)”, pp. 142-143.

Antes de pasar al siguiente tema es trascendental insistir en el hecho de que las mercancías consideradas bajo la denominación de **textiles** son géneros manufacturados, listos para su comercialización en Nueva España y que, en comparación con esos, son limitadas las introducciones de telas, lo cual significa que ni siquiera se consideraba posible maquilar productos en América, sino que más bien era un mercado deficitario de manufacturas europeas.

Para concluir este pequeño recuento acerca de la información más trascendente de lo mencionado hasta ahora me avocaré a los **metales y minerales**, grupo que ocupó el cuarto puesto dentro de las mercancías importadas con el 9% del total. Como parte fundamental de este ramo sobresalen el hierro, el acero, la hojalata y el azogue, y aunque en su momento ya nos hemos referido a la importancia que tuvieron por su estrecha relación con la industria novohispana, no está de más seguir resaltando que una vez en el territorio servían para fabricar herramientas utilizadas en la minería o en la agricultura, ello es importante porque esa misma circunstancia los emparenta con las **herramientas y ferretería** (5%), sección donde el clavazón, las rejas de arar, las almadanetas, las hachas y otros productos similares son preponderantes y que expone la situación de dependencia en que se pretendió mantener al territorio novohispano en ciertos rubros.

Con respecto a la procedencia de estos artículos Fisher nos señala que la región de las provincias vascas, cuyo puerto natural de salida fue Santander, era conocida ampliamente por la exportación de productos acabados de la industria metalúrgica. Este dato debe tenerse en cuenta pues, junto con la información contenida en la *Gazeta de México*, puede aportar información valiosa acerca de, si bien ya no digamos, la zona de producción de ciertas mercancías, sí sobre el territorio donde se embarcaban y con ello elaborar a largo plazo esbozos sobre las rutas, las regiones comerciales y mercantiles, u otros.

Composición y características de las exportaciones.

Algunas noticias o variables que deben actualizarse para el caso de las exportaciones realizadas desde Veracruz son: el número de viajes contabilizados y los puertos involucrados al otro lado del Atlántico. Sobre el primer caso vale señalar que los viajes registrados por la *Gazeta de México* se reducen a 215, apenas dos menos que en el caso de

las importaciones; mientras que los puertos que recibieron productos novohispanos se limitan a 8 (Alfaques, Barcelona, Cádiz, Málaga, Sevilla, Santander, La Coruña y Tenerife). La variedad de productos comerciados sigue la tendencia descendente ya anunciada y se limitan a 141, aunque ello aparece compensado, en ocasiones, por los diferentes tipos o clases que de un solo producto suelen aparecer, un ejemplo es la madera, la cual es consignada en cuatro tipos generales, como lo son: el cedro, de construcción, caoba y gateada.

Por otra parte, el número de categorías en que se dividió la totalidad de las mercancías también se redujo en comparación a las importaciones, es decir, siete. En algunos casos los renglones son idénticos a los manejados para el caso de las importaciones, pero en otros hubo que caracterizarlos tomando en cuenta las particularidades de los efectos novohispanos. Los apartados que constituyen las exportaciones son: **metales y minerales, tintes, productos agrícolas, productos pecuarios, artículos de tocador y drogas, fibras vegetales y varios**. Como ya he mencionado antes, el periodo a considerar dentro de este capítulo son los seis años transcurridos entre enero de 1784 y diciembre de 1789.

Una vez que he señalado los datos anteriores, lo que procede es marcar la importancia relativa que tuvo cada una de las categorías en que fueron divididas las exportaciones, para después presentar los productos que constituyen a esos mismos ramos. Comenzaré por señalar que los **productos agrícolas** y los **tintes** fueron los artículos más exportados y juntos equivalieron al 45%, en seguida aparecen los **metales y minerales** (16%), después los **artículos de tocador y las drogas** (12%) y a continuación los **productos pecuarios** (9%). El restante 18% está constituido por las **fibras vegetales** y los **varios**, repartidos en la siguiente proporción 13% para el último grupo y el restante conformado por los diversos tejidos. (véase gráfica 15)

De esta forma el análisis de las exportaciones constituye una buena excusa para afrontar la aseveración reiterada que hace John R. Fisher acerca de la composición de las remesas novohispanas, de las cuales asegura:

La gama de productos exportados desde Nueva España en el periodo que comienza en 1778 era amplia. Virtualmente todos los barcos que llegaban a España desde Veracruz llevaban cueros, cochinilla, especias y tintes vegetales, y el último de estos productos era

esencial en el comercio entre Campeche y España. La explicación, lo principal del papel dominante del virreinato en el comercio imperial no se basa, sin embargo, en sus actividades agrícolas –aunque eran más activas y variadas–, sino en el crecimiento de su industria minera [...] ¹⁴.

Después de estos dos primeros acercamientos generales al tema procederé a hacer el desglose de cada conjunto de mercancías, para así profundizar en las características y particularidades del comercio exterior novohispano.

1. Metales y minerales. Conformado por 7 productos, los efectos son: cobre, estaño, oro, piedra de mina, piedra mineral, plata y plomo. Su importancia relativa asciende al 16% de las exportaciones y por tanto ocupa el tercer lugar dentro de las mismas, no obstante tal aseveración es sintomática de la investigación realizada por mí y es que si bien los datos que apporto son representativos del número de introducciones o extracciones que tuvo un producto en los seis años estudiados, tal reconocimiento, sin embargo, no tiene ninguna clase de vinculación con la importancia otorgada por los contemporáneos, los cuales concebían, por lo menos en parte, el valor total de las cargas transportadas o los impuestos que pagaba una determinada cantidad de mercancías como los indicadores reales de la bonanza comercial.

De acuerdo con dicha lógica el ramo de metales y minerales tendría que ser el principal representante de las exportaciones, debido a la importancia de las extracciones en plata y oro ¹⁵. Sin embargo, hasta que no cuente yo con un medio eficaz de establecer una relación directa entre el valor del resto de las mercancías y la cantidad exportada de estas mismas hemos de considerar como parciales los datos que presento.

Para empezar, debo señalar que de acuerdo con los datos recopilados en la *Gazeta de México* para el tema de los **Metales y minerales** la plata y el oro constituyen el 78% del ramo, la primera con un 53% mientras que por concepto del oro se registró un 25%. Las

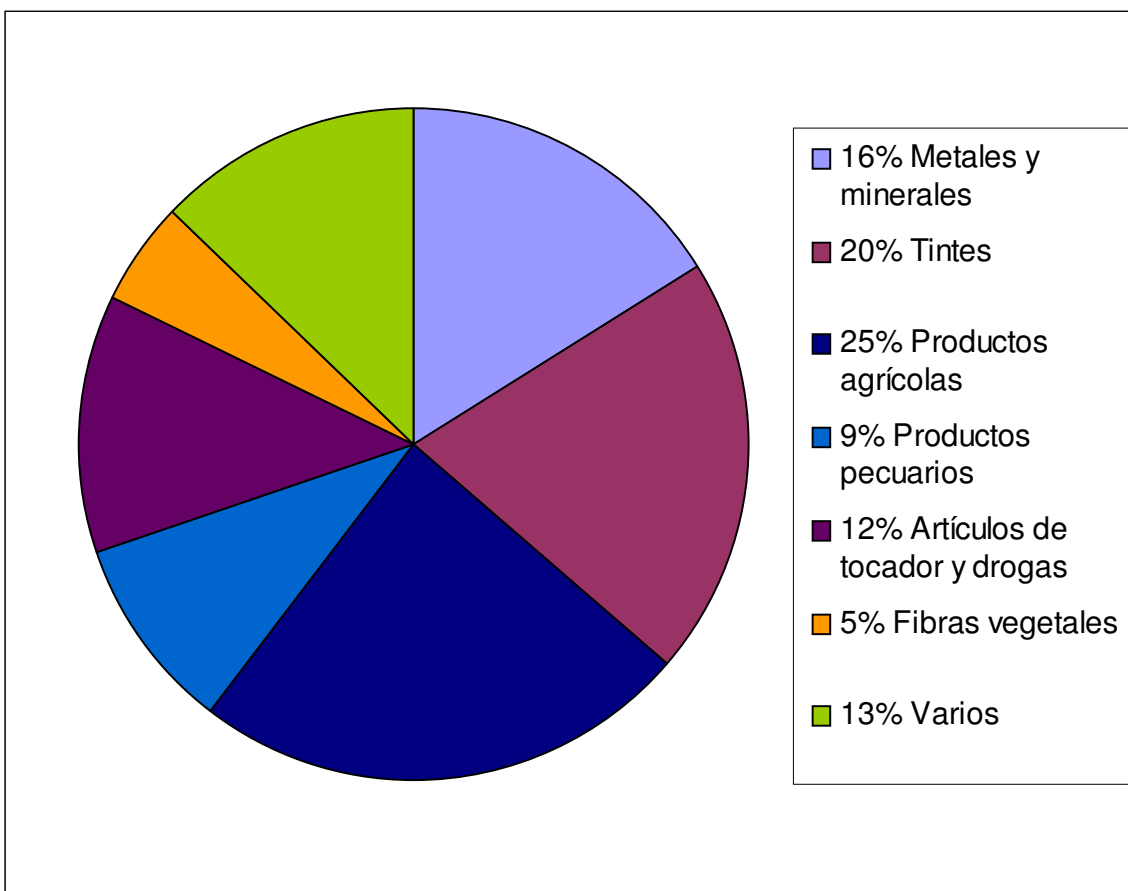
¹⁴ Fisher, *op. cit.*, p. 206; o John R. Fisher, “El impacto del comercio libre en América durante el último cuarto del siglo XVIII”, en Joseph Fontana y Antonio Miguel Bernal (comps), *El comercio libre entre España y América 1765-1824*, Madrid, Fundación Banco Exterior, p. 31.

¹⁵ Antonio García-Baquero refiere a la cuestión más general de las importaciones imperiales la siguiente frase, la cual, sin embargo, puede ser aplicada al caso novohispano: “En resumen y pese al carácter meramente estimativo de algunos de los datos barajados, parece, no obstante, incontestable esta estructura metalista apabullante del tráfico colonial de importación y, ‘razonablemente’, también con vocación de longevidad casi irreversible”. Antonio García-Baquero, *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado: problemas y debates*, pp. 60-62.

anteriores afirmaciones nos quedan más claras si indico que se registró una extracción promedio de casi once millones de pesos anuales, la cual se realizó por varios conceptos según veremos más adelante (véase cuadro 1).

Gráfica 15

Conformación general de las exportaciones novohispanas hechas a los puertos habilitados en España, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Cuadro 1.

Exportación anual de plata según la *Gazeta de México*.

Plata	Pesos	Marcos	Onzas		Castellanos	Tablillas
1784	7,165,500	1,247	3	9 rs.		
1785	12,083,587	9,005 1/2	5			81
1786	6,779,402	2,151	9	4 rs. 14 ts. 5 gs.	457	
1787	13,101,597	3,968 1/2	29 1/2	42 rs. 2 ts. 11 gs.		
1788	15,127,470	1,754	67	96 rs. 10 ts. 5 gs.		
1789	11,722,568	2,601	204	55 1/2 rs. 7 ts.		
Total	65,980,124	20,727	317 1/2	206 1/2 rs. 33 ts. 21 gs.	457	81

Fuente: Las cifras mostradas en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

En este punto es necesario hacer una relación breve, aunque a la vez fiel de las consideraciones obtenidas por otros investigadores con respecto al fenómeno de la minería a finales del siglo XVIII y el supuesto auge de la economía novohispana que lo acompañó. Todo ello sin perder de vista que el tema central de esta tesis es el comercio y que por tanto los señalamientos pueden resultar esquemáticos.

Por principio de cuentas Fisher no es ni con mucho el primero en señalar la preponderancia de la minería dentro de la economía novohispana, por el contrario, dicho autor solo confirma una serie de aseveraciones que tienen entre sus primeros y principales defensores a Alexander Von Humboldt, quien consideraba a la minería, la agricultura y a las manufacturas como las bases de la producción colonial¹⁶. Sin embargo, a principios del siglo XIX, el estudioso alemán señalaba que la mayor parte de dicha producción estaba dirigida al consumo interno y que igual sucedía con las manufacturas, pues aunque en ciertos casos algunas mercancías alcanzaron el mercado del Caribe su proporción era menor.

Por lo que respecta al grueso de las exportaciones Humboldt remarca que éstas se repartía entre la plata (80%) y los tintes, el algodón, el azúcar, las especias y algunos condimentos (20%), como podemos observar el comentario es similar al de Fisher. Para justificar la observación de ambos autores sobre la plata y el porcentaje con que aparece en esta investigación, comenzaré por señalar que la extracción argentífera novohispana llegó a representar dos terceras partes del total mundial de la época¹⁷.

Fue tal el crecimiento de las cifras sobre producción de plata y se elevaron de tal modo desde los últimos veinte años del siglo XVIII, que los historiadores contemporáneos aun tratan de explicar el fenómeno. Sobre todo porque en la época dicho crecimiento fue visto como resultado de mejoras en el orden estructural del gobierno Borbón, pero también como resultado del: “[...] progreso de la población y de la industria, de las luces esparcidas, de la rebaja del precio del azogue en 1777, del descubrimiento del mineral de los Catorce

¹⁶ Sobre la preponderancia de los metales, aunque a nivel imperial, véanse los datos aportados por Antonio García-Baquero. Recuento de las opiniones señaladas por diversos autores sobre la cuestión y que oscilan entre el 85% que nos señala Pierre Chuanu y el 81.8% que calculaba, el marqués de la Ensenada, constituían los metales preciosos con respecto del total de las importaciones peninsulares. García-Baquero, *op. cit.*, pp. 60-62.

¹⁷ Herbert S. Klein, *Las finanzas americanas del imperio español, 1680 – 1809*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. 1994, p. 97. Cita a su vez a: Alexander Von Humboldt, *Essai politique sur le royaume de la Nouvelle-Espagne*, París, 1811, vol. III, p. 346.

(sic) en 1778, del fomento de la mina de Valenciana en 1768, del establecimiento del Tribunal de Minería y más que todo de la libertad de comercio desde el año de 1778¹⁸. No obstante, investigaciones recientes revelan que la conjunción de factores va mucho más allá de la simple emisión de decretos reales o de una mejora en el suministro de azogue que se completó con ciertos incentivos fiscales a los productores.

Resulta insuficiente el intento por demostrar que unos cuantos decretos, un par de descubrimientos fortuitos y unos limitados incentivos bastaron para convertir a los reales mineros novohispanos en los mayores productores de plata en el mundo a finales del siglo XVIII¹⁹, básicamente porque más que los descubrimientos hubo por lo menos una razón de mayor peso, como lo fue: la decidida participación del capital en las empresas mineras. Lo que redundó en el desplazamiento de los comerciantes aviadores por otros inversionistas con mayor caudal.

El éxito de los incentivos fiscales como una medida para el aumento de la minería, por su parte estuvo relacionado con una reducción de los costos de producción, a través de las exenciones fiscales a los productores o directamente por el interés estatal de mantener bien dotada a Nueva España de mercurio, producto que además vio reducido su precio mediante el subsidio real. Sin embargo, no fue la única baja en los costos de inversión pues, a partir de la última mitad del siglo XVIII, se comienza a extender el uso de la pólvora para socavar los filones; mientras que el mayor control sobre los trabajadores aumentó el margen de ganancia de los dueños de las minas, haciéndolas más rentables.

Pero la imagen de una bonanza minera no dependió de los buenos deseos reales ni puede ser considerada una simple especulación, los autores que la defendieron se basaron sobre todo en las cifras de acuñación de las casas de moneda reales, pues tal y como lo señala David Brading:

Por otra parte México no contaba con un mercado de la plata, estrictamente hablando, porque la ley disponía que toda la plata fuera acuñada; el producto final

¹⁸ Alexander Von Humboldt, *Tablas geográfico políticas del Reino de Nueva España*, introd., transcripción y notas de José G. Moreno de Alba, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1993, pp. 84-85.

¹⁹ El debate sobre los intereses que buscaban satisfacer el rey y sus ministros al implementar el reglamento de comercio libre y otras medidas conocidas como reformas Borbónicas aun es oscuro y van desde la “necesidad de una explotación más integral del conjunto de los recursos naturales americanos y no sólo, como hasta entonces había venido ocurriendo de su riqueza metálica”, hasta la búsqueda del aumento de la producción nacional, que deja de lado la recaudación fiscal que ha últimas fechas se le ha achacado. García-Baquero, *op. cit.*, pp. 62-63 y 127-132.

de la minería era la moneda, principalmente las famosas piezas de ocho conocidas por todos. Así pues, sus minas y haciendas de beneficio no hacían más que producir la materia prima con la que se manufacturaba el producto terminado [...]²⁰.

No obstante investigaciones más recientes matizan el optimismo con que fue aceptada la tesis del aumento sostenido de la producción de plata. Las nuevas posturas señalan que las cifras conocidas solo nos muestran el crecimiento de los ingresos fiscales, en parte derivados de un mayor número de impuestos a la producción, al consumo y sobre todo a los intercambios y al comercio²¹; además de un mejor y más eficiente cobro de los mismos; el gravamen a los ahorros individuales e institucionales²²; e incluso el inicio del envío extraordinario de fondos por concepto de préstamos extraordinarios, forzosos o mediante donaciones.

La postura de una mayor extracción de caudal por sobre una elevación en la producción de plata es factible y además puede ser probada si tomamos en cuenta los conceptos por los cuales se hicieron los traslados en plata desde Veracruz hasta los diversos puertos habilitados en la península, en los años de 1784-1789. El envío de remesas comprende dos grandes rubros: el de los impuestos y el pago de las mercancías comercializadas al interior del territorio novohispano.

Dentro del primer grupo podemos contar: las soldadas y arribadas (973,885 ps.), los ramos reales (7,812,345 ps.), los bienes de cuenta del rey (13,828,402 ps.) y los bienes impuestos por cuenta del banco de San Carlos (221,102 ps.); mientras que los bienes exportados por cuenta de particulares (7,319,266 ps.) aparecen justo bajo esta denominación o bien bajo la categoría más genérica de pertenecientes al “comercio” (34,097,823 ps.). Por último, he de señalar que incluso existen registros aislados en los cuales se señala el traslado de plata, pero sin especificar algún remitente o rubro en

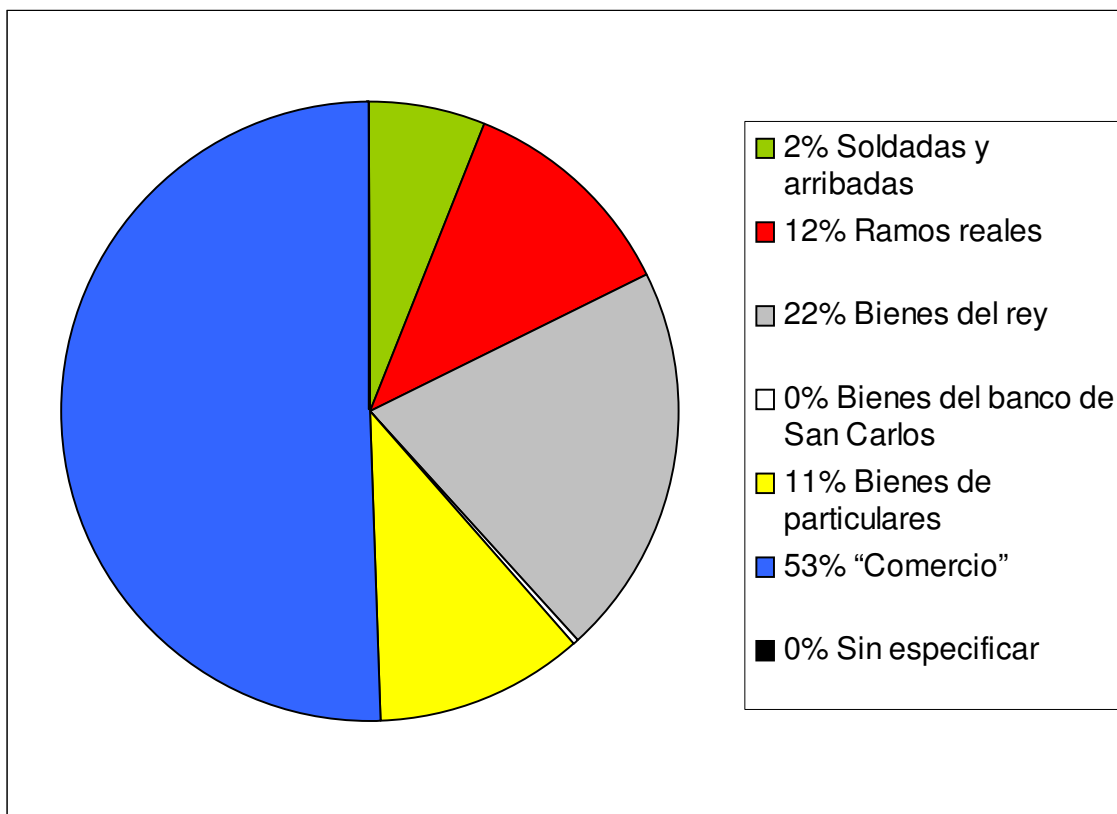
²⁰ David Brading, *Mineros y comerciantes en el México borbónico, 1763-1810*, México, Fondo de Cultura Económica, 1975, pp. 181-182.

²¹ John J. Tepaske, “La crisis financiera del virreinato de la Nueva España a fines de la colonia”, en *Secuencia*, Nueva Época, Núm. 19, enero – abril, 1991, pp. 123-140. Este autor menciona además un incremento notable en el número de impuestos argentíferos, sin embargo, Klein, nos indica que: “En gran parte del siglo XVIII, el ingreso minero constituyó sólo de 20 a 30% del total de los ingresos reales. Además no se trataba de un patrón consistente, ya que tanto en la década de 1680 como en la de 1780 y después, su relativa importancia descendió a la mitad de esa suma. En realidad en el último quinto del siglo XVIII, los impuestos agrícolas y comerciales adquirieron mucha más importancia para la tesorería real que los de la minería”. Véase: Klein, *Las finanzas americanas del imperio español, 1680 – 1809*, p. 98.

²² *Ibidem*, pp. 123-127.

particular al cual esté adscrita (8,710 ps.), que sin embargo, es más que probable estén destinados al pago de mercancías²³. (Véase gráfica 16)

Gráfica 16
Conceptos de exportación de plata, 1784-1789.

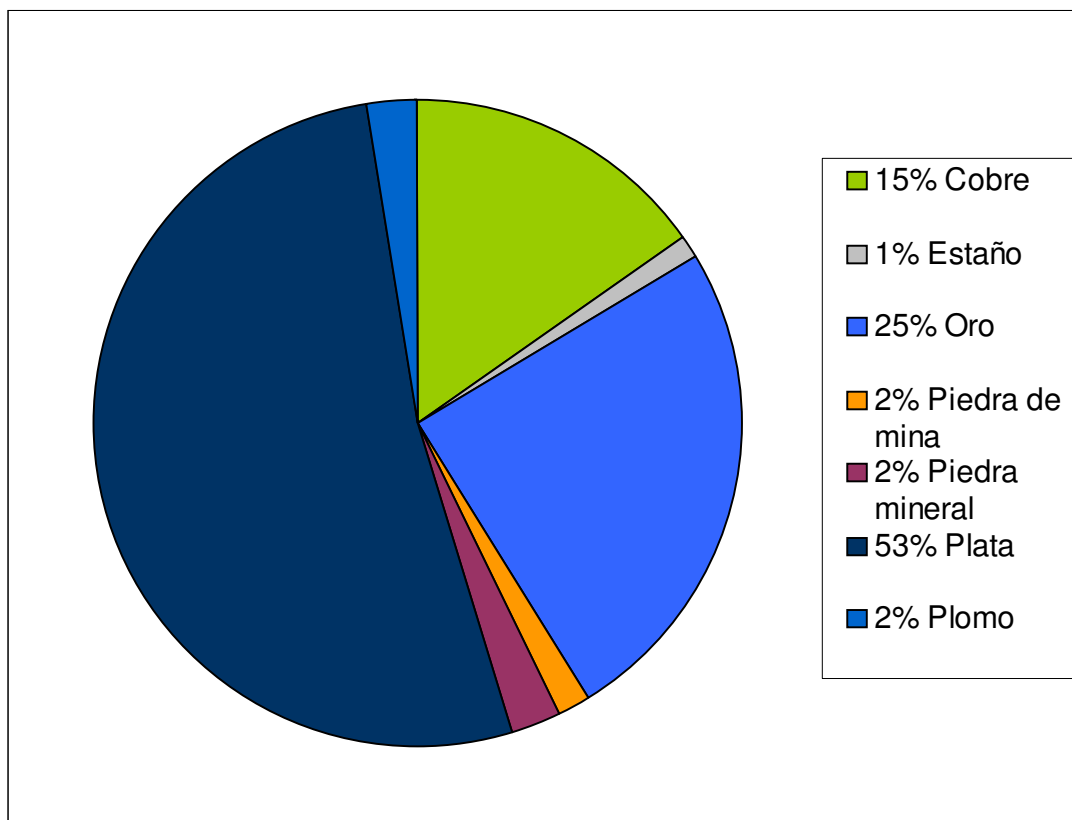


Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

²³ Las cifras mostradas son aproximaciones, que no toman en cuenta la plata transportada en marcos, ni en barras. A su vez las cifras son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Gráfica 17

Principales productos exportados que conforman la categoría de Metales y minerales, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Hasta este punto hemos señalado la importancia de la plata y el oro para las exportaciones novohispanas, nos hemos pronunciado con respecto al posible crecimiento de la producción minera y lo hemos justificado tomando en cuenta los conceptos bajo los cuales eran transportados los bienes. Sin embargo, para concluir esta parte nos falta indicar el porcentaje que constituían el resto de los metales y minerales dentro del ramo. La proporción es la siguiente: el cobre significó el 15% del total, el plomo, la piedra de mina y la piedra mineral equivalieron al 2% cada uno, mientras que el último lugar es para el estaño que apenas si alcanzó el 1%. (véase gráfica 17)

Por lo que respecta a la cuestión de que los **metales y minerales** ocupen el tercer puesto, por debajo de los **productos agrícolas** y los **tintes**, es importante recordar al lector que la plata mantiene una importancia relativa menor con respecto a la de otros productos de los ramos ya mencionados solo en consideración al número de extracciones realizadas, en los seis años comprendidos entre 1784 y 1789, a pesar de ello si se toma en cuenta el valor que importaba la plata en su papel de mercancía, resulta entonces obvia su trascendencia como ya lo he señalado en los párrafos anteriores e indiscutible el papel asignado por todos los investigadores desde Humboldt hasta la fecha, los cuales la colocan al frente de todos los elementos exportados.

Finalmente, salvo los porcentajes presentados, podemos asegurar, con respecto al tema de la composición de las mercancías, que a grandes rasgos no existe una variación real de la preponderancia de la plata dentro de las exportaciones, así como tampoco lo habrá para el resto de los ramos que las conforman. Sin embargo, la posible aportación de este estudio en comparación al de otros similares, correspondientes a este u otros periodos, es el enriquecimiento del tratamiento superficial y meramente enunciativo con que se ha planteado el tema de los productos comerciados en los años 1784-1789²⁴.

2. Tintes. Conformado por cuatro tipos de colorantes, de los cuales los más importantes son: el añil (15%), el achiote (6%) y el palo de tinte (18%), pero ampliamente superados por la grana, que es el principal de ellos, de tal manera que equivale a más de la mitad de todos los tintes (60%). Es imprescindible señalar que el producto denominado como

²⁴ Por ejemplo, Fisher aporta a la historiografía del periodo una idea bastante acertada del comportamiento de las exportaciones, sin embargo, no incluye informes precisos sobre las mismas. Fisher, *Relaciones económicas...*, pp. 181-187.

“grana” engloba a diversas categorías de la misma tales como: el polvo de grana, las costras de grana, la grana silvestre, la grana fina y hasta la granilla.

Una vez que se ha pensado en los porcentajes de estos tintes es fácil deducir que el restante 1% se refiere a los “varios”, que son otros géneros como el achiotillo, el almagre, el palo de Brasil, el cardenillo y la tiza. Un comentario imprescindible, en este momento, tiene que ver con el hecho de que si bien se han respetado las categorías de consignación empleadas en la *Gazeta* no nos es ajeno el conocimiento de que el añil, el palo de tinte y el palo de Brasil son nombres diversos para un mismo producto, el cual incluso puede ser denominado como palo de rosa o palo negro. (véase gráfica 18)

La trascendencia de los tintes refleja la importancia de estos dentro de la producción destinada a las exportaciones en el territorio novohispano, pero también la política e intereses gubernamentales y del mercado internacional. Por principio de cuentas debemos recordar que uno de los primeros alicientes para la realización de viajes transoceánicos en el siglo XV y XVI fue la búsqueda de rutas para abastecerse de manera barata y segura de especias orientales, evitando con ello los altos costos de los puertos de Levante encargados de redistribuirlos en Europa. Por lo tanto el comercio de especiería no era nuevo, ni mucho menos, pues en gran medida las ferias europeas del medioevo respondían al intercambio de este tipo de productos, tan difíciles de conseguir en aquellos años²⁵.

Antes de continuar debo hacer la pequeña aclaración de que la categoría de especias era muy genérica en el viejo régimen y por ello lo mismo comprendía a los tintes, que a los productos vegetales que condimentaban a los alimentos e incluso a otros productos de la farmacopea de la época, razón por la cual yo utilizo el término tintes y no especiería para designar la categoría.

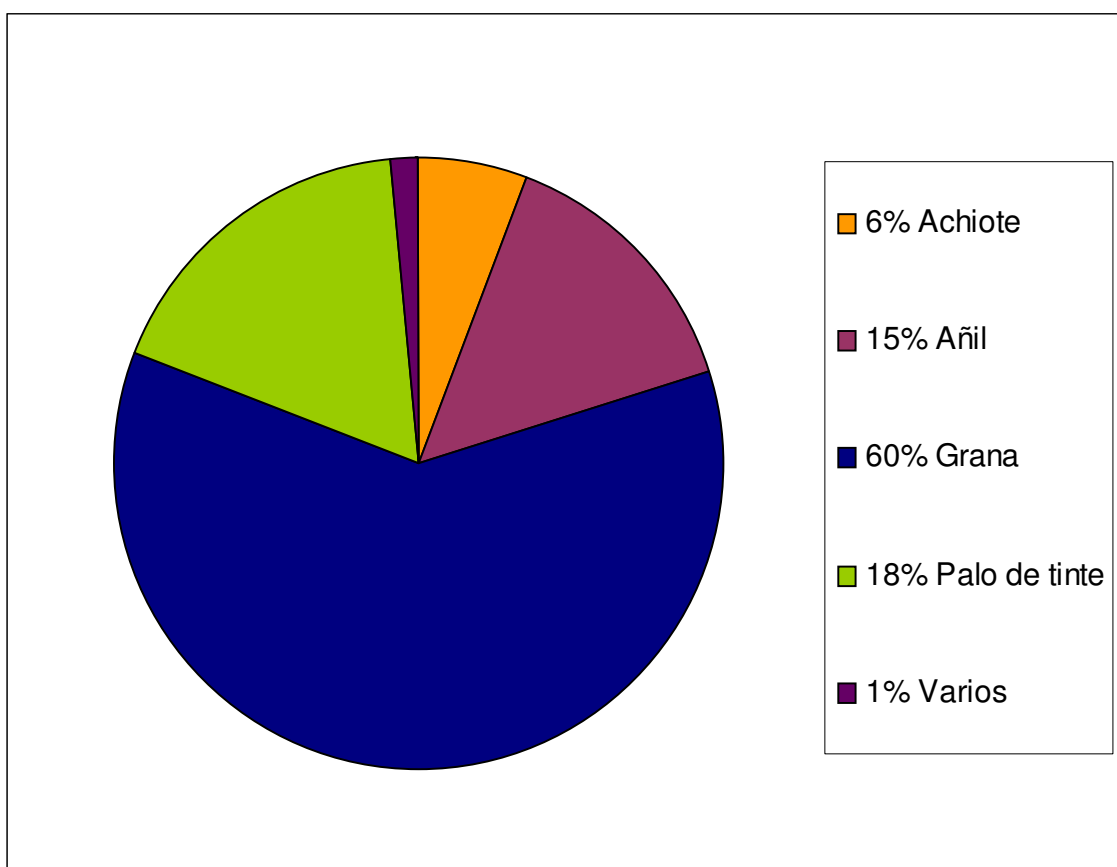
Retomando la cuestión del comercio de tintes y su papel trascendente dentro de las exportaciones novohispanas, he de señalar que para mediados del siglo XVIII el comercio de estos productos responde a la gran demanda que están sufriendo, quizá en relación directa con la mayor producción de textiles en naciones como Francia e Inglaterra. En otras palabras, esto significa que para el periodo que nosotros estamos estudiando dichos materiales se utilizan primordialmente para teñir diversos tipos de tejidos, aunque también

²⁵ Jacques Heers, “La búsqueda de colorantes”, en *Historia mexicana*, Vol. XI, Núm. 1, julio – septiembre, 1961, pp. 1-27.

solían tener otros usos, como la elaboración de pinturas para cuadros o incluso fines medicinales o alimenticios como en el caso del achiote y el azafrán.

Gráfica 18

Principales productos exportados que conforman la categoría de Tintes, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

3. Productos agrícolas. De entre los frutos que forman a este grupo sobresalen ocho productos que son: la madera, la pimienta, la vainilla, el algodón, la harina, el cacao, la canela y el azúcar, esto se debe en parte a que algunos de ellos encierran diferentes tipos o variedades de un mismo producto. Así, por ejemplo, tenemos cacao del Soconusco, ladino, de Caracas, de Maracaibo y de Tabasco; canela moma, ordinaria y de China; y pimienta de Tabasco y malagueta. Hecho este comentario pasemos a ver cual fue su importancia dentro del total del ramo.

Conformado por 25 productos, los principales son: la madera, la pimienta, el algodón, y la vainilla, cuyos porcentajes son para cada uno 23%, 14%, 12% y 12%. A pesar de que estos cuatro suman el 61% del total existen otros cuatro no menos significativos, los cuales aparecen a continuación y son: la harina y el cacao, empatados con un 9% y la canela y el azúcar, que importan 4% y 3%, respectivamente.

De estos datos debe resaltarse que aquellos cuatro productos con mayor porcentaje son los que tienen una recepción significativa en los mercados peninsulares, lo que sin duda elevaba las ganancias de los comerciantes que los remitían y por tanto el interés por costear su producción y traslado. Por ejemplo, el envío de madera adquiere gran relevancia al amparo de las disposiciones oficiales las cuales señalan su uso para la construcción de bajeles en La Habana y también como parte del plan de fortificaciones emprendido en aquellos años, donde servía para el montaje de artillería.

En cuanto al algodón sabemos que: “En el siglo XVIII, [...] desde el comerciante local hasta el comerciante de México, Puebla o Veracruz, volcaron parte de sus intereses en el algodón, desde su siembra y cosecha hasta su transformación en los centros textiles”²⁶ y aunque la cita corresponde a los años de coyuntura como los de 1777-1780 o 1796-1805 los datos conocidos a través de la *Gazeta de México* señalan la importancia que seguía conservando para las exportaciones novohispanas, a pesar de que a nivel internacional su preponderancia fuera en franco detrimento.

Por otra parte, el cacao, la canela, el azúcar y la harina, si bien llegaron a trasladarse hasta Europa, nunca tuvieron una importancia significativa en aquellas tierras, es más, en muchos de los casos gran parte de estos productos sólo tenían cabida en el mercado del

²⁶ Manuel Miño Grijalva, *La protoindustria colonial hispanoamericana*, México, El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, Fideicomiso Historia de las Américas, 1993, p. 185.

Caribe, las razones son variadas pero sobresale la mejor calidad y el menor precio que tenían las mismas mercancías producidas en otras zonas. Por ejemplo, el cacao que se cultivaba en Guayaquil y el azúcar del Caribe y de Brasil, no sólo tenían una mejor calidad que los novohispanos sino que también, debido al elevado volumen de su producción, permitían una rebaja considerable en su precio de venta, que los hacía más rentables a ojos de los transportistas.

Los restantes diecisiete productos que conforman el cien por ciento considerado son: el aguardiente, el ajonjolí, el anís, el comino, el copal, el chile, el chocolate, el garbanzo, las habas, el incienso, las lentejas, el nopalillo, los plátanos, los puros y cigarros, los tamarindos, el té y la yesca; los cuales para comodidad del lector fueron unidos en la conocida categoría de “varios”, según puede apreciarse en la gráfica 19. Estas últimas mercancías tienen un comportamiento similar al del cacao, el azúcar y la harina, pues aunque una parte logró atravesar el Atlántico la mayoría tenía su último destino en el Caribe, que era el mercado real de los excedentes novohispanos.

4. Productos pecuarios. Conformado por 15 productos, el principal de ellos son los cueros que constituyen el 45% del ramo, sin embargo, hay que señalar que tal denominación abarca cuatro diferentes tipos de estos, que son: los cueros al pelo, los curtidos, la suela y los viejos. El otro gran producto del grupo son los cordobanes que, al igual que en el caso de los cueros, está conformado por subgrupos que en este caso son los cordobanes primales, cabras y machos, juntos equivalen al 14%.

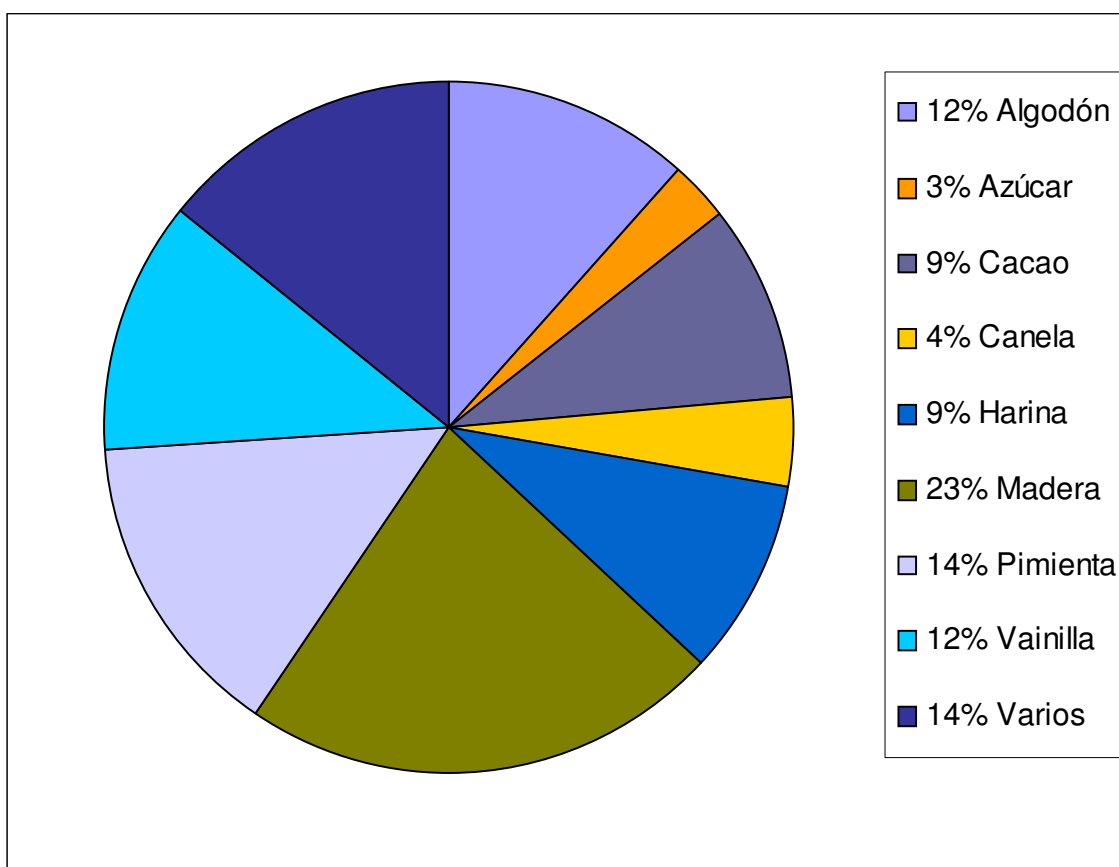
En menor medida fueron transportadas la curtiduría (11%), los jamones (10%), la lana (5%) y la badana (4%). Para terminar el desglose de los productos pecuarios hay que señalar que los restantes nueve artículos que lo conforman fueron comprimidos bajo la denominación de varios (11%), tales géneros son: las astas de toro, la carne, las gamuzas, las pieles de nutria y cíbolo, los quesos, las sillas de montar, el tafilete, el tasajo y las zaleas. (véase gráfica 20)

Es interesante que casi el 70% del ramo de productos pecuarios está constituido por elementos que pueden ser considerados como materias primas para la elaboración de sillas de montar, zapatos, odres, fardos, etc., por lo que cabría preguntar cuál fue la articulación mercantil de este tipo de productos y su mercado en particular, pues no sería de extrañar que se trasladaran a España con el fin de transformarlos y luego revenderlos en el mismo

espacio de donde había salido la materia prima. Pues, si lo pensamos detenidamente son justo este tipo de mercancías las que se envían desde España. Interesante cuestión que aún debe probarse, sobre todo porque los cordobanes y la curtiduría, en cambio, parecen estar destinadas al consumo del Caribe a través de La Habana.

Gráfica 19

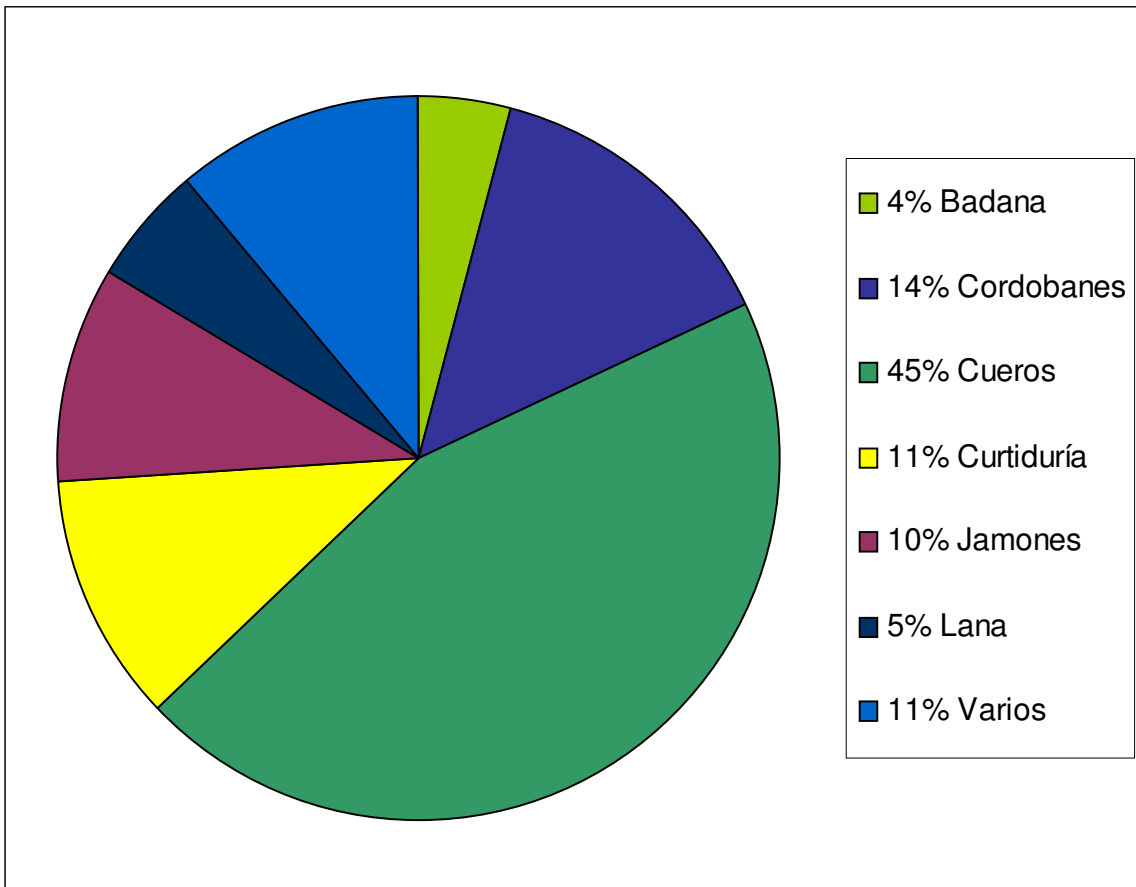
Principales productos exportados que conforman la categoría de Productos agrícolas, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Gráfica 20

Principales productos exportados que conforman la categoría de Productos pecuarios, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

5. Artículos de tocador y drogas. Los productos que conforman el ramo de artículos de tocador y drogas son: la cebadilla, las hierbas aromáticas, el jabón, el jengibre, las medicinas, la purga, la purga de Xalapa, la quina, la viperina, la zarza y la zarzaparrilla²⁷. Como puede verse se han incluido todos aquellos productos que por las propiedades que se les atribuía dentro de la naciente farmacopea de la época se utilizaban como remedios medicinales, tal es el caso de la cebadilla, el jengibre, la zarza, la zarzaparrilla y la purga, por mencionar algunos²⁸.

La composición del mismo grupo queda de la siguiente manera: purga 26%, purga de Xalapa 12%, zarza 13%, zarzaparrilla 20% y cebadilla 14%; mientras que el jabón y las medicinas equivalen al 8% y 5%, respectivamente. El dos por ciento restante debe ser dividido entre la viperina, la quina y las hierbas aromáticas. (véase gráfica 21)

Respecto del apartado y sus componentes es también válido, por lo menos en parte, lo señalado para el caso de los tintes, es decir su inclusión como parte del comercio de especiería y la importancia significativa que este tuvo en la época colonial. Sin embargo debemos agregar que tal y como lo señalan otras investigaciones sobre este tipo de productos, su importancia no puede ser imaginada exclusivamente con base en su extracción vía el puerto de Veracruz, básicamente porque al ser el sureste novohispano y la capitania de Guatemala las zonas productoras por excelencia, la salida natural de esas mercancías era Campeche y Tabasco. Estas provincias estaban alejadas del control central y por tanto era fácil contrabandear productos, más si se considera el importante contacto que de manera ilegal se mantenía con los ingleses, situación que trata de ser corregida a partir del primer periodo de comercio libre, mediante la ampliación de éste a las provincias de

²⁷ En este caso la zarza y la zarzaparrilla son el mismo producto con distinta denominación, aunque preferí mantenerlos separados según aparecía en la *Gazeta*, pues aún no estoy seguro de por qué se realizaba esta distinción tratándose de una misma mercancía. La aclaración es igualmente válida para el caso de la purga y la purga de Xalapa.

²⁸ “La zarzaparrilla fue, en algún tiempo, el principal artículo de exportación no sólo de esta región, sino en general de toda Centroamérica; la *aralia nudicalis* era consumida en grandes cantidades en Europa debido a la creencia que se tenía acerca de sus supuestos efectos sobre enfermedades, tales como la sífilis, la peste y la fiebre, utilizándose también como purgante y saborizante de bebidas alcohólicas. La producción de dicha planta era enviada a España vía Tabasco y Veracruz, sin aparentes intermediarios, evadiendo, a nivel regional, el control del tesoro”. Fabiola P. Monroy Valverde, *Tila, santuario de un cristo negro en Chiapas*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Filológicas, 2004, p. 32. Cfr. Alain Breton, “En los confines del norte chiapaneco, una región llamada 'Bulujib'” en *Estudios de Cultura Maya*, vol. XVII, 1988, pp. 295-354, p. 298; Murdo Mcleod, *Historia socio-económica de la América Central española 1520-1720*, trad. de Irene Piedra Santa, Guatemala: Piedra Santa, 1982, p. 56; y Ernesto Vargas y Lorenzo Ochoa, “Navegantes, viajeros y mercaderes”, sobretiro de *Estudios de Cultura Maya*, vol. XIV, 1982, pp. 59-118, p. 77.

Yucatán y Campeche (1770), según se dice para estimular a exportación de tintes vegetales a España²⁹. El comercio de estos insumos vía Veracruz entonces parece responder más a la esfera de influencia de comerciantes de la meseta central y de Veracruz, cuyo poder y dinero determinaron de manera directa o través de corresponsales la producción de bienes de exportación³⁰.

6. Fibras vegetales. Este conjunto de productos contempla tanto a la mercería, como a la ropa manufacturada, los géneros e incluso a las telas. La razón principal para que ocurra tal cosa es la consabida dependencia en que se pretendía mantener a Nueva España con respecto de las manufacturas metropolitanas, por lo que no es de extrañar que este tipo de mercancías tuvieran una circulación limitada fuera del territorio y que por tanto su número y posición dentro de las exportaciones sea secundaria con respecto a la de otros frutos. Incluso también es probable que la mayoría de los que aparecen aquí consignados tuvieran salida en el mercado caribeño, más que en la propia península.

Por lo menos así lo sugiere el hecho de que los géneros conformen el 36% del apartado y que de ellos la mayoría sean invendibles, los cuales eran reexportados en busca de un mercado donde fueran consumidos. Mientras que del total del otro gran producto del ramo, es decir, del lino que alcanzó el 21% aproximadamente, la mitad se dirigía a España y la otra parte a La Habana.

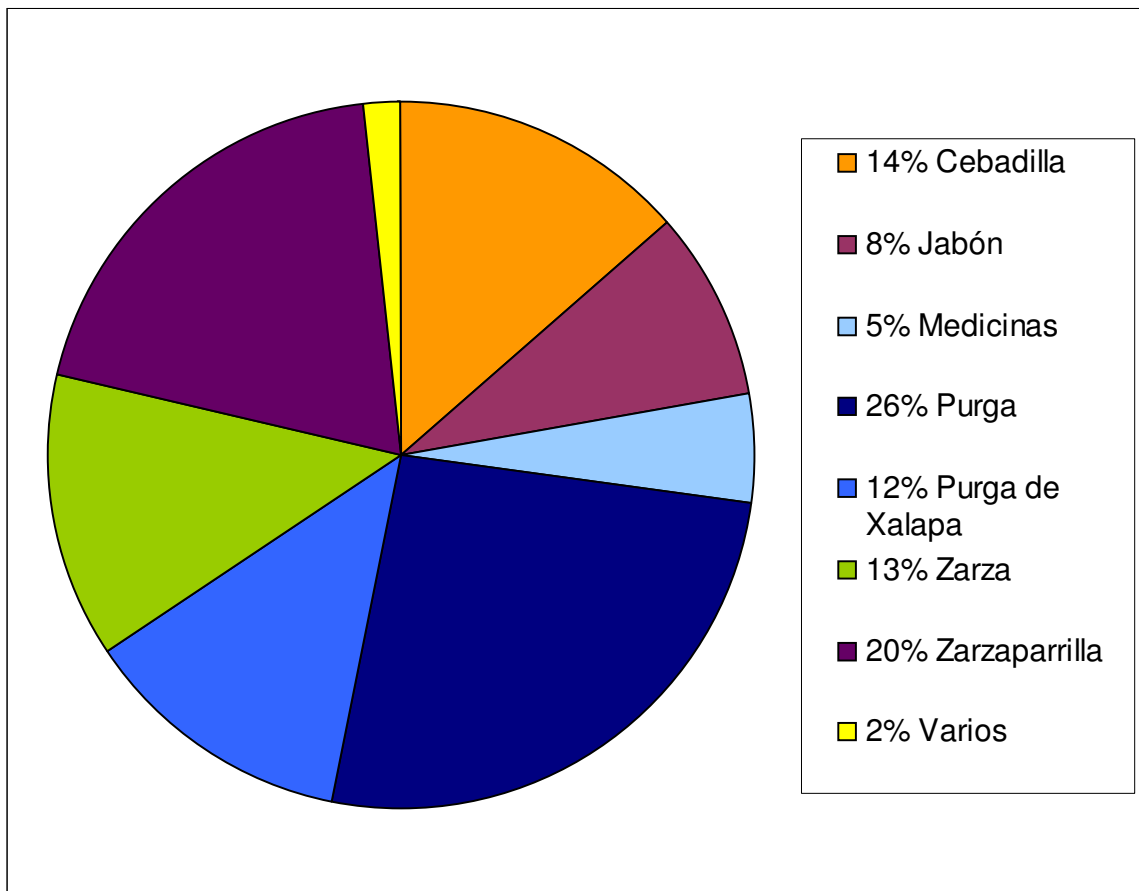
Los nueve conceptos restantes tienen una participación más bien modesta dentro del total del ramo, y su porcentaje y distribución es la siguiente: los petates se reparten entre La Habana, Nuevo Orleans y España, mientras que la pita floja lo hace entre España y La Habana (ambos productos están empatados con el 5%). Por su parte el sayal (transportado a La Habana, España y Campeche), el ixtle y las colchas están marcados con un 3%, cada uno. Por último los costales, los peales, las redecillas y la ropa equivalen al 8% restante, con un porcentaje del 2% cada uno, pero donde además los costales tienen un mercado a partes más o menos iguales entre España y La Guaira. (respecto a los porcentajes del ramo véase gráfica 22)

²⁹ Fisher, *Op. cit.*, p. 169.

³⁰ Juan Carlos Grosso, "El tráfico comercial Puebla y Veracruz" y Guillermina del Valle Pavón, "El camino de Orizaba: comercio exterior y problemas para financiar su conservación, 1751-1795", ambos en Leonor Ludlow y Jorge Riquer (comps.), *Los negocios y las ganancias de la Colonia al México moderno*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1993, pp. 135-175 y 176-191.

Gráfica 21

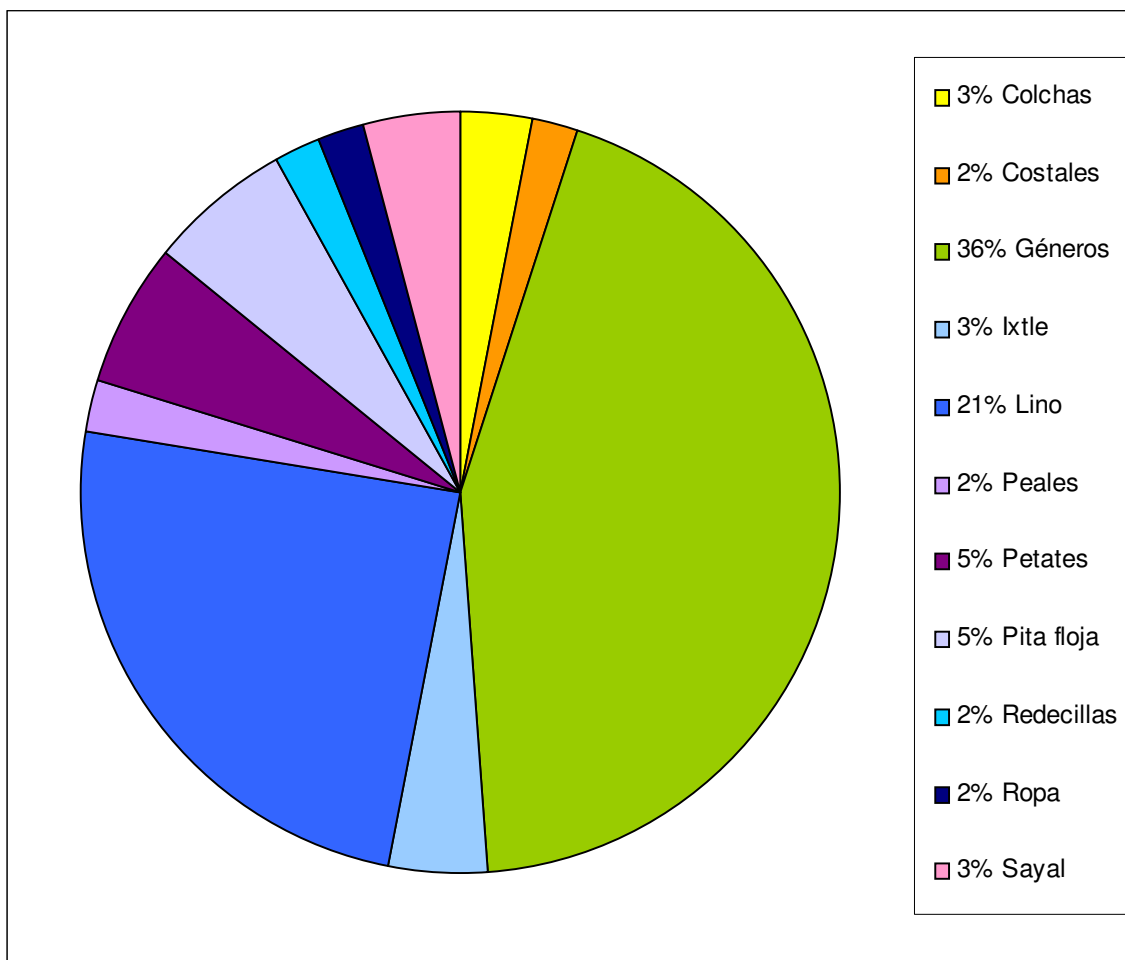
Principales productos exportados que conforman la categoría de Artículos de tocador y drogas, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Gráfica 22

Productos exportados que conforman la categoría de Fibras vegetales, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Las cifras presentadas son el reflejo indiscutible de la postura política del gobierno borbónico con respecto a la naciente industria novohispana, a la cual se le condenó a la desaparición “porque [José de] Gálvez afirmó que las industrias coloniales hacían daño a España”³¹. Por tanto, no pasa desapercibido que eliminando los géneros, que en su mayoría se devolvían a la Península, el resto lo constituyen las exportaciones reales del reino, las cuales tenían un mercado limitado en La Habana y el Caribe en general. Peor resulta la situación ante mi sospecha de que el resto de los productos textiles son reexportaciones de mercaderías asiáticas arribadas por el puerto de Acapulco, como se puede deducir del hecho de que dentro de la “ropa” se intercalan quimonos, sedería y “géneros Chinos”.

7. Varios. La principal característica de las exportaciones novohispanas durante el periodo de 1784-1789, tiene que ver con el hecho de que gran parte de las mercancías comerciadas son materias primas. Por tanto, decidí incluir bajo la categoría de varios a los limitados efectos manufacturados que se exportaron y a un cierto tipo de materias primas, las cuales, sin embargo, no podían ser contempladas dentro de las categorías creadas. Ambos conceptos alcanzan una representación del 13% dentro del total de las exportaciones, no obstante, ahora que hagamos el recuento de este apartado mostraré la poca importancia que tuvieron ambos elementos si se considera el amplio número de ellos, la mínima cantidad de piezas vendidas y lo esporádico de sus salidas.

El ramo está constituido por 50 productos, de los cuales para la elaboración de la gráfica correspondiente sólo hemos considerado 14, el resto fue aglutinado bajo al subrama de varios. Dentro del grupo los artículos principales y sus proporciones son la siguientes: búcaros 21%, loza 12%, goma 7%, manteca 6%, en tanto que las baquetas, los dulces y los rosarios están marcados con el 5%, los juguetes, las menestras y los metates equivalen al 3%; por su parte el aceite de palo, el carey, las láminas y la pólvora constituyen un 2%, cada uno.

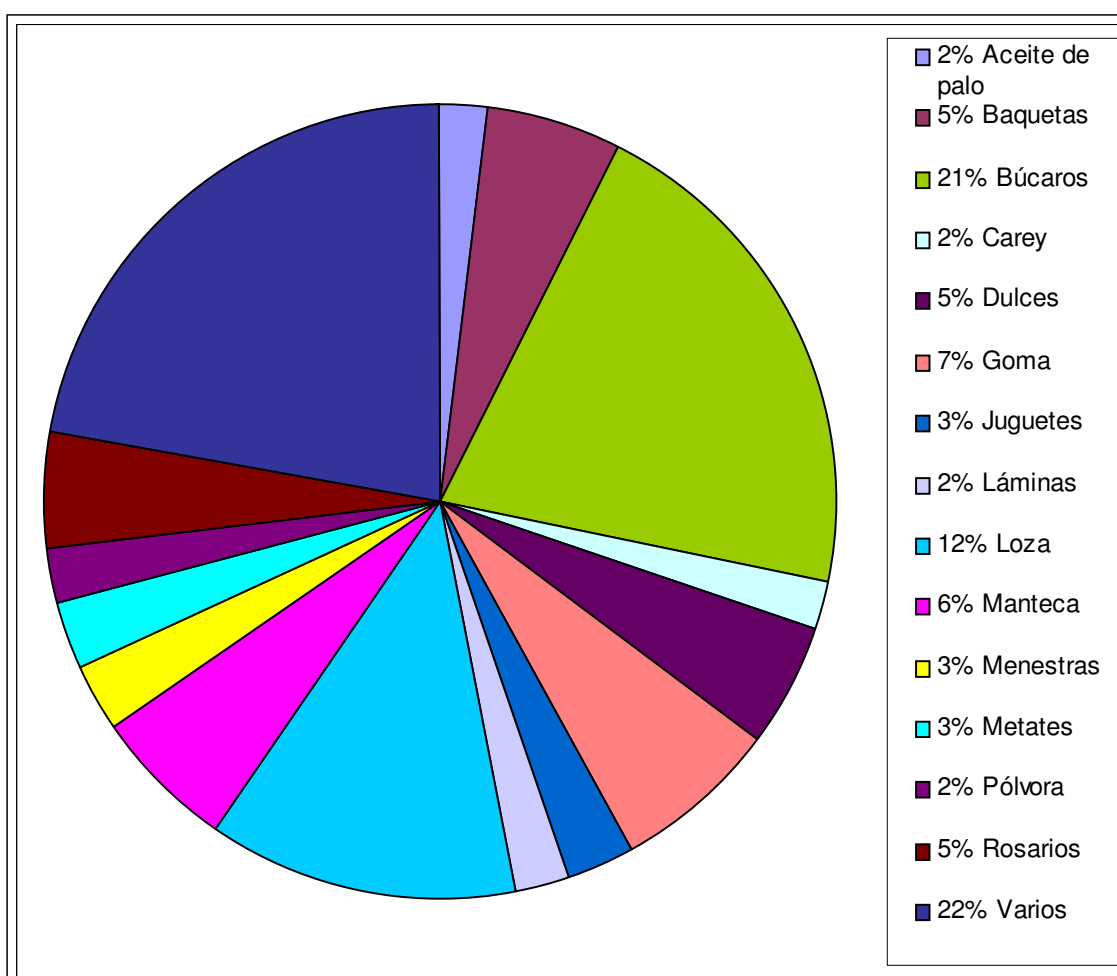
El 22% restante de este último grupo de varios se conforma por los siguientes productos, quienes en la mayoría de los casos solo fueron transportados una vez a lo largo de los seis años considerados para la elaboración de este capítulo y estos son: armas, barrenas, camas, cantarillas, cañas de timón, cerveza, crisoles, crucifijos, efigies y figuras, escribanías, flores, galones, garcelas, guarniciones, herramientas de carpintería,

³¹ Brading, *Mineros y comerciantes en el México borbónico, 1763-1810*, p. 51.

instrumentos de astronomía, lausín, lentejuelas, libros, libros invendibles, mercería, miriñaques (medriñaques), molinillos, oropel, papeleras, papeles de música, paraguas, pergaminos, piedras de amolar, pintura, reliquias, relojes, sombreros, tachuelas, teray y tirantes de coche.

Gráfica 23

Productos exportados que conforman la categoría de Varios, 1784-1789.



Fuente: Los porcentajes mostrados en esta gráfica son producto del análisis y desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789.

Una vez más y como ya había sucedido con las importaciones, los datos que ofrezco al lector tienen que ver con el promedio de mercancías comercializadas y no con el valor que estas importaron. Lo anterior redundaba en el hecho de que tal circunstancia nos permite apreciar, hasta cierto punto, cuáles fueron los productos con mayor demanda y cuáles, a pesar de su valor, no fueron requeridos más que en contadas ocasiones. Este tipo de acercamiento es meritorio en la medida que, como nos señala Brading: “La agricultura y la industria mexicanas producían principalmente artículos baratos que daban poca oportunidad de obtener ganancias. [Al contrario de] los artículos de importación europeos y orientales, tales como los textiles, el aguardiente y el vino, [que] eran los que tenían precios altos y los que producían una ganancia igualmente alta”³².

Es justamente el escaso valor que alcanzaban la mayoría de las mercancías nacionales lo que debe movernos a apreciar las exportaciones desde otro punto de vista³³. Después de todo, si de valor se trata, ningún producto pudo competir con la plata o la grana novohispana, las cuales registraron en el último tercio del siglo XVIII uno de sus más altos niveles de extracción. No obstante, también existen datos relativos a que a raíz de la liberación comercial hubo una diversificación interesante de las mercancías exportadas por Veracruz y que es justo el tema sobre el cual trataré de pronunciarme en estas últimas páginas.

Pero, antes de inclinarnos por asegurar si de verdad existió dicha diversidad dentro de los elementos exportados, creo pertinente hacer unas cuantas puntualizaciones que den luz sobre la producción novohispana, todo ello sin necesidad de que se convierta en un comentario acabado sobre los mercados novohispanos y la vinculación interregional.

En principio, la falta de caminos de fácil acceso elevó los costos de transporte de las mercancías entre las mismas regiones que conformaban al territorio novohispano, lo que redundó en la falta de incentivos para el abasto de zonas alejadas de los centros de producción y, hasta cierto punto, creó núcleos más o menos autosuficientes. En este mismo sentido, las únicas mercancías que alcanzaron una distribución importante, a lo largo y ancho del virreinato, fueron aquellas que a pesar de su alto precio mantuvieron niveles crecientes de demanda. A este panorama, ya de por sí adverso, se sumó el hecho de que

³² Brading, *Op. cit.*, p. 39.

³³ Es cierto que la plata y los tintes alcanzaban un precio alto en los mercados internacionales, pero entonces hablamos de escasos cinco productos en comparación con los 141 aludidos en este trabajo.

existía una similitud en los productos cosechados o elaborados por distintas zonas, lo que hizo que en los centros receptores se prefirieran aquellos que implicaban una menor inversión en su transporte.

Eso, por otra parte, no significa que no se produjeran o que se elaboraran mercancías en cantidades menores, todo lo contrario, según varios estudios especializados, los bienes y el mercado al que satisfacían eran bastante amplios, pues los bienes nacionales surtían a todos aquellos que no podían pagar los altos costos con que venían gravados varios de los frutos extranjeros, es decir, a casi toda la población³⁴. Sin embargo, para el periodo que estamos estudiando en esta tesis (1778-1789) la liberación del comercio autorizada por el gobierno Borbón ha permitido una entrada tal de efectos extranjeros y su precio es tan bajo que los nacionales son incapaces de competir ante ellos³⁵.

El panorama aquí esbozado es válido sobre todo por lo que respecta al abasto interno del territorio, sin embargo, en parte también responde a aquellos productos con demanda intercolonial e internacional, básicamente porque los esquemas se repetían a niveles macro y los problemas, por tanto, son similares. Una vez más, el mal estado de los caminos existentes volvía arriesgada la empresa de transportar los productos y aunque el bajo costo de producción les permitía a los intermediarios y a los expendedores una ganancia considerable, no pasaba lo mismo con los consumidores finales a quienes sus precios resultaban poco atractivos allende las fronteras, ya no digamos ante los productos manufacturados extranjeros, si no que ni siquiera eran competitivos ante las materias primas de otras zonas de Hispanoamérica.

Con estas referencias es preciso plantear una síntesis que dé cuenta de lo más trascendente de lo ya expuesto acerca de las exportaciones, sobre cuál fue el tipo de mercancías comerciadas y si de verdad hubo o no una diversificación de las mismas. A primera vista sobresale que poco menos de la mitad de los efectos que conforman las exportaciones son materias primas tales como los **tintes** (20%), los **productos pecuarios** (9%), los **productos agrícolas** (el algodón y la madera constituyen el 35% de este grupo) y las **fibras vegetales** (el ixtle, el lino y la pita floja equivalen al 29% del ramo) las cuales son enviadas para su transformación a la metrópoli.

³⁴ *Ibidem*, p. 38. Manuel Miño Grijalva, *La protoindustria colonial hispanoamericana*, p. 11.

³⁵ Miño Grijalva, *Op. cit.*, p. 192.

Por otra parte, la mitad de los **productos agrícolas** (53%) y la mayor parte de los **artículos de tocador y drogas** (87%), pueden ser considerados bajo la denominación de especiería, pues refieren a condimentos, compuestos y sustancias de la farmacopea de la época. Y su importancia no es menor pues constituyen cerca de la cuarta parte de las exportaciones (22%).

En lo que respecta a las **fibras vegetales** y los **varios**, dichas categorías pueden ser vistas bajo un efecto homogenizador que las identifique como bienes manufacturados, pues se trata de algunas telas, búcaros, loza, manteca, dulces, rosarios, juguetes, metates, armas, barrenas, camas, cañas de timón, cerveza, crisoles, crucifijos, efiges y figuras, escribanías, flores, galones, guarniciones, herramientas de carpintería, instrumentos de astronomía, lausín, lentejuelas, libros, mercería, molinillos, oropel, papeleras, papeles de música, paraguas, pergaminos, piedras de amolar, sombreros, tachuelas y tirantes de coche, por mencionar algunos. No obstante, su similitud va más allá y tiene que ver con el hecho de que en su mayoría son reexportaciones de bienes producidos en otras zonas, casi siempre fuera del virreinato, tales géneros también pueden ser identificados por la mínima importancia relativa que alcanzaron, pues apenas si representan una quinta parte de las exportaciones.

Una vez realizado este balance general de las exportaciones novohispanas podemos asegurar que no existió una diversificación real de los géneros comerciados, puesto que la plata, las materias primas y los denominados frutos preciosos (tintes como la grana y el añil y algunas especias como la vainilla) constituyen el verdadero grueso de las mercancías enviadas a España. Mientras que en mucho menor medida se reexportaron géneros traídos desde Europa y Asia, vía Acapulco, con destino al Caribe, pero en cantidad tan pequeña que su importancia es casi nula.

Por cuestiones de comprensión y manejo de la cuantiosa información recabada, tanto los productos como la realidad comercial del virreinato novohispano, fue dividida entre importaciones y exportaciones, sin embargo esta división artificial debe ser superada a fin de presentar las conclusiones pertinentes del capítulo. Debo señalar que ambos comercios están íntimamente interrelacionados y por ello es paradójico hablar de uno sin el otro, básicamente porque, como hemos mostrado hasta el momento, casi la totalidad de las

importaciones del virreinato se pagaron con plata y sólo en algunos casos se intercambiaron por productos como los tintes, los condimentos y algunas materias primas.

No obstante, creo que es necesario matizar la raíz de los intercambios de bienes de consumo españoles y extranjeros por el de las materias primas novohispanas. Esto viene a cuento porque según se señala en esta investigación, partiendo de las noticias recabadas en la *Gazeta de México*, los productos agrícolas constituyen una parte importante de las mercancías comerciadas, tal y como sucede también en el caso de las importaciones, en las que los “bienes de la tierra” equivalen a casi la mitad de las mercancías. La situación a la que nos enfrentamos en el caso de las importaciones no es entonces la de una baja producción, ni la de una falta de mercado para los efectos nacionales, sino de mercancías que tienen un valor menor o muy bajo dentro del mercado. Sólo así podemos explicar, en parte, que los textiles europeos y otros artículos suntuarios, constituyendo un porcentaje tan limitado dentro de las importaciones, produjeran ganancias tan considerables a los transportistas y comerciantes extranjeros.

En el caso de las exportaciones, tampoco existe un problema serio de producción, pues a pesar de que ésta puede ser considerada como limitada en comparación con la de otros territorios en el mismo periodo, es suficiente como para abastecer las necesidades internas y aun para comerciar el excedente. El problema en este caso está emparentado con el mercado de dichas exportaciones, el cual demanda un número muy limitado de efectos, que en este caso son justamente la plata, los tintes, las especias y las materias primas. Sin embargo, el panorama de los productores novohispanos se ensombrecía aún más en la medida en que, salvo en los productos mencionados no podían imponer condiciones favorables a sus mercaderías, e incluso suele suceder que ni siquiera en estos casos lo lograran de forma ostensible, pues las condiciones tan similares del terreno americano limitaban la variedad de géneros que podían cultivarse y la similitud de frutos comercializados volvieron más encarnizada la competencia, abaratando de paso el precio de las materias.

Parece claro que la libertad de comercio permitida a partir de 1778 y reforzada desde finales de 1783, mediante el permiso de transporte de bienes sin necesidad de diligencia real, aumentó el intercambio de mercancías entre la metrópoli y Nueva España, incentivando en un principio a los productores nacionales tanto en la zona andaluza como al

interior del territorio novohispano, aunque a la larga, tal situación terminó por consumir a los productores nacionales al dejarlos expuestos primero a la libre competencia de efectos muy baratos y después al permitir la saturación del mercado. Para rematar, a finales del periodo estudiado el pago de las mercancías introducidas, la recaudación cada vez más minuciosa de impuestos y el simple envío de metálico a cuenta de particulares redujo la cantidad de efectivo destinado al comercio y en general a las actividades productivas, dando por resultado una crisis económica seria, la cual tuvo implicaciones a largo plazo.

VI. Rutas y navegación en el imperio español.

Como una especie de apéndice al tema me gustaría referirme a las condiciones marítimas del comercio español de fines del siglo XVIII. El comercio marítimo español siguió el ritmo lento de las innovaciones tecnológicas de la época; es por ello que las rutas no sufrieron alteraciones importantes en casi dos siglos y medio. El camino seguido por los registros sueltos no distó mucho de la ruta que habían seguido por tantos años las flotas, de tal manera que conocer esta última nos puede dar una idea clara de la vía por la que transitaron los navíos de finales del siglo XVIII¹. La flota “partía de la costa andaluza, rumbo suroeste, hasta la costa de África, y de allí a las Canarias”, desde este punto “torcía al suroeste como a 16 grados, y luego aprovechando los vientos generales continuaba en dirección del oeste, sin cambiar el rumbo, salvo raras veces, mientras no estuvieran a la vista la Deseada, Guadalupe u otras de las islas de las Indias Occidentales”.

El resto de la travesía, exclusiva para la flota mexicana se fijaba:

desde Deseada en dirección noroeste, pasando por Santa Cruz y Puerto Rico, a la vista de las isletas de Mona y Saona, hasta la Bahía de Neyba en la Española, donde los bajeles tomaban leña y agua. Dándose otra vez a la mar y rodeando a Beata y Alta Vela, la flota navegaba en turno frente a Cabo Tiburón, Cabo de la Cruz, la isla de Pinos y Cabo Corrientes y San Antonio al extremo oeste de Cuba. Del Cabo de San Antonio a Veracruz existía una ruta exterior, o de invierno, y una ruta interior, o de verano. La primera se extiende al noroeste más lejos de los arrecifes de Alacrán, al oeste o suroeste de la costa mexicana sobre Veracruz, para bajar luego con el viento hacia el puerto deseado. La ruta de verano estaba mucho más cerca de la costa de Campeche; la flota se abría paso entre cayos y bajíos y llegaba a Veracruz por un canal situado el sureste.²

El regreso desde las costas novohispanas no era menos intrincado o peligroso. La descripción es la siguiente:

¹ Es sintomático de este hecho que lo único que cambió en las rutas marítimas conforme pasaban los años fueran las escalas realizadas a lo largo de los viajes.

² Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, trad. de Emma Salinas, México, Fondo de Cultura Económica, 1939, pp. 279-280.

La ruta de Nueva España a La Habana también era indirecta. Como Veracruz estaba a sotavento de Cuba, la flota corría cerca de 25 grados al noreste y luego tomaba rumbo sureste, para llegar a La Habana en 18 o 20 días.

La ruta a España partía de Cuba, a través del canal de Bahama, hacia el noreste entre los cabos de Virginia y las Bermudas, hasta cerca del grado 38, para recobrar los fuertes vientos septentrionales y luego continuaba al este hasta las Azores. En invierno las flotas navegaban a veces al sur de las Bermudas (ruta seguida por Colón y sus inmediatos sucesores) y entonces dirigíanse lentamente a mayor latitud, pero procediendo así con frecuencia perdían barcos en los arrecifes de las Bermudas, o si para evitarlos se abrían muy al sur regresaban por fuerza de las aguas del Caribe y perdían todo su viaje.³

La idea que quiero sugerir al lector es que como bien lo señala García-Baquero: "La superficie no lo es todo; en realidad, y salvo en los casos de tempestad, no es casi nada. Las circunstancias que van envolviendo los buques y las flotas, vientos, enfermedades, errores humanos, peligros naturales, son realmente el *todo* del viaje"⁴. Es decir que, para contabilizar el periodo de tiempo invertido en el comercio trasatlántico debemos contemplar "su ida, estada y retorno"⁵. Pues solo entonces estaremos considerando: "los 'tiempos muertos' respecto a la navegación (que no para la actividad) constituyen, en realidad los tiempos quizá más importantes para el tráfico, por cuanto representan, de un lado, las servidumbres de la manipulación de las mercancías y de las que se derivan del medio de transporte (carenas, reparaciones, etc.) y, de otro, una fracción al menos del tiempo de venta"⁶. Mi intención es recordar lo intrincado que solía ser el comercio debido a los problemas que acompañaban a la navegación.

Lo que me motivó a incluir las citas tan largas que aparecen en las páginas anteriores es mostrar al lector no sólo las rutas, sino también que en muchos sentidos éstas permanecieron inalteradas⁷. La verdadera innovación que surgirá de la suspensión del régimen de flotas es que al

³ Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, pp. 283-284.

⁴ Antonio García-Baquero, *La Carrera de Indias. Suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Alcadia, 1992, p. 184.

⁵ Antonio García-Baquero, *La Carrera de Indias. Suma de la contratación y océano de negocios*, p. 185.

⁶ García-Baquero, *op. cit.*, p. 186.

⁷ "En realidad, la fijeza de los itinerarios de la Carrera, la estabilidad de sus rutas, viene determinada por el sistema de vientos dominantes y es relativamente simple. Como ha señalado Braudel, el Atlántico está constituido esencialmente por tres grandes circuitos eólicos y marinos, de modo que 'es suficiente seguir el sentido de los vientos y de las corrientes para que estos nos lleven y nos traigan por sí solos de una orilla a otra'. A la ida, tras la escala obligada en Canarias, basta con dejarse arrastrar por los alisios para alcanzar las pequeñas Antillas, mientras que al regreso, superadas las Bermudas, sólo hay que dejarse llevar por el contra flujo de las latitudes medias para, tras la

desintegrarse los convoyes la navegación se tornó mucho más rápida. Esto se debe a la adopción de modelos de navíos más pequeños y ligeros, de manufactura francesa e inglesa, como los paquebotes o las fragatas, cuya capacidad de carga variaba de las 40 hasta las 200 toneladas. La tendencia fue cambiar los grandes, estorbosos y poco prácticos galeones y urcas, cuyo fin era la mayor capacidad posible, por naves ligeras como, las ya mencionadas fragatas y paquebotes o los bergantines; además de que se adecuaron las saetías y polacras, que procedían de la navegación mediterránea.

La necesidad de una travesía lo más rápida posible no era nueva ni derivada del establecimiento de los registros sueltos, después de todo uno de los mayores peligros del mar era el de un recorrido de mayor duración del que sus provisiones les permitían. No obstante, entre los años de 1778 y 1789 la idea de rapidez adquirió un nuevo sentido, como sinónimo de eficiencia y dentro de esta nueva acepción los viejos trucos de especulación mercantil cayeron en desuso. El artificio al que estaban acostumbrados los comerciantes consistía en que al demorarse al máximo la salida de la flota se obtenía un mayor margen de ganancia en las operaciones de última hora, en cambio, con el nuevo sistema la idea sería la de embarcar lo más pronto posible y realizar la navegación con premura a fin de que los negocios retuvieran lo menos posible a los involucrados y su capital siguiera ganando intereses.

El cambio en la capacidad de los bajeles y la continua internación de mercancías produjo inevitablemente una reacción en la concepción de las transacciones por parte de los comerciantes, que hizo que el éxito de los intercambios dependiera en gran medida de la pericia de comerciantes y capitanes, lo que reactivó las viejas preocupaciones de estos últimos, que eran, como nos lo comenta Francisco Solano: “ganar fechas para huir tanto de las épocas en que los vientos y las corrientes fuesen adversos, lo mismo que de aquellas en que las calmas paralizarían las marchas, con el peligro de agotamiento en el avituallamiento”⁸. La diferencia más significativa radica en que en este periodo el éxito de un negocio y la satisfacción de los involucrados dependía en gran medida de la rapidez con que una embarcación cruzara el Atlántico, en uno y otro sentido⁹.

escala (frecuente pero no obligatoria) en las Azores, arribar a las costas de la Península. Así fue como realizó el viaje Colón y así fue como continuaron realizándose hasta el siglo XIX." *ibidem*, p. 180.

⁸ Francisco de Solano, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, 2ª ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1987, p. XX.

⁹ "Sustancialmente, el tiempo-eje no ha variado desde el XVI, tal como lo calculó Chaunu. Una duración media de 75 días desde Cádiz a Veracruz (con un mínimo de 55 días y un máximo de 160)... Los regresos 'incomparablemente

Para lograr los mejores resultados y el éxito de la navegación, en teoría existían fechas recomendables para realizarla entre España y América cualquiera que fuera el punto de partida y arribo y aunque la legislación española marcaba días estrictos para llevarla a cabo este hecho nunca se cumplió¹⁰, de allí que por lo que respecta a la salida de la flota de España lo más aprobado desde el siglo XVI era que lo hiciera en abril o mayo, situación ratificada por el *Proyecto* de 1720¹¹, la finalidad era aprovechar los vientos favorables y evitar el periodo de huracanes que se dan conforme avanza el año, así como no arribar al golfo de México en época de nortes lo que dificultaba el atraque de las embarcaciones¹².

El estudio que Francisco Solano hace del tiempo medio que invertía una flota en realizar su viaje desde España hasta el puerto de Veracruz aporta datos sobre la mejor estación para navegar y la que se consideraba la peor. Su comentario es el siguiente: “El tiempo corto lo ejemplarizan los 68 días empleados en llegar a Veracruz por la armada de 1760, que salió durante el verano; mientras el tiempo largo alcanza los 122 días empleadas por la flota de 1757, que dejó Cádiz durante el invierno”¹³. Lo que podemos deducir hasta el momento es que la primavera y el verano eran las estaciones que mejores tiempos presentaban para darse a la mar, mientras que navegar entre Cádiz y Veracruz y a la inversa durante el invierno solía presentar mayores peligros.

más largos, difíciles y problemáticos': de Veracruz a Cádiz... para el XVIII, 117'5 días (con un mínimo de 82 y un máximo de 270)". García-Baquero, *op. cit.*, p. 184.

¹⁰ A este respecto se fijaron, en primer lugar, el 1 de junio y el 1 de septiembre como fechas para la salida de las flotas y los galeones respectivamente. A la ida, las flotas viajarían 'en derechura' a Veracruz, deteniéndose únicamente seis días en Puerto Rico para la aguada; tras su arribada al puerto veracruzano deberían permanecer allí hasta el 15 de abril, fecha en que emprenderían su retorno a la Península, con una sola escala prevista, de quince días como máximo, en La Habana. Véase: “Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España, y para navíos de registros que navegaren a ambos reinos”, en Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general de real hacienda escrita por D. Fabián de Fonseca y D. Carlos de Urrutia, por orden del virrey conde de Revillagigedo. Obra hasta ahora inédita y que se imprime con permiso del supremo gobierno*, México, V. García Torres, 1853, p 574.

¹¹ “Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España, y para navíos de registros que navegaren a ambos reinos”, en Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general de real hacienda escrita por D. Fabián de Fonseca y D. Carlos de Urrutia, por orden del virrey conde de Revillagigedo. Obra hasta ahora inédita y que se imprime con permiso del supremo gobierno*. Una vez que se estableció la casa Borbona en España se pretendió mejorar las condiciones del tráfico comercial entre la Metrópoli y sus colonias a través de las siguientes leyes: el "Proyecto para galeones, y flotas, del Perú y Nueva España, y para los navíos de registro, y avisos, que navegaren a ambos reynos" de 5 de abril de 1720, el Reglamento de 28 de agosto de 1725, la real cédula de 21 de enero de 1735 y la real orden de 11 de octubre de 1754. Obviamente nada cambió radicalmente y peor aún un análisis más o menos detallado de las ordenanzas muestra que éstas no "innovaban gran cosa". García-Baquero, *op. cit.*, p. 99.

¹² Francisco de Solano, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, p. XIX; y Haring, *op. cit.*, p. 260.

¹³ Solano, *op. cit.*, p. XX.

Estos riesgos pueden ser mejor percibidos en boca de Antonio de Ulloa, capitán de la última flota arribada a Nueva España en 1776, quien aclaraban que las flotas mandadas por Andrés del Pez, Andrés de Arriola y Luis de Córdoba, por ejemplo, lo habían hecho durante los meses de noviembre de los años 1706, 1711 y 1772 respectivamente, pero expuestos a:

[...] los peligros que ofrecen los temporales, desde el instante en que se piensa en desamarrar los navíos de este crítico paraje hasta que largan el ancla en la bahía de Cádiz; acá se emprende el viaje en la estación que reinan los nortes con furia, se va a pasar el canal de Bahamas con los mismos peligros y se llega a las costas de España en lo fuerte de los vendavales que es el tiempo climatérico del año para tomar la bahía, por causa de ser vientos de travesía y de la cerrazón que causan en las costas¹⁴.

Una vez que hemos hecho un recorrido general de aquellas que se consideraban las mejores temporadas para realizar la navegación entre la Metrópoli y Veracruz haré un breve análisis, con base a la información recabada en la *Gazeta de México*, en el que se pueda percibir si hubo algún tipo de cambio en las fechas escogidas para atravesar el Atlántico y en qué consistió.

La información obtenida de la *Gazeta* que presento (véase tabla 1) permite determinar los principales meses en los que se regresaba a España, desde Veracruz en los años de 1784 a 1789, a fin de que al compararla con los datos que nos ofrece Ortiz de la Tabla en su libro *Comercio exterior de Veracruz*¹⁵ y así podamos ubicar los meses preferidos a uno y otro lado del Atlántico para zarpar.

Comenzaré haciendo una relación de los datos obtenidos de la *Gazeta* para los meses en los que se aprecia mayor movimiento marítimo dentro de la tabla, que son: febrero, marzo, abril y mayo, con 16, 24, 26 y 28, respectivamente. Estos meses corresponden al final del invierno y el principio de la estación de primavera. La situación nos puede resultar medianamente familiar si recordamos que esta estación era considerada como un buen tiempo para navegar, pero los hechos muestran también que en los meses finales de esta estación y los que corresponden al verano comienza a disminuir la salida de navíos hasta alcanzar el nivel más bajo en septiembre, en el que sólo se registró una salida durante los seis años consignados.

¹⁴ *ibidem*, p. XXXI.

¹⁵ Una información similar es presentada por Ortiz de la Tabla para el caso de los barcos que salieron de la península ibérica entre 1785 y 1795, mediante el cuadro “Distribución estacional del tráfico”. Véase: Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1978, p. 57.

Tabla 1.

Movimiento estacional de los barcos que zarparon de Veracruz, 1784-1789.

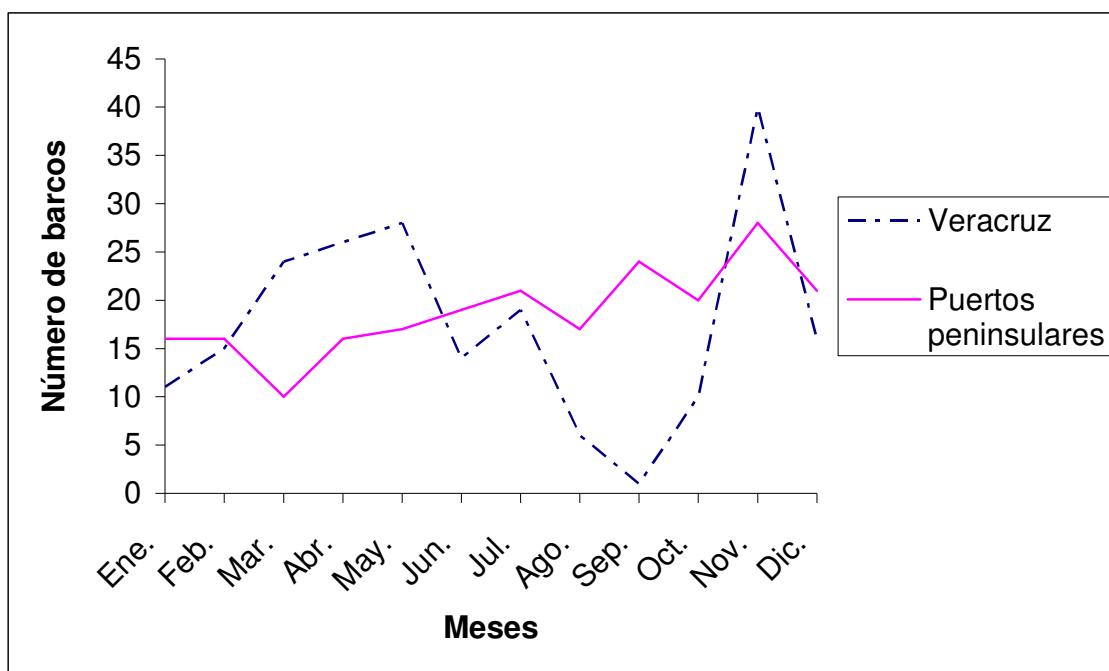
Años	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.
1784	1	1	3	5	5	0	1	2	0	2	6	3
1785	0	2	4	9	4	0	1	1	0	2	5	3
1786	6	4	3	2	2	2	4	1	1	0	6	4
1787	1	1	7	5	7	4	4	0	0	2	7	1
1788	2	3	3	5	3	4	4	1	0	1	7	2
1789	1	4	4	0	7	4	5	1	0	3	9	3
Total	11	15	24	26	28	14	19	6	1	10	40	16

Fuente: Las cifras mostradas en este cuadro son resultado del desglose de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789; y el ramo de Reales Cédulas, Marina y Correspondencia de Diversas Autoridades.

A pesar de que fue entre los meses de febrero y mayo cuando se desarrollo una serie constante de salidas de navíos, fue durante noviembre cuando se registra el máximo número, con 40. El dato es ilustrativo si tomamos en cuenta la advertencia de Ulloa, la cual aparece algunas líneas más arriba, que sugiere los grandes peligros derivados de los fuertes vientos que azotaban el Golfo de México, los cuales dificultaban hasta el simple desamarre de los navíos. Las tendencias comparativas entre las salidas de puertos peninsulares y las realizadas desde Veracruz pueden observarse en la siguiente gráfica. (véase gráfica 1)

Gráfica 1.

Análisis comparativo del movimiento mensual de navíos, 1784-1790.



Fuente: Las cifras relativas al puerto de Veracruz son resultado del análisis de la información contenida en la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, tomos 1 a 3; años 1784-1789; y el ramo de Reales Cédulas, Marina y Correspondencia de Diversas Autoridades. La información de los puertos peninsulares en cambio la obtuve del cuadro “Distribución estacional del tráfico”, realizado por Ortiz de la Tabla; véase: Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1978, 456 p.

Lo más sobresaliente de dicha gráfica es que nos señala que la tendencia de las salidas de los barcos desde los puertos españoles es muy semejante a las recomendadas por las autoridades y los marineros experimentados, salvo por un leve repunte con dos picos sobresalientes en los meses de septiembre y noviembre, pero que sin embargo no son tan acusados como en el caso novohispano. La situación de Nueva España en cambio, como ya he señalado, muestra su punto más álgido de salidas en el mes de noviembre, la cuestión según creo se debe a que de los 208 casos que tengo registrados el 23% hizo escala en La Habana, tal situación pudo retrasar su partida hacia su destino en España. Lamentablemente desconozco la fecha de salida de tales embarcaciones desde Cuba, pero sin duda modificaría la tendencia mostrada por esta gráfica.

Considerando el menor calado de las embarcaciones es seguro que dicha ventaja les permitió reducir el periodo de navegación y si a ello sumamos que al tratarse de registros sueltos no era necesario viajar al ritmo de las embarcaciones grandes y lentas que surcaban el mar durante la época de las flotas, podemos al menos imaginar que al salir desde un determinado puerto en los meses de invierno la navegación durara un lapso más corto, de tal manera que su arribo se hiciera en las mejores épocas del año, es decir, a finales del invierno y a principios de la primavera.

Lo que propongo es que si se salía en los meses de noviembre o diciembre, desde cualquier puerto español o incluso desde el mismo Veracruz, los navíos que lo hicieran estarían atracando entre febrero y abril. La propuesta se puede validar considerando que dentro de las noticias de la *Gazeta de México*, sólo se hace alusión al naufragio de 3 bajeles, de verdad una cantidad ínfima si pensamos en el número de viajes realizados en 6 años desde los distintos puertos habilitados en la Península para el comercio libre. Los casos son el San Antonio de Padua, que varó en 1784 a tres leguas del puerto; el Sandoval, que era un correo marítimo y por tanto zarpó desde La Habana, lo que implica que ni siquiera aparece computado en nuestra lista, y el bergantín la Confianza, que dio vela desde Málaga y que al entrar al puerto de Veracruz lo reventó un norte. No sobra decir que tales accidentes se dieron en los meses de diciembre, noviembre y enero, respectivamente.

Los datos son interesantes y bastante ilustrativos, pero la verdadera cuestión de todo este recuento tiene que ver la necesidad de señalar los cambios acaecidos al comercio novohispano a partir de 1784. Como ya había señalado, a partir de los primeros datos aportados por esta tesis, durante los primeros años en que se declaró suspendido el régimen de flotas debido a la

consideración real de que fuera a través de los navíos de azogue como prevaleciera el abasto de la colonia y también por la situación extraordinaria de guerra en que se encontraba el imperio, los convoyes constituyeron una constante, llegando a registrarse el arribo de cinco de ellos durante los primeros seis años estudiados en esta tesis.

En menor medida siguieron arribando al puerto veracruzano y zarpando del mismo algunos registros sueltos, los cuales, en su mayoría, al parecer pertenecían a afamados comerciantes, quienes a través de sus contactos en la corte y mediante generosas prestaciones obtuvieron el favor real de concedérseles realizar viajes mercantiles a Nueva España o partir de ella con cargas que pudieran comerciar en otras regiones.

Debido al control estatal de los azogues y a la situación de guerra los viajes marítimos suelen ser limitados y los convoyes hasta cierto punto espaciados, sin embargo, una vez que se han suprimido los azogues y la paz se ha firmado, las cosas comienzan a cambiar con rapidez. Son esos cambios justamente de los que he querido dar cuenta en este capítulo, al señalar que si bien las rutas se habían mantenido intactas e independientes a los caprichos de las órdenes reales, era en otro lugar donde debían buscarse las innovaciones que planteó la situación de interinato en que se mantuvo Nueva España hasta 1789, año en que se decretó su adscripción oficial al comercio libre.

Esos cambios tuvieron que surgir de la concepción misma que tenían los involucrados en el comercio, quienes se vieron precisados a adaptarse a las nuevas condiciones y exigencias que el comercio indiano les planteaba y con ello justamente lo que apreciamos es un cambio en el ritmo de las transacciones, que quedó de cierta manera registrado en la distribución estacional de los arribos y salidas de las embarcaciones a uno y otro lado del Atlántico.

Lo que encontramos es, no sólo que cualquier temporada del año fue factible para realizar una travesía trasatlántica, sino también que los meses en los que principia el invierno se convirtieron en los favoritos para zarpar de Veracruz, tal vez con la idea de arribar en los mejores días del año siguiente a su destino en España. Por otro lado también podemos asegurar, basándonos en la gráfica presentada, que la tendencia peninsular siguió la misma fórmula, pues se dan muy pocas salidas desde allá en enero y van aumentando conforme se acerca diciembre, la única excepción la tenemos en marzo que es el mes que menos salidas registró.

La posibilidad de realizar viajes en los peligrosos días del invierno tal vez tenga que ver con la nueva situación de que, al ya no tener que viajar en convoyes, y con ello al ritmo muy

lento de las embarcaciones grandes que se utilizaban para trasladar el caudal y los bienes reales, el tiempo en la navegación se hubiera reducido considerablemente; a ello debemos agregar su menor calado, lo que las hacía más ligeras y manejables a las embarcaciones; todo ello redundó en una mayor rapidez de los negocios emprendidos y una mayor habilidad de los capitanes encargados de la navegación, a pesar de hacer viajes en temporadas más riesgosas. Tan es así que en seis años de publicación quincenal de la *Gazeta de México*, sólo se señala el naufragio de tres embarcaciones, una de las cuales procedía de La Habana. Todos estos datos nos hablan de la pericia de los navegantes españoles del último cuarto del siglo XVIII, pero también, desde otro punto de vista, de factores que incidieron en el aumento de las transacciones mercantiles vía el Atlántico.

La innovación surgida a partir de las condiciones del comercio libre debe ser buscada no en la improvisación de rutas comerciales, sino en la reducción del tiempo de carga, transporte, descarga, y nueva partida de los bajeles involucrados. Al enfrentarse a la apertura del mercado los transportistas, consignatarios y expendedores tuvieron que improvisar y hasta evolucionar las formas tradicionales de comercio al considerar un nuevo factor dentro de sus tribulaciones: el tiempo.

Los tiempos marcaron la necesidad de embarcaciones más pequeñas, las cuales, sacrificando un poco la capacidad de carga, necesitaban ser lo suficientemente veloces como para poder escapar de los corsarios de naciones enemigas. Así encontramos que tanto por razones internas como externas se privilegió el uso de fragatas, paquebotes y bergantines, y con ello una nueva forma de transporte.

Así, el elevado margen de ganancia del que en un principio gozaron los involucrados se redujo sensiblemente, la desaparición del monopolio condicionó el hecho de que el capital debiera moverse lo más rápido posible y con esto que pudiera seguir ganando intereses. La mejor forma de obtener una posible ventaja sobre la competencia fue entonces contar con capitanes experimentados que pudieran llevar a buen puerto las empresas encomendadas, más aún cuando ya no era posible esperar el arribo de estaciones bonancibles para el comercio marítimo.

La libertad de comercio implicó la necesidad de transportar mercancías en cualquier época del año sin importar lo que recomendaran las disposiciones oficiales y sin tomar en cuenta los consejos de respetables capitanes como lo era Antonio de Ulloa. Los resultados indican que, por lo que respecta a aquellos barcos que levaron anclas en puertos españoles, respetaron los

tiempos tradicionales de navegación, es decir la fechas de abril y hasta principios de agosto, evitando con ello el periodo de huracanes. Mientras que el mayor número de partidas desde Veracruz se hizo en el mes de noviembre, es decir a principios del invierno, situación no muy recomendada según los expertos. Sin embargo, la situación puede ser explicada de dos formas, en la primera podría ser que zarpar desde el Golfo de México no fuera tan arriesgado debido a que el invierno se pasaba en La Habana, mientras que en la segunda el menor calado de las embarcaciones les podría haber permitido reducir el tiempo de navegación haciendo a su vez que su arribo a las costas españolas se diera en las mejores épocas del año, es decir entre el fin del invierno y el principio de la primavera.

VII. Conclusiones.

En 1778 tras la suspensión del régimen de flotas el comercio novohispano entró en un periodo de interinato que no culminaría sino hasta 1789, año en que Carlos IV declaró su incorporación, junto con Caracas al comercio libre. Los primeros seis años de este período, incluido el de 1778, estuvieron marcados por dos hechos significativos: de inicio se decretó que fueran los navíos de azogues los encargados de realizar el abastecimiento del territorio y por otra parte el conflicto entre Inglaterra y España, activado a partir del apoyo que la segunda nación brindó a la guerra independentista de las trece colonias en América. Lo que culminó en un bloqueo comercial realizado por la flota inglesa a los territorios hispanoamericanos.

Este último hecho limitó la actividad mercantil de Veracruz, según se desprende de las palabras de Eusebio Ventura Beleña, en ese entonces oidor de la Audiencia de México, y por ende al servicio de la corona. Dicha postura ha sido ratificada de diversas formas por otros autores, por ejemplo Javier Ortiz de la Tabla, quien señala: “El periodo inmediatamente posterior a la libertad de 1778 es difícil de cuantificar, primero, como hemos señalado, por los imperativos impuestos por la guerra, hasta 1784, y después de esta fecha, por la carencia de datos completos para las series de importación y exportación”¹. Es claro que estas opiniones no reflejan del todo la realidad novohispana, como se puede deducir de la tendencia ascendente en la extracción de caudales que señala el virrey Revillagigedo² o de las cifras acerca del número de viajes realizados desde España con dirección a Veracruz y los retornos contabilizados desde dicho puerto a la Península, indicados por John R. Fisher en varios de sus trabajos³. No obstante, resulta muy complicado deducir el tráfico naval novohispano que se llevó a cabo con la Metrópoli de las cifras aportadas por Fisher, debido a la amplitud de su investigación.

¹ Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1978.

² Véase: “El virrey de Nueva España, conde de Revillagigedo, informa en el expediente sobre averiguar si hay decadencia en el comercio de aquellos reinos, y en caso de haberla hallar las causas de ella y sus remedios y proporcionar los auxilios más a propósito para dar mayor extensión al tráfico mercantil”, en Enrique Florescano, y Fernando Castillo (comps.), *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.

³ John R. Fisher, *Comercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, Liverpool, 1985. o John R. Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992.

Por ello, con esta tesis, se ha puesto una primera piedra que permitirá develar, en años posteriores, cómo funcionó dicho interinato desde sus primeros años a través del esclarecimiento de la situación jurídica del comercio una vez cancelado el régimen de flotas. Además, se han señalado datos acerca de las expediciones de azogues arribadas a Nueva España y de aquellas embarcaciones que bajo la categoría de registros sueltos elevaron solicitudes al gobierno virreinal para realizar el transporte de mercancías.

Por otra parte se hizo un recuento pormenorizado del tráfico mercantil de los años 1784-1789, en los que debido a la mayor cantidad de datos, proporcionados por la *Gazeta de México*, pude determinar la importancia de Cádiz como el principal centro de salidas y receptor de mercancías; a la vez que se pudo observar el despunte de Barcelona y Málaga como centros distribuidores de productos al territorio novohispano. Aquí es fundamental señalar el crecimiento notable del número de viajes realizados entre ambos lados del Atlántico, situación apuntalada por los decretos oficiales de los años de 1785 y 1786 que permitían la libre embarcación de frutos preciosos como grana y plata, incluso cuando existiera un bajel de la real armada con registro abierto.

Es claro que estos datos ya habían sido vislumbrados anteriormente en el trabajo de Miguel Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, y de cierta forma avalados por Fisher. Sin embargo, la propuesta innovadora de la presente investigación consiste en agregar informes recabados en mis incursiones al Archivo General de la Nación relacionados con el número de arribos y su contraparte, es decir, que también se consignan las salidas hechas desde el puerto de Veracruz y se señalaron los puertos españoles de destino de tales bajeles.

Así mismo, elaboré un primer intento de explicación acerca de con qué medios económicos se pudo realizar el comercio novohispano, debido al aumento considerable de las transacciones y a la tantas veces señalada salida de los principales capitales del ramo mercantil. Señalando que la mayor parte de los intercambios comerciales a partir de 1784 se hicieron a crédito, razonamiento que podría explicar la constante remisión de mercancías y por ende la saturación del mercado. Después de todo parece claro que como lo señalaban los miembros del Consulado de comerciantes de México nadie tenía el suficiente caudal en efectivo para liquidar el envío constante de productos.

A fin de contar con un referente indicativo de la posible elevación en el número de viajes realizados presenté un análisis comparativo entre los periodos de 1766-1777 y 1778-1789, con el cual podemos afirmar de manera segura el crecimiento significativo de la navegación y el comercio realizado entre la Península y Nueva España. Primero, de forma paulatina y después de un modo avasallante, al grado de que el total de viajes realizados en el primer periodo señalado equivale a una décima parte del total realizado entre 1778 y 1789.

A su vez, la naturaleza de la información contenida en la *Gazeta de México* me permitió elaborar un capítulo dedicado exclusivamente a señalar el tipo de mercancías comercializadas entre los años de 1784 y 1789 y con ello remarcar algún dato ya reconocido como los es la dependencia en que se encontraba Nueva España con respecto de su Metrópoli. Tal y como lo indica el hecho de que se intercambiaban manufacturas europeas por plata y una cantidad mínima de materias primas. Por otra parte la forma en que se consigna la información, es decir, sin contar con los precios de introducción me permitió señalar el papel preponderante que tuvieron los productos agropecuarios, probablemente nacionales, dentro del comercio tanto de importación como de exportación, los cuales, pese a su volumen no tuvieron una alta estima en la época debido al escaso valor monetario que llegaron a tener y por ende el ínfimo nivel que representaron dentro de las balanzas tributarias.

Como parte fundamental de todos los cambios señalados y de aquellos que la nueva modalidad del comercio pudiera haber implantado, hay que señalar que al menos los más trascendentes tuvieron que ver con el ritmo de la navegación, pues en el caso de las rutas, estas permanecieron inalteradas desde el siglo XV. En cambio la necesidad de dar pronta salida a las transacciones realizadas y las especulaciones llevaron a la adopción de naves de menor calado, lo que, junto con la desaparición de los convoyes desde finales de 1783, incurrió sobre el nuevo ritmo dentro de la navegación, con viajes realizados en tiempos record. Esto, junto con la reducción en el arqueo de los navíos produjo un alto impacto en el comercio que se vio reflejado en la concepción misma de las fechas que se consideraban más peligrosas para la marinería, como lo eran los meses de finales del otoño y principios del invierno, los cuales son paradójicamente los periodos en que más salidas se registraron

desde el puerto de Veracruz. Con bastante existo, por cierto, como se deduce de la casi nula alusión a naufragios.

Todos estos cambios que se fueron acumulando desde 1778 produjeron un alto impacto en el comercio trasatlántico, al grado que para quines lo practicaban debió ser un desfase descomunal, de tal manera que resulta valido poner mayor atención en las quejas elevadas al rey por parte de los Consulados de comerciantes de la ciudad de México y Cádiz, así como en la consideración de estos mismos, de que en la práctica el territorio novohispano hacía mucho que estaba bajo el régimen de comercio libre, a pesar de que éste no fuera decretado oficialmente sino hasta febrero de 1789.

Glosario.

Este glosario de términos fue creado con el fin de ayudar al lector a identificar algunas de las mercancías comerciadas durante el periodo 1778-1789, pero también para indicar cuales eran las posibles diferencias existentes entre los tipos de barcos que atravesaron el océano Atlántico. La mayoría de los términos fueron tomados del diccionario editado por la Real Academia Española de la Lengua, el año de 1791¹, sin embargo, también se recurrió a ediciones posteriores e incluso a otros materiales.

Cabe hacer un último señalamiento secundario, el cual tiene que ver con el hecho de que los términos que no corresponden al año de 1791 fueron tomados de la primera edición en que era consignada la definición del concepto, salvo en el caso de aquellos que se copiaron del *Diccionario Enciclopédico Salvat*; la forma de distinguir la edición de que fueron sacados es mediante el año que se colocó al final de cada término y que corresponde precisamente al de la publicación del diccionario.

Abadejo: s. m. Pescado de mar medianamente grueso, cuya cabeza es chata, los dientes agudos y encorvados en lo interior de la boca, la carne blanca, la piel aplomada en el lomo, y blanca en el vientre, cubierta de escamas pequeñas, delgadas y transparentes. Se pesca con abundancia en las costas de Canadá, y en el banco de Terranova, que fueron descubiertas por los Vizcaínos. Para conservarle se prepara con sal de varios modos. *Asellus*. (1791)

Abalorio: s. m. Cuenta pequeña de vidrio cuajado, a cuya pasta se la da el color que se quiere. Cada una de estas cuentas taladrada, ensartándolas, se usan para hacer collares, guarniciones y otros adornos. *Globulus vitreus*. (1791)

Abarrote: s. m. *Náu.* El fardo pequeño hecho a propósito para llenar el vacío que dejan los grandes. *Mercim fasciculus spatia navis intervacantia expleturus*. (1791)

Achiote: s. m. Árbol de Nueva España semejante en la magnitud y en el tronco al naranjo: tiene las hojas como las del olmo, y su corteza es de color rojo, que tira a verde. La flor es del tamaño de una rosa de cinco hojas, y blanca, que tira a roja. El fruto es cuadrangular, y del tamaño de una almendra pequeña: tiene dentro unos granitos muy encarnados, semejantes a los de las uvas; aunque más redondos. Crece en lugares más secos que húmedos: mantiene las hojas todo el año, y produce su fruto por la primavera. De los granillos del fruto puestos en infusión en algún licor proporcionado, se saca una pasta encarnada, que se llama también ACHIOTE, muy útil para teñir de rojo: y estos mismos granillos, o semillas se suelen echar en el chocolate. De la madera se saca lumbre como del pedernal estregándola una con otra; y de la corteza se hacen sogas y maromas más recias que las del cañamo. *Lignum indicum nostro malo aurentiae simile*. (1791)

¹ Consultado en línea de la página: <http://www.rae.es/>

Bija. Pasta tintórea que se prepara con esta semilla. La bija es originaria de los países americanos intertropicales y se cultiva en muchas regiones cálidas del globo. Las hojas son grandes, aovadas y esparcidas, con nervadura palmeada; las flores también son esparcidas, rosadas, blancas o purpúreas, son muy vistosas. De su semilla se extrae una materia colorante, de color rojo, con la que se pintaban el cuerpo los antiguos indios americanos y que hoy se emplea para colorear ciertos alimentos y en la fabricación de barnices y lacas. (1985)

Agalla: s. f. Cierta producción a modo de fruto, que tiene el roble, el alcornoque, y otros árboles semejantes; es de figura comúnmente redonda, y tiene diferentes tamaños. *Galla*. AGALLA DE CIPRÉS. El fruto de este árbol, que más comúnmente se llama nuez de ciprés. *Galla, vel nux cyparissi*. (1791)

Albayaalde: s. m. Cal de plomo que se hace poniendo unas planchas de él muy delgadas en una vasija de barro casi llena de vinagre fuerte, sostenidas de unos enrejados de cafiitas, o mimbres, de forma que medie algún hueco desde el vinagre a las planchas, y cubierta la vasija por cierto tiempo. Los vapores del vinagre disuelven el plomo en un polvo muy blanco, que por la semejanza se llama cal, el cual queda pegado a la superficie de las planchas de donde se rae y coge para varios usos en la medicina. Es voz arábica compuesta del artículo *al*, y de la palabra *baiaad*, que significa cosa que sobresale en blancura. *Cerussa*. (1791)

Carbonato básico de plomo. Polvo blanco, soluble en ácidos; insoluble en agua. Minerológicamente se le denomina *cerusita*. / *Quím. inorg.* Se encuentra en la naturaleza como producto de la transformación de la de la galena. Se obtiene por la corrosión de chapas de plomo con ácido acético o bien tratando plomo finamente dividido con ácido acético y dióxido de carbono. Se emplea como pigmento en pinturas y en vidriados cerámicos. Es muy tóxico. (1985)

Alcaparra: s. f. Mata espinosa, cuyos ramos se extienden alrededor de su pie, y tienen las espinas corvas como las de la zarza. Las hojas son redondas, semejantes a las del membrillo; y entre ellas y el vástago brotan unos tallos, en cuyas puntas arroja un botón con cuatro gajos, a modo de conchas, de donde nace la flor, que se compone de cuatro hojas blancas. Los botones de su flor se llaman también ALCAPARRAS, y conservados en sal, sirven para ensaladas, escabeches y diferentes guisados. *Capparis*. (1791)

Es una mata con grandes flores blancas y abundantes estambres morados. El fruto, carnoso, se parece a un higo de pequeño tamaño. Se cultiva la alcaparra para beneficiarse de los capullos o los frutos tiernos (alcaparrones) que, encurtidos en vinagre, son un preciado condimento. (1985)

Alcaparrón: s. m. El fruto de la alcaparra, o alcaparro: tiene de largo pulgada y media a los más, es algo ovalado, carnoso, casi de la figura de una pera, del tamaño de una aceituna sevillana, o de una bellota grande, y contiene muchos granillos que son la simiente. *Cappar*. 2. ant. Cierta género de guarnición de espada. *Gladis capulare quoddam tegumen*. (1791)

Alcancil (Alcaucil): s. m. p. *And.* Alcachofa silvestre, que difiere solo de la hortense en ser más pequeña y tener en las hojas unas puntas muy agudas, y el gusto áspero y desabrido. Dícese también ALCAUCIL y ALCACIL. El P. Alcalá dice ALCACIL, y deriva estas voces de *cabcila*, o *cabcil*, que vale lo mismo, añadido el artículo *al*. *Cinara silvestris*. (1791)

Alhucema: s. f. Planta perenne indígena de España, de cuya raíz leñosa salen diferentes tallos de unos dos pies de alto guarnecidos de ramos; las hojas son pequeñas, estrechas y blanqueolnas (sic) las flores son pequeñas y azules, y están colocadas en espiga en la

extremidad de los tallos. Toda la planta así como la semilla arroja un olor muy agradable que esparce en abundancia a largas distancias si se quema. Llamase comúnmente ESPLIEGO. *Lavandula spica*.

ALHUCEMA INGLESA. *p. Sev.* Planta. Lo mismo que ALHUCEMA RIZADA.

ALHUCEMA RIZADA. Especie de alhucema indígena también de España, que se distingue de la común en que sus hojas que son más anchas están cortadas en forma de festón por las márgenes, en que sus flores son mayores, y en que sus espigas son ramosas. *Lavandula dentata*. (1817)

Almadana (Almadaneta): s. f. Instrumento a manera de mazo, cuya cabeza es de hierro, igualmente gruesa, y chata por ambas extremidades, y está enastada en un mango de madera bastante largo: sirve para romper piedras, ya por sí solo, o ya dando sobre las cuñas que se aplican para este efecto. Llámase también ALMADENA, ALMADINA, o MARRA. Es voz compuesta del artículo *al*, y del nombre arábigo *matana*, que el P. Alcalá trae por correspondiente de las voces MARRA, o ALMADANA. *Marra*. (1791)

Almadén: C. de España, prov. de Ciudad Real. En el término municipal se encuentran las minas de mercurio más importantes del mundo, en competencia con las italianas de Toscana. / Almádena: f. Mazo de hierro con mango largo, para romper piedras. (1985)

Almagre: s. m. Especie de tierra colorada muy semejante al barloménico, que sirve para teñir diferentes cosas, como lana, piezas de madera, &c. Diego de Urrea, citado por Covarrúbias, dice que viene del verbo arábigo *magretum*, que significa teñir de otro color disfrazando el natural, y que con el artículo *al* se formó *almagretum*, y después sincopado quedó en ALMAGRE, o ALMAGRA, *Rubrica fabriles, ocbra*. (1791)

Óxido rojo de hierro que se emplea para la pintura. fig. Marca, señal. (1985)

Alquitrán: s. m. Composición de pez, sebo, grasa, resina y aceite, que particularmente sirve para preparar algunos fuegos artificiales, y para calafatear los navíos. *Napbtba negra*. (1791)

Anchoa: s. f. Pez semejante a la sardina, algo menor, y menos ancho, el cual salado suele servir para las ensaladas y otros guisados. *Apua, vel apbya*. (1791)

Anís: s. m. Planta semejante al apio: produce el tallo redondo, y muy acompañado de ramos: sus hojas son al principio redondas y después se hienden como las del apio; la flor es blanca, y en su copa da la simiente, que también se llama ANÍS. *Anisum*. (1791)

Añil: s. m. Hierba que se parece a nuestra común albahaca. *Glastum*. 2. La masa, o polvo que se saca de las hojas, y aun de los tallos de la hierba AÑIL, maceradas, o podridas en agua, hasta que se reducen a el asiento, o poso, de que se forma una pasta, de la cual se hacen panes, o terrones para vender. *Massa, sive panniculi ex glasto confecti*. 3. *Pint.* El color azul, que se llama también ÍNDICO. *Color caeruleus*. (1791)

Atún: s. m. Pescado muy grueso y de cinco a seis pies de largo. Su carne es crasa y algo semejante al tocino. Tiene pestañas largas y duras. Péscase comúnmente en las almadrabas de las costas de Andalucía. *Tbynnus, vel tbunnus*. (1791)

Azafrán: s. m. Planta muy conocida. Tiene las hojas muy angostas, la raíz gruesa y redonda como la cebolla, las flores moradas y en medio de ellas unas hebras, que se llaman también AZAFRÁN. *Crocus, ecocum*. 2. *Pint.* Color amarillo naranjado para iluminar, sacado de la flor del AZAFRÁN desleído con agua. *Croceus color*. AZAFRÁN ROMIN. Planta, lo mismo que ALAZOR, o CÁRTAMO. (1791)

Planta herbácea... Se usa para condimentar manjares y para teñir de amarillo, y en medicina como estimulante y emanagogo. *Bot.* La planta florece en otoño... Después de

cada recolección se procede al despince o separación de los estigmas, que constituyen la especia conocida en el comercio como azafrán. (1985)

Bacallao (Bacalao): s. m. Lo mismo que ABADEJO. *Asselli species*. (1791)

Badana: s. f. La piel del carnero, u oveja curtida. *Aluta*. (1791)

f. Piel curtida, teñida y acabada de oveja y carnero. Se emplea, sobre todo, en la ind. del calzado y en encuadernación. (9185)

Balandra: (Del fr. *Balandre*.) f. Embarcación pequeña con cubierta y un sólo palo. (1985)

Baqueta: s. f. Vara delgada de madera con un casquillo de cuerno, o metal que sirve para atacar las armas de fuego. También las hay de hierro. *Virga pulvere pirioscloppetis infarciendis*. 2. Varilla curada de membrillo, o de otro árbol, que usan los picadores para el manejo de los caballos. *Virga equis subjiciendis et excitandis*. 3. p. Los palillos con que se toca el tambor. *Bacilla quipus tympana pulsantur*. (1791)

f. Vara delgada de hierro o de madera que sirve para atacar las armas de fuego o limpiar el ánima del cañón de las mismas./ f. *Arquit*. Junquillo, moldura redonda. (1985)

Barba: s. f. La parte de la cara en que nace pelo. Llámase también así el pelo que nace en ella. *Mentum, barba*. 5. p. Por similitud se llaman así las raíces de delgadas que tienen los árboles y plantas y otras cosas a este modo. *Arborum ramuli, tenuiores radices, lanugo*.

BARBAS DE BALLENA. Especie de ternillas que las ballenas tienen dentro de la boca. Nacen desde las quijadas inferiores, donde tienen su mayor grueso, y suben disminuyéndose en forma de cañones de órgano y tan unidas como sus teclas, hasta rematar en punta con un deshilado a manera de felpa larga, sobre que se mueve y juega la lengua. *Ceturia barba*. (1791)

Barrena: s. f. Instrumento de hierro de diferentes gruesos y tamaños con una manija de palo atravesada arriba: en la parte inferior tiene unas roscas hechas en el mismo hierro, el cual sirve para taladrar, o hacer agujeros en la madera. *Terebra*. 2. Barra de hierro con los extremos cortantes, que sirven para barrenar los peñascos que se han de volar con pólvora. *Terebra perforandis rupibus*. (1791)

Instrumento de acero que sirve para taladrar o hacer agujeros en madera, metal, piedra u otro cuerpo duro. (1985)

Barreno: s. m. Lo mismo que BARRENA. Comúnmente se usa de la terminación masculina para significar los que son de mayor tamaño. 2. f. *Náut*. Agujerar alguna embarcación para que se vaya a fondo. *Navem submergendam perforare*. (1791)

Batea: s. f. Especie de bandeja, o azafate de diferentes hechuras y tamaños que viene de la India, hecha de madera pintada, o con pajas sentadas sobre la madera. *Calatbus, fiscella*. 2. La artesilla, o barreño hondo que sirve para varios usos. *Mactra*. (1791)

Bauprés: (*Cor.*: Del fr. *Beauprés*) m. *Mar*. Palo grueso que sale de la proa en mayor o menor ángulo respecto al horizonte, y sirve para asegurar los estayes del trinquete, orientar los focos y algunos otros usos. (1985)

Bayeta: s. f. Tela de lana floja y rala que tiene de ancho por lo común dos varas. *Textum laneum cirratum et laxum*. (1791)

Bergantín: (*Cor.*: Del cat. *berganti*) m. *Mar*. Buque de vela de dos palos, mayor y trinquete, con bauprés y velas cuadradas; en el mayor usa una cangreja grande. (1985)

Blonda: s. f. Especie de encaje de seda blanca o negra, que sirve para guarnecer varios vestidos y adornos de las mujeres. Es voz modernamente introducida. *Taenia, vel vitta serica reticulata*. (1791)

Bramante: p. a. p. us. de BRAMAR. *Fremens*. 2. s. m. Hilo gordo, o cordel muy delgado hecho de cáñamo. *Levior funis cannabaceus*. 3. Cierta género de lienzo. *Textum quoddam canabaceum*. (1791)

De *Brabante*, región histórica del O. de Europa, renombrada por sus manufacturas de cáñamo.) / Hilo gordo o cordel muy delgado hecho de cáñamo. (1985)

Brasil (Palo de Brasil): s. m. Árbol de madera muy pesada, y de color encendido como brasas, que hecho astillas y puesto a cocer en agua sirve para teñir de colorado lanas, paños y otras manufacturas. *Lignum rubens, rubefaciens*. 2. Color encarnado que servía para afeite de las mujeres. *Purpurissum*. (1791)

Brea: s. f. Betún artificial, compuesto de pez, sebo, resina y otros ingredientes entre sí mezclados, con que se da un baño a los navíos y jarcias para preservarlos del sol y del agua. *Bituminis genus ex pice, sebo et resina compuctum*. 2. Especie de lienzo muy basto con que se suelen cubrir y forrar los fardos de ropa y cajones para su resguardo en los transportes. *Stuppa vilior*. (1791)

Búcaro: Arcilla muy olorosa, sobre todo cuando está mojada, que se usaba para hacer vasijas que se estimaban por su olor característico. / Vasija hecha por esta arcilla. (1985)

Cajeta: s. f. d. de CAJA.

CAJETA. ant. Caja o cepo para recoger limosna. Hoy tiene uso en Aragón. *Cippus, capsula, thecula nummaria*. (1817)

Calceta: s. f. Calzado de hilo que se pone a raíz de la carne debajo de la media. *Linthea tibialia, inferiora tibiae velamenta*. (1791)

Camarilla: s. d. f. de CÁMARA. Entre los preceptores de gramática suele llamarse así a la pieza donde azotan a los muchachos. *Angustum cubiculum*. (1791)

Cangreja: Vela de forma trapezoidal, que va envergada por dos relingas en el pico y palo correspondiente. (1985)

Cantarillo, Ila: s. m. y f. d. de CÁNTARO y CÁNTARA. *Urnula*. (1791)

Cántaro: s. m. Vasija grande de barro angosta de boca, ancha por la barriga y estrecha por el pie, y con un asa para servirse de ella. Hácense también de cobre, u otros metales. *Ampbora, cantarus, vas aquarium*. 2. p. Ar. Medida de vino de diferente cabida según los territorios de aquel Reino. *Anipbora, mensurae vinariae genus*. (1791)

Caña: s. f. Planta que se cría en lugares húmedos. Echa muchas varas huecas derechas desde la raíz, y vestidas de hojas verdes y largas: tiene varios nudos en proporción, y remata en una panoja, o mazorca. *Canna*. 2. Llámase así por la semejanza la del trigo, y otras semillas, *Culmus, calamos*. 3. Especie de junco de que se usa para bastones. *Juncos, arundo*. CAÑA DE PESCAR. La que sirve para pescar, y se compone de varios pedazos que entran unos en otros, y por su hueco pasa el sedal, el cual se sujeta en el carretel por el extremo de que se ase la CAÑA, y sale por el opuesto donde se une con el coco de que pende el anzuelo. *Arundo piscatoria*. CAÑA DEL TIMÓN. *Náut*. La palanca con que se mueve el timón. *Tignum temoni affixum*, CAÑA DULCE, O DE AZÚCAR. Caña sólida que exprimida arroja un zumo del que se hace el azúcar. *Canna mellita*. (1791)

V. Aguardiente, miel, patata de caña. / Medida de vino. / Vaso de forma cilíndrica o ligeramente cónica, alto y estrecho, que se usa en Andalucía para beber vino. / Por ext., vaso pequeño de cerveza. / Líquido contenido en uno de estos vasos. / Aguardiente de caña de azúcar. / Copa del mismo licor. (1985)

Cañamazo: s. m. ant. La estopa del cáñamo. *Cannabina stuppa*. 2. Tela tosca que se hace de la estopa del cáñamo. *Tela cannabina vilior*. 3. Tela clara de cáñamo, sobre que se borda

con seda, o lana de colores, y sirven para cubierta de mesas, sillas, &c. Llámase también así a la misma tela después de bordada. *Cannabinum textum operi phrygio elaborando*. (1791)

Estopa de cáñamo. / Tela tosca de cáñamo. / Tela de tejido ralo, dispuesta para bordar en ella con seda o lana de colores. / la misma tela una vez bordada. (1985)

Capilla: s. f. Pieza en forma de capucha cogida al cuello de las capas, o gabanes que sirve para cubrir y defender la cabeza. *Pallii cucullus*. 2. Parte del hábito que visten los religiosos de varias ordenes, y sirve para cubrir la cabeza. Es de diferente figura según el instituto de las mismas órdenes. *Monacbalis cucullus*. 3. fam. Suele llamarse así al religioso de cualquiera orden a diferencia del clérigo secular que se suele llamar *bonete*. *Religiosum ordinem professus*. 8. *Milic*. El oratorio portátil que llevan los regimientos y otros cuerpos militares para decir misa. *Oratorium portabile militaribus copiis deserviens*. (1791)

Cardenillo: s. m. La herrumbre, u orín del cobre que o se cría en las minas, o se hace artificialmente echando el cobre en vinagre, o en orines. De este segundo usan los plateros para soldar el oro, y darle color. *AErugo fossilis, vel factitia*. 2. *Pint*. El color verde sacado de la herrumbre, u orín del cobre con los vapores del vinagre. *Color viridis exaeragine factitia elaboratus*. (1791)

Carló (Carlón): m. Vino tinto que se produce en SanLucar de Barrameda, así llamado por ser imitación del de Benicarló de Valencia. (1925)

Caserillo: m. Especie de lienzo casero. (1925)

Castaña: s. f. Fruta casi en figura de corazón que tiene una tela delgada pegada a la carne, y una cáscara exterior gruesa de color musco. Críase dentro de una especie de zurrón que llaman erizo porque está lleno de púas. En cada uno de estos erizos hay dos o tres castañas, y a veces más. *Castanea nux*. 2. Vasija, o vaso grande de vidrio o barro que tiene la figura de castaña, y sirve para echar en ella algún licor. *Vas en castaneae formam redactum*. CASTAÑA APILADA. Lo mismo que CASTAÑA PILONGA. CASTAÑA PILONGA. La que se ha secado al humo, y avellanada se guarda todo el año para potajes. *Castanea exsiccata*. CASTAÑA REGOLDANA. La que da el castaño silvestre, o que no está injerto, y es más ruin y menos gustosa. *Castanea silvestris*. (1791)

Casulla: s. f. La vestidura sagrada que se pone el sacerdote sobre las demás que sirven para celebrar el santo Sacrificio de la Misa. Es abierta por los lados, y por delante y detrás, cae desde los hombros hasta las cañas de las piernas y en lo alto tiene una abertura para entrar la cabeza. *Planeta*. (1791)

Catre: s. m. Cama ligera para dormir una sola persona, el lecho comúnmente es de lienzo fuerte, los largueros y demás piezas en disposición de doblarse para poderse llevar y usar cómodamente. Los hay con pilares, o de tijera y de otras varias hechuras. *Lectulus portabilis*. (1791)

Cebadilla: s. f. La raíz, cepa, o cebolleta del eléboro reducida a polvos, que hace estornudar excesivamente a quien la toma por las narices. *Hellebori pulvis*. (1791)

Cerilla: (De *cera*) f. Vela de cera, muy delgada y larga, que se arrolla en varias figuras, y más comúnmente en la de librillo. Sirve para luz manual y para otros usos. 2. Fósforo, 2ª acep. 3. Masilla de cera compuesta con otros ingredientes, de que usaban las mujeres para afeites. (1925)

Cerillo: m. Cerilla, 1ª acep.. 2. *And*. Cerilla, fósforo. 3. *Cuba*. Árbol silvestre de unos 15 metros de altura, y cuya madera, muy estimada en carpintería por sus vetas, se usa también para hacer bastanoes. 4. *C Rica*. Planta gutífera de los países cálidos. Mana de su corteza una goma amarilla que al cuajarse parece cera, que los indios utilizaban para calafatear sus canoas. (1925)

Chacolí: s. m. Vino tinto y algo agrio, de poca substancia y duración, que se hace en Vizcaya y en las costas de las Montañas de Burgos. *Vinum ocre exile, insipidum.* (1791)

Vino ligero y algo agrio, elaborado en las Provincias Vascongadas y en Cantabria con la uva poco azucarada que se da en aquella región. También se hace en Chile. (1985)

Churlo: Saco de lienzo de pita cubierto con uno de cuero para transportar canela u otras cosas sin que pierdan su virtud. (1985)

Chapa: s. f. Hoja, o lámina de metal plano, que sirve para firmeza, o adorno de la obra que cubre. *Bractea, lamina.* (1791)

Cíbolo, La: s. m. y f. Animal cuadrúpedo de Nueva España, por otro nombre llamado toro mexicano. (1791)

Clavazón: s. f. El conjunto de clavos puestos en alguna cosa, o preparados para ponerlos. *Clavorum copia, ordo.* (1791)

Cofa: (Del ár. *quffá*, espuerta, a través del cat.) f. *Mar.* Meseta colocada horizontalmente en el cuello de un palo para afirmar la obencadura de gavia, facilitar la maniobra de las velas altas, y también para hacer fuego desde allí en los combates. (1985)

Copal: adj. Dícese de la goma llamada *anime*. Usase también como sustantivo. *Ammoniacum.* (1791)

Copela: s. f. Vasija, o taza pequeña que se hace de cenizas lavadas, o huesos calcinados. Sirve para acendrar el oro y la plata por medio del fuego. *Vas metallis excoquendis deserviens.* (1791)

Cordobán: s. m. La piel del macho cabrío, o cabra curtida. *Corium, aluta caprina.* (1791)

Correa: s. f. La tira larga y delgada de cuero que sirve para atar, o ceñir alguna cosa. *Corrigia, lorum.* (1791)

Correaje: s. m. El conjunto de correas de que se compone alguna cosa. *Loramentum.* (1791)

Cotonia: s. f. Tela blanca de algodón, labrada comúnmente de cordoncillo. *Tela gossipina.* (1791)

Crea: s. f. Lienzo entrefino bastante usado. *Linteí genus.* (1791)

f. Cierta lienzo entrefino que se usaba mucho para sábanas, camisas, forros, etc. (1985)

Crehuela: f. *prov.* Especie de crea más ordinaria y floja que se usa para forros. (1843)

Crisol: s. m. Vaso de cierta especie de tierra, que sirve para fundir los metales. *Vasculum liquandis metallis, liquatorium.* (1791)

Cristal: s. m. Substancia mineral diáfana y transparente. Hay cristales de diversas especies, pero todos convienen en ser transparentes, y en que su figura en las minas de donde se sacan es regular y terminada por superficies planas. De una de estas especies es el CRISTAL DE ROCA. *Crystallus.* 2. El vidrio muy claro y limpio, que por su diafanidad se parece al CRISTAL mineral. *Vitrum perspicuum.* 4. Se suele llamar así el espejo. *Speculum.* CRISTAL TÁRTARO. Las heces que deja el vino en las cubas purificadas al fuego hasta que se coagulan en forma de CRISTAL. *Tartari cremor.* (1791)

Crudo, da: adj. Lo que no está cocido, asado, o frito: dícese comúnmente de las carnes. *Crudus.* 4. Se dice de algunas cosas cuando no están preparadas, como de la seda, del lienzo, &c. *Crudus.* (1791)

Cubilla: s. f. Lo mismo que CUBILLO. (1791)

Cubillo: s. m. d. de CUBO. *Cupula, situla.* 2. Cantárida o abadejo, especie de insecto ponzoñoso. *Cantbaris.* (1791)

Cubo: s. m. *Geom.* El cuerpo, o sólido que se contiene entre seis cuadrados perfectos, y que por consiguiente tiene perfectamente iguales las tres dimensiones de largo, ancho y alto. *Cubus*. 3. Vaso de madera redondo, más ancho por la boca que por el suelo, formado de varias costillas, o duelas ceñidas y sujetas con dos aros de hierro. De ordinario tiene un asa del mismo metal por donde se agarra, y donde se ata la soga para sacar con él agua del pozo, otros tienen los aros de madera, o de esparto y de lo mismo el asa. *Situla*. (1791)

Escarapela: 2. Divisa compuesta de cintas de uno, o más colores, hecha en forma de rosa, o lazo, la cual se pone en el ala del sombrero y sirve entre otras cosas para distinguirse los ejércitos de diferentes naciones, y en los diferentes partidos que suelen formarse sobre algún asunto político para conocerse los de una facción. *Tessera, signum in rosae formam instructum*. (1791)

f. Divisa compuesta de cintas, por lo general de varios colores, fruncidas o formando lazadas alrededor de un punto. Como distintivo, se coloca en el sombrero, morrión, etc.; se usa también como adorno. (1985)

Escribanía: 3. La papelera, o escritorio donde se guardan los papeles. *Scrinium*. 4. El recado de escribir, que se compone de tintero, salvadera, caja para oblea, campanilla y un cañón en medio para las plumas, todo colocado en una bandeja. *Scriptorius apparatus, scriptoria supellex*. 5. p. La caja portátil que traen consigo los escribanos y los niños de la escuela, en la que hay una vaina para las plumas, y un tintero con su tapa pendiente de una cinta. *Scriptorius apparatus portabilis, atramentarium*. (1791)

Escritorio: s. m. Especie de alacena de madera hacha con diferentes divisiones, para guardar papeles y escrituras. También se llama PAPELERA. *Scrinium*. 3. Así llaman en Toledo la lonja cerrada en donde se venden por mayor los géneros y ropas. *Mercium taberna*. 4. El cajón, o alacena de hechura primorosa de madera embutida de marfil, ébano, concha y otros adornos, con sus navetas y cajoncillos para guardar alhajas, que servía regularmente, para adornar la sala. *Scrinium*. (1791)

Espadada: s. f. ant. Cuchillada, o golpe dado con espada. *Vulbus ense inflictus, ictus gladio impactus*. (1791)

Espadar: v. a. Macerar y quebrantar con la espadilla el lino, o cáñamo para sacarle el tamo y poderlo hilar. *Linum vel cannabem macerare, carminare*. (1791)

Espadilla: s. f. d. de ESPADA. *Gladiolus*. 3. Instrumento de madera como de media vara de largo y cuatro, o seis dedos de ancho, con uno, o dos filos a manera de espada, el cual sirve para espadar el lino y el cáñamo. *Gladius ligneus lino, vel cannabi carminando*. 4. Especie de timón para las embarcaciones menores, como botes, falúas, &c. *Temonis, clavi nautici genus*. (1791)

Espliego: s. m. Hierba bien conocida que produce unas varillas delgadas y en sus extremos unas florecillas azules, y cierta grana que sirve de ordinario para sahumar ropa. *Spica nardi*. (1791)

Estambre: s. m. y f. La hebra de lana fina torcida. Comúnmente por estambre se entiende la lana que después de cardada, limpia y torcida sirve para los tejidos de paño, estameñas y otras telas, y para la fábrica de medias. *Stumen*. 2. p. Us. Lo mismo que URDIMBRE, o URDIEMBRE. 3. La lana más fina que sacan los cardadores en las fábricas de paños: sirve para las urdimbres. *Lana staminea, stamen*. (1791)

Estameña: s. f. Especie de tejido de lana sencillo y ordinario. Díjose así por ser la urdimbre y trama de estambre. *Stamineum textum*. (1791)

Estampado, da: p. p. de ESTAMPAR. 2. adj. Que se aplica a varios tejidos de lino, seda y lana en que se forman y estampan a fuego, o en frío, con colores, o sin ellos diferentes labores, o dibujos. *Tela impressis coloribus variegata.* (1791)

Estaño: s. m. Metal muy conocido más blanco y consistente que el plomo, de que se hace vajilla y otras cosas. Sirve igualmente para blanquear y soldar otros metales. *Stanium.* (1791)

Estopilla: s. f. 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. *Stupa subtilior, vel etiam tela stupea subtilior.* 2. Lienzo, o tela muy sutil y delgada como el cambray, pero muy rala y clara, y semejante en lo transparente a la gasa. *Stupea tela subtilior.* (1791)

Fideo: (Del cat. *fideu.*) m. Pasta de harina de trigo, ya sola, ya mezclada con gluten y con fécula, en forma de cuerda, delgada que sirve para sopa. U. M. en pl. (1925)

Fragata: (Del ital. *fregata.*) f. *Mar.* Buque de tres palos con cofas y vergas en todos ellos. La Fragata que apareció a mediados del s. XVII, surgió ante la necesidad de disponer de una unidad más ligera que los *navíos*, destinada a misiones de descubierta, escolta y vigilancia. Durante el s. XVIII, con el ocaso del navío, la fragata adquiere la categoría de suprema potencia del mar, apartándose paulatinamente del objetivo para el que fue proyectada. (1985)

Frazada: s. f. La manta peluda que se echa sobre la cama. *Stragulum.* (1791)

Garnacha: 4. Cierta género de bebida, a modo de carraspada. *AEnomelis.* 5. *p. Ar. y Navar.* Una especie de uva roja, que tira a morada, muy delicada, y de muy buen gusto, de la cual hacen un vino especial, a quien le dan el mismo nombre. *Uva violacea generosa.* (1791)

Género: s. m. El ser común a muchas cosas entre sí distintas, o diferentes en especie. *Genus.* 3. Lo mismo que ESPECIE. 5. *p.* Las mercancías, así de tejidos, como de drogas, con las cuales se trata y comercia. *Mercium genera.* (1791)

Guangoche: m. *C. Rica, Méj. y Salv.* Tela basta, especie de arpillera para embalajes, cubiertas, etc. (1925)

Guarnición: s. f. Adorno, que para mayor gala y mejor parecer se pone en las extremidades, o medios de los vestidos, ropas, colgaduras y otras cosas semejantes. *Limbus in vestis ora textus, ornatus.* 2. El engaste de alguna pieza en oro, plata, &c. *Emblema, pluteus.* 4. El presidio de soldados para defensa y manutención de alguna plaza, o castillo. *Militum praesidium.* 5. met. El adorno de alguna cosa, que da gala y gracia a otra. *Ornatus.* 7. Los arreos y paramentos que se ponen a las mulas, o caballos para su adorno, gala, o autoridad del que los monta, o para otros servicios; como tirar coches, carrozas, carros triunfales, u otros ministerios. *Stragulae.* (1791)

Inciense: s. m. Goma aromática de un árbol parecido al laurel, que el griego llama líbanos. Crece y le hay con abundancia en la Arabia, y principalmente en el reino de los Sabeos en un bosque de más de treinta leguas de largo, y quince de ancho. Esta goma quemada en el fuego arroja un humo oloroso, y su uso más frecuente es en las funciones eclesiásticas. Hay dos especies, macho y hembra. El macho es que naturalmente destila el árbol, el cual es entero, blanco, y por dentro muy graso, y arde luego que llega al fuego, la hembra es el que por incisión, o con otro artificio se le hace destilar, y es menos puro. En lo antiguo se decía ENCIENSO. *Tbus, incensum.* (1791)

Indiana: s. f. Tela de lino, o algodón, o de mezcla de uno y otro, pintada por un solo lado. *Tela ex xilo aut lino contexta et depicta.* (1803)

Jarcia: s. f. Carga de muchas cosas distintas para algún uso o fin. *Sarcina.*

JARCIA. El conjunto de muchas cosas diversas, o de una misma especie, pero sin orden ni concierto; y así se dice hay tal JARCIA de esto o de aquello &c. *Inordinata rerum copia, acervus, caterva.*

JARCIA. Los aparejos y cabos del navío. Úsase frecuentemente en plural. *Armamenta navis.*

JARCIA. El conjunto de instrumentos y redes para pescar. *Armamenta piscatoria.* (1817)

Jengibre: m. Raíz medicinal de una hierba del mismo nombre que se cría en las Indias. Es del grueso del dedo pequeño, un poco aplastada, nudosa, cenicienta por defuera por defuera y blanca y amarillenta por dentro, su olor es aromático agradable, y de sabor acre y picante como el de la pimienta. *Zingiber, seu radix amoni zingiberis.* (1837)

Jerga: f. Tela gruesa y rústica. Tómase también por cualquier especie de paño grosero, sea de lana, de pelo o cáñamo. *Tela crassiori filo contexta.* (1837)

Lencería: s. f. Copia de lienzo de distintos géneros. *Linteorum mercus.* (1791)

Lienzo: s. m. La tela que se fabrica del lino, o cáñamo, el cual se hace de diferentes géneros bastos y finos, de que se hacen camisas, sábanas y otras muchas cosas. *Linteum.* 2. Pedazo de tela de lino de una vara en cuadro, que ordinariamente sirve para limpiarse las narices y el sudor. *Sudarium emunctorium narium.* 3. El pañuelo de seda, algodón, o hiladillo que sirve para limpiar las narices. Hácense de diferentes tamaños y colores, y se llama regularmente LIENZO de tabaco, por servirse de él los que le toman. *Emunctorium narium sericum, vel gossipinum.* (1791)

Lona: s. f. Cierta género de lienzo fuerte y grosero, que regularmente se fabrica de algodón, o cáñamo, y sirve para hacer velas para los navíos, toldos, tiendas de campaña y otras cosas. *Crassior tela linea, et gossipina.* (1791)

(De *Olonne*, población marítima de Francia, donde se tejía esta clase de lienzo.) f. Tela fuerte de algodón o cáñamo, para velas de navío, toldos, tiendas de campaña y otros usos. (1925)

Longaniza: s. f. Cierta género de vianda, que se hace de carne de puerco picada, y aderezada con especias, y se envasa en las tripas menores del mismo puerco. *Farcinem, lucanica.* (1791)

Loneta: f. *Chile.* Lona delgada que se emplea en velas de botes y otros usos. (1925)

Malvasía: s. f. Cierta especie, o casta de uvas, que hace los racimos muy pequeños, y los granos grandes, redondos y apretados. Llámase también así el vino que se hace de ellas. *Vinum creticum, vel arvisium.* (1791)

Maná: 2. El licor blanco, o amarillo que naturalmente por sí mismo, o por incisión mana del tronco, ramos y hojas de los fresnos, y se cuaja en ellos a modo de goma, y en forma de canelones de cera. Es de naturaleza de azúcar y miel, y de un gusto dulce y meloso. Cógese con grandísima abundancia en Calabria y Sicilia, y es uno de los purgantes más benignos y propios que usa la medicina. *Manna.* 3. ant. El incienso desmenuzado, y casi reducido a polvos. *Incensum tritum.* 5. Cierta especie de gragea más menuda que la ordinaria. *Granula minuta saccharo formata.* (1791)

Mangle: s. m. Cierta árbol que se cria en las costas de la América, cuyas hojas son semejantes a las del peral; pero algo más gruesas y más largas. Sus flores son mucho más pequeñas, y están contenidas en unos cálices oblongos. Echan unas vainas que tienen medio pie y más de largo, del grueso de los palos de la casia, y están llenas de una pulpa semejante al tuétano de los huesos. Son muy altos y gruesos, su madera es fuerte y pesada, y sirve para hacer casas, muebles y otras cosas domésticas. Llámase también así la resina de estos árboles. *Mangle, arbor Indica.* (1803)

Manta: s. f. Cubierta, o frazada de lana muy tapida y peluda. Tómake regularmente por la que se pone en la cama. *Lodix, stragulum*. 3. La cubierta que para el abrigo se pone en la pared; como los paños de corte, u otros. *Aulaeum*. (1791)

Manteca: s. f. La gordura de cualquier animal, especialmente la del lechón. Y en diciéndose MANTECA, absolutamente se entiende la de puerco. Llámase también UNTO. *Pinguedo*. (1791)

Mantilla: s. f. La cobertura de bayeta, grana, u otra tela, con que las mujeres se cubren y abrigan, la cual descende desde la cabeza hasta más debajo de la cintura. *Lodicula, muliebre amiculum*. 3. p. Ciertas piezas quebradas de bayeta, u otra tela, en que se envuelven y abrigan las criaturas pequeñas. *Infantium panni, fasciae*. (1791)

Manto: s. m. Cierta especie de velo, o cobertura, que se hace regularmente de seda, con que las mujeres se cubren par salir de casa, el cual baja desde la cabeza hasta la cintura, donde se ata con una cinta, y desde allí queda pendiente por la parte de atrás una tira ancha, que llaga a igualar con el ruedo de la basquiña y se llama COLILLA. Dásele diferentes nombres, según las diferentes telas de que se fabrican; como: MANTO de humo, de gloria, de soplillo, de resplandor, &c. y estas mismas telas se llaman MANTO. *Palla serica*. (1791)

Media: s. f. La vestidura de la pierna, desde la rodilla abajo. *Caliga, tibialia*. 2. La medida que cabe, o incluye media fanega. *Medimni dimidium*. 3. Se toma privativamente entre la gente ordinaria por media azumbre de vino; y así dicen: vamos a echar MEDIA. *Congii dimidium*. (1791)

Menestra: s. f. Cierta Género de guisado, o potaje, hecho de diferentes hierbas, o legumbres. *Herbarum condimentum, vel opsonium*. (1791)

Mercería: s. f. El trato y comercio de cosas menudas y de poco valor y entidad. *Mercimonium*. (1791)

Meriñaque: s. m. Alhajueta de no mucho valor, que sirve para adorno, o diversión. *Subtilis supellex*. (1791)

Moscatel: adj. que se aplica a cierta especie de uva blanca que hace el racimo muy apretado por lo común, y el grano gordo y muy tierno; y también se llama así el vino que se hace de esta uva. *Uva apiaria, vel vinum*. (1791)

Nitro: s. m. Especie de sal mineral fácilmente inflamable, que se coge y beneficia en abundancia en Egipto en una montaña, o terreno llamado *Nitria*, de donde quieren algunos que haya tomado el nombre. Hay uno muy sólido y firme, otro esponjoso, y otro transparente y diáfano como el vidrio, y le hay también de varios colores. Es distinto del que llamamos salitre; aunque a este frecuentemente se le llama NITRO. *Nitrum*. (1791)

Nopal: s. m. Planta muy común en África de donde pasó a España y se halla en abundancia en las costas de Andalucía, y particularmente en Gibraltar, Cádiz y las Algeciras. Es muy parecida a la pita y luego que sale de la tierra el tronco, empieza a echar unas hojas de la misma hechura y tamaño de una pala de jugar a la pelota muy unidas unas con otras y del grueso de dos dedos, llenas todas de púas muy agudas. Produce el fruto pegado a la hoja que es una especie de higo de la figura de un barrilillo todo lleno por defuera de púas muy sutiles, el cual es verde y en llegando a su perfecta madurez es dorado: para comerse se abre con un cuchillo, y quitada esta primera corteza se encuentra la fruta que es dulcísima, y toda granujosa, y muy refrigerante. Sirve esta planta para cercar las heredades y huertas porque sus hojas y sus puntas la hacen impenetrable. *Opuntia, tuna, palla*. (1803)

Olla: s. f. Vasija redonda hecha regularmente de barro. Por abajo es angosta, y sube en proporción, formando una barriga ancha, y estrechándose algo a formar el cuello, deja

grande la boca, y se pone su asa para manejarla. Sirve para cocer y sazonar alguna cosa. Hácense también de cobre, o plata, con la asa como de caldero. *Olla*. (1791)

Olmo: s. m. Especie de álamo que crece y se eleva mucho, y sus hojas son anchas, verdes y oscuras en el color. *Ulmus*. (1791)

Oropel: s. m. Lámina de latón muy batida y adelgazada que queda como un papel. *Lamina aurichalci, vel bractea*. (1791)

Oropimente: s. m. Mineral amarillo que tira a pardo, el cual se halla en las minas de plata y oro. Diferenciase de la sandaraca solo en el color. El que le tiene de oro y unas como escamas es el mejor; pero el que tira a musco, o rojo, que es pegajoso, no es tan bueno. Laguna dice que el OROPIMENTE es un veneno corrosivo, que ocasiona unos efectos mortales si no se ataja con el tiempo. *Auripigmentum*. (1791)

Orozuz: s. m. Mata que produce las ramas de dos codos de alto acompañado de muchas hojas grasas, pegajosas, y semejantes a las del lentisco. Su flor es como la del jacinto, y el fruto del tamaño de las pelotillas del plátano, aunque más áspero; el cual tiene ciertos hollejos como los de las lentejas, pero rojos y pequeños. Sus raíces son largas, y del color de box como las de la genciana, dulces, y algún tanto acerbos al gusto. *Glyzyrrbiza*. (1791)

Palangre: m. Cordel largo y grueso del cual penden a trechos unos ramales con anzuelos en sus extremos, que se cala en parajes de mucho fondo donde no se puede pescar con redes. (1899)

Aparejo de pesca constituido por un cordel largo y grueso del cual penden a trechos unos ramales con anzuelos en sus extremos. (1985)

Pañuelo: s. m. Pedazo de lienzo, seda, o algodón que sirve para limpiarse las narices, el sudor y otros usos. *Emunctoni, muccinium*. (1791)

Papelera: s. f. Escritorio con sus separaciones, y sus puertas, o gavetas para tener y guardar papeles. *Scriptorum scrinium, vel cbartarum*. (1791)

Paquebote: (Del fr. *paquebote*, y éste del ingl. *packboat*; de pack, paquete, y boat, barco.) m. *Mar*. Embarcación muy rápida que lleva la correspondencia pública, y también pasajeros, de un puerto a otro. (1985)

Peal: s. m. La parte de la media, o la de otros paños que cubren el pie. *Udo, pedulis*. (1791)

Pedernal: s. m. Piedra dura, y como transparente, que herida con el acero arroja chispas y por eso usan de ella en las armas de fuego, labrada y cortada a este intento. *Silex*. 2. met. Se toma por la suma dureza en cualquier especie. *Silex*. (1791)

Peltre: s. m. Especie de metal compuesto de estaño y plomo, del cual se hacen vasijas y otras cosas para el uso y servicio de la casa y mesa. *Stannum plumbo admistum*. (1791)

Poltrón, na: adj. flojo, perezoso, haragán y enemigo del trabajo. *Segnis, iners, decidiosus*. 2. Se aplica a aquello que sirve para la demasiada comodidad, o descanso; como: silla POLTRONA. *Máxime commodus, desidiae aptus*. (1791)

Pólvora: s. f. Compuesto bien conocido, que se hace de azufre, salitre, y carbón, de que se forman unos granillos negros menudos, fácilmente inflamables, y de gran violencia por lo mucho que se extiende. *Pulvis nitratus, vel sulphureus*. (1791)

Presilla: s. f. Cordón pequeño de seda, u otra materia, con que se prende, o asegura alguna cosa. *Ansula serica*. 2. Cierta especie de lienzo. *Tela lintea quaedam*. (1791)

Priego: f. m. ant. Lo mismo que CLAVO. (1791)

Primal: adj. que se aplica a la res de la oveja, o cabra que tiene un año. *Anniculus*. 2. s. m. El cordón, o trenza de seda. (1791)

Quina o Quinaquina: s. f. La cáscara del árbol llamado quarango; la cual es muy útil en la medicina. *Cortex febrilis*. (1791)

Red: s. f. Instrumento de hilos, o cuerdas, tejidos en mallas, de que hay varias especies, y sirve para pescar y cazar. *Rete*. 2. Cualquier tejido hecho en la misma forma, que se hace de diversas materias, y para varios usos. *Rete, reticulum*. (1791)

Redecilla: s. f. d. de RED. *Parvum rete*. (1791)

Tejido de mallas de que se hacen las redes. (1985)

Romero, ra: 3. s. m. Planta olorosa que se levanta poco de la tierra. Su tallo por lo regular es de la altura de un codo, poblado de muchas ramas, vestidas de hojas parecidas a las del hinojo; pero más gruesas, anchas y duras, y de suave olor. La flor es azulada, y también olorosa; y así esta como la hoja tiene muy conocidas virtudes en la medicina. Hay dos especies, uno que llaman fructífero, y otro coronario, que es el vulgar. *Rosmarinus*. (1791)

Rosoli: s. m. Licor compuesto de aguardiente rectificado, mezclado con azúcar, canela, anís, u otros ingredientes olorosos. *Ros solis, roería*. (1791)

Rota: 4. Especie de caña maciza que se cría en las Indias. *Arundinis genus indicum sic dictum*. (1791)

Sal: s. f. Substancia sólida y seca, ácida, espirituosa y penetrante, diáfana y transparente, naturalmente blanca, aunque accidentalmente suele tomar otros colores. Resiste al fuego, y es fácilmente soluble en el agua, con quien se mezcla estrechamente. En proporción sazona los alimentos: no se corrompe, antes ella preserva de corrupción, especialmente las carnes. Hay dos especies, una mineral, que llaman fósil, y vulgarmente sal de piedra. Esta es mucho más sólida y dura, tanto que parece cristal, o a lo menos talco. Hay montes enteros de ella, particularmente en España: e introducida, o disuelta en los minerales de algunas fuentes, hace que el agua de ellas se convierta fácilmente en sal con el calor del sol, o del fuego. La otra especie es la que se congela del agua del mar o de fuentes especiales, recogida en lagos, o estanques formados a este efecto, y evaporada el agua con el calor del sol, y esta se llama sal común. Úsase algunas veces como masculino, especialmente en plural, o concertado con algún adjetivo. (1791)

Sayal: s. m. Tela muy vasta, labrada de lana burda. *Pannus cilicius, ceu villosus sacus*. (1791)

Sayaleta: s. m. d. El sayal delgado, que se suele usar para túnicas interiores. *Subtilior sacus, pannus silicius*. (1791)

Sen, o Sena (Hojas de sen): s. f. Planta que produce un tallo como de un codo, del cual nacen muchos jamicos: las hojas casi como las de la regaliza; aunque más anchas y romas, y algún tanto grasas: la flor es amarilla, olorosa, como la de las habas, y llena de unas venillas rojas, y muy sutiles. Hállase dentro del hollejo, que es corcovado y apretado, una simiente, como granillos de uvas. Algunos creen, que es el que llaman delfinio; y en las boticas se llama comúnmente SEN. *Senna*. (1791)

Serijo o Serillo: s. m. d. de SERA. Sera pequeña que sirve regularmente para poner y llevar pasas, higos, o cosas semejantes. *Fiscus, fiscellus*. (1791)

Serón: s. m. aum. de SERA. Hácense regularmente en forma de aguaderas, con dos senos grandes en punta, para que sean más capaces y puedan llevarse sobre las caballerías. *Amplior, capacior sporta*. (1791)

Suela: s. f. La parte del calzado, que toca al suelo. Regularmente es de cuero fuerte, y adobado. *Solea*. 2. El cuero de buey curtido y preparado para echar suelas al calzado. *Solea*. 5. p. Lllaman en algunas religiones a todo el calzado, de que usan sus individuos. *Soleae*. (1791)

Tablón: s. m. Tabla gruesa. *Crassa tabula, Longaque*. (1791)

Tacamaca: s. f. Especie de goma, o resina, que sale de un árbol del mismo nombre que se cría en las Indias, parecido al álamo blanco. Sus hojas son pequeñas, redondas y puntiagudas. El fruto del tamaño de una nuez, rojo, pegajoso y de muy activo olor, y tiene un hueso dentro como el del albaricoque. De esta goma hay dos especies, una llamada sublime, que es la que arroja el árbol sin incisión alguna, y es más olorosa, fina y transparente. La otra es la que se saca por incisión, y es más ordinaria y de menos olor. Tráenla en pequeñas pastas amarillas, o coloradas, sembradas de lágrimas blancas. Llámase también TACAMAHACA. *Tacamabacae gummi*. (1791)

Tachuela: s. f. Clavo pequeño con su cabeza redonda, que sirve para colgar y clavar cosas menudas y de poco peso. Las hay de diferentes tamaños, que llaman de Valladolid, de celosía, de caja, &c. *Clavulus umbellatus*. (1791)

Tafetán: s. m. Tela de seda muy unida, que cruje y hace ruido ludiendo con ella. Hay varias especies de él; como doble, doblete, sencillo, &c. *Serica tela subtilior*. 2. Usado en plural se toma por las banderas. *Vexilla serica*. (1791)

Tafilete: s. m. Cuero mucho más delgado que el cordobán, bruñido y lustruso. *Aluta ex tafileta*. (1791)

Tartana: s. f. Embarcación pequeña que no tiene elevadas la popa, ni proa y suele servirse remos. Tiene solo un árbol con su mastelero, y trae por lo regular vela latina. Usan de ella para transporte y para pescar. *Linter, scapba, pbasellus*. (1791)

Tártaro: 2. Materia térrea y salitrosa, que se eleva de los vinos, evaporándose en la fermentación, formando una como costra, que se pega y endurece en los lados y suelos de la vasija. El TÁRTARO blanco se forma del vino blanco, y del tinto el rojo. *Vini arida faex, tartarus*. SALTÁRTARO. La que se hace de la costra del tártaro blanco, purificada, lavada y calcinada a fuego de reverberación.

Llámase también CRISTAL TÁRTARO. *Tartari cremor*. (1791)

Tasajo: s. m. Pedazo de carne seco y salado, o acecinado para que dure, y que se extiende también al pedazo cortado, o tajado de cualquier carne. *Carnis salitae frustum, vel segmentum*. (1791)

Tinte: s. m. Color con que se tiñe, o el acto mismo de teñir. *Color, tinctura*. 2. La casa, tienda, o paraje donde se tiñe y dan los colores. *Tinctorium, Tinctoria officina*. (1791)

Tintillo: s. m. d. de TINTO. Dícese regularmente del vino no muy cubierto. *Vinum fuscum, nigrescens*. (1791)

Tinto, ta: 2. Se llama por excelencia, o antonomasia el vino de color obscuro, casi negro. *Aturm ninum*. (1791)

Tiza: (De *tizo*) f. Asta de ciervo calcinada. // Tierra blanca que sirve para señalar, y, pulverizada, se usa para limpiar metales. (1884)

Tlazole: m. Méj. Punta de la caña de maíz, que sirve de forraje. (1884)

Trinquete: (Del ant. *Triquete*, y éste probablemente del fr. *Triquet*, hoy *trinquet*, bastoncito.) m. *Mar*. Verga mayor que se cruza sobre el palo de proa. / *Mar*. Vela que se larga en ella. / *Mar*. Palo que se arbola inmediato a la proa, en las embarcaciones que tienen más de uno. (1985)

Turrón: s. m. Masa, que se hace de almendras, piñones, avellanas y nueces, tostado todo, y mezclado con miel puesta en punto, resulta una materia sólida y dura muy sabrosa, y también le suelen mezclar algunos terrones de azúcar. *Crustum*. (1791)

Veduño: s. m. La calidad, o especie, o casta de las vides, o uvas. *Vitis natura, vel ingenium*. (1791)

Vela de Cruz: Cualquiera de las cuadradas o trapezoides que se envergan en las vergas que se cruzan sobre los mástiles. (1985)

Vela de Cuchillo: Cualquiera de las que están envergadas en nervios o perchas colocadas en el plano longitudinal del buque y tienen forma triangular. (1985)

Verga: *Mar.* Percha que cuelga de un mástil y sirve para sostener una vela. (1985)

Viduño o Vidueño: s. m. Lo mismo que VEDUÑO, y más conforme a su origen. (1791)

Yesca: s. f. Materia muy seca y preparada, de suerte, que cualquier chispa de fuego prende en ella. Comúnmente se hace de trapo quemado, esponja, u hongos secos. *Fomes.* (1791)

Zapato: s. m. El calzado del pie, que ordinariamente se hace de cordoban por encima, y suela por debajo. Es de varias hechuras, o formas, como puntiagudo, o cuadrado, y cubre siempre hasta cerca de los tobillos, y se afianzan las orejas de él sobre el empeine con cintas, botones, o hebillas, que hoy es lo que más frecuentemente se estila. *Calceus.* (1791)

Zapote: s. m. Árbol muy frecuente, y conocido en toda la India occidental, el cual está ya transplantado en nuestra España. Es de elegante estatura, y muy pronto en criarla, y es de hermosa vista, porque su tronco es redondo, derecho, y nada nudosos: el color de su corteza musco, y la entraña de su madera dócil y blanda: su copa es bellísima, a modo de la del pino real; pero más agradable y frondosa, porque sus hojas son como las del laurel; aunque más espesas, y sus verdor más obscuro. Hay cinco especies de ZAPOTES, que los Indios y Criollos llaman ZAPOTE Mamey, ZAPOTE de Santo Domingo, ZAPOTE prieto, ZAPOTE blanco, y chico ZAPOTE. La fruta de todos se llama también ZAPOTE: es comestible, y en dulce muy agradable al gusto. *Arbor indica.* (1791)

Zarza: s. f. Mata espinosa, que echa las varas muy largas, y en todo se asen, o prenden. Y fruto es como el del moral, más duro y pequeño. *Rubus.* (1791)

Zarzaparrilla: s. f. Planta de Indias a modo de la zarza de España, grande y espesa. Sus vástagos son nudosos, y fáciles a secarse: las raíces profundas, y de color leonado, aunque las hay también negras, que son las mejores. Es insípida, y sin acrimonia alguna, y su cocimiento sabe como agua de cebada. Tiene varios usos en la medicina, y también la hay en España, aunque no tiene tanta virtud. *Smilax aspera.* (1791)

Nombre común de varias especies del gén. *Smilax*, propias de las zonas tropicales y subtropicales de América. Sus rizomas y raíces se emplean como depurativos y para dar sabor a bebidas y medicamentos. / Bebida refrescante preparada con esta planta. (1985)

Archivo Consultado

Archivo General de la Nación, México

Hemerografía

-*Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros.*

-*Gaceta de México y florilogo historial de las noticias de Nueva España, por D. Juan Ignacio Castorena Úrsua.*

Bibliografía.

-Arcila Farias, Eduardo, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVI y XVII*, México, El Colegio de México.

-Borchart de Moreno, Christiana Renate, *Los mercaderes y el capitalismo en la ciudad de México: 1759-1778*, trad. de Alejandro Zenker, México, Fondo de Cultura Económica, 1984.

-Brading, David A., *Mineros y comerciantes en el México borbónico, 1763-1810*, México, Fondo de Cultura Económica, 1975.

-Castro Gutiérrez, Felipe, *Nueva ley y nuevo rey. Reformas borbónicas y rebelión popular en Nueva España*, México, El Colegio de Michoacán, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1996.

-Coatsworth, John H., *Los orígenes del atraso. Nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, México, Alianza Editorial Mexicana, 1990.

-*Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso. Tercera edición en la cual se han colocado en los lugares correspondientes todas las voces de los suplementos, que se pusieron al fin de las ediciones de los años de 1780 y 1783, y se han intercalado en las letras D. E. y F. nuevos artículos, de los cuales se dará un suplemento separado*, Madrid, Viuda de Joaquín Ibarra, 1791, Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española.

-*Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso. Cuarta edición*, Madrid, Viuda de Ibarra, 1803, Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española.

-*Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española. Quinta edición*, Madrid, Imprenta Real, 1817, Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española.

-*Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española. Octava edición*, Madrid, Imprenta Nacional, 1837, Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española.

-*Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española. Novena edición*, Madrid, Imprenta de D. Francisco María Fernández, 1843, Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española.

-*Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española. Duodécima edición*, Madrid, Imprenta D. Gregorio Hernando, 1884, Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española.

-*Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española. Décimatercia*, Madrid, Imprenta de los Sres. Hernando y compañía, 1899, Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española.

-*Diccionario de la lengua castellana. Décima quinta edición*, Madrid, Calpe, 1925, Reproducido a partir del ejemplar de la Biblioteca de la Real Academia Española.

- *Diccionario enciclopédico Salvat*, Barcelona, Salvat, 1985, 26 vols.

-Fisher, John R., *Comercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, Liverpool, 1985.

-----, *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992.

-Florescano, Enrique, y Fernando Castillo (comps.), *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.

-Fonseca, Fabián de y Carlos de Urrutia, *Historia general de real hacienda escrita por D. Fabián de Fonseca y D. Carlos de Urrutia, por orden del virrey conde de*

Revillagigedo. Obra hasta ahora inédita y que se imprime con permiso del supremo gobierno, México, V. García Torres, 1853.

-Fontana, Josep, y Antonio Miguel Bernal (comps.), *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*, Madrid, Fundación Banco Exterior.

-García Acosta, Virginia, (coord.), *Los precios de alimentos y manufacturas novohispanos*, México, Comité Mexicano de Ciencias Históricas, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto de Investigaciones Históricas Dr. José María Luis Mora, 1995.

-García-Baquero, Antonio, *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, Granada, Universidad de Granada, 2002.

-García-Baquero, Antonio, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976.

-García-Baquero, Antonio, *La Carrera de Indias. Suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Alcadía, 1992.

-García-Baquero, Antonio, *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado: problemas y debates*, Granada, Universidad de Granada, 2003.

-García-Baquero, Antonio, *El libre comercio a examen gaditano. Crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*, España, Universidad de Cádiz, 1998.

-García-Mauriño Mundi, Margarita, *La pugna de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)*, España, Universidad de Sevilla, Secretariado de publicaciones, 1999.

-*Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784, por D. Manuel Antonio Valdés, Editado por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros*, edición facsimilar, México, Rolston-Bain, 1983.

-Gortari, Hira de, y Guillermo Palacios, “El comercio novohispano a través de Veracruz (1802-1810)”, en *Historia mexicana*, Vol. XVII, Núm. 3, enero – marzo, 1968, pp. 427-454.

-Guedea, Virginia, y Leonor Ludlow (coords.), *El historiador frente a la historia. Historia económica en México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003.

-Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, trad. de Emma Salinas, México, Fondo de Cultura Económica, 1939.

-Heers, Jacques, “La búsqueda de colorantes”, en *Historia mexicana*, Vol. XI, Núm. 1, julio – septiembre, 1961, pp. 1-27.

-Hernández Jaimes, Jesús, *Las raíces de la insurgencia en el Sur de la Nueva España: la estructura socioeconómica del Centro y costas del actual estado de Guerrero durante el siglo XVIII*, México: Instituto de Estudios Parlamentarios Eduardo Neri, 2002.

-Herrera Canales, Inés, *El comercio exterior de México, 1821-1875*, México, El Colegio de México, 1977.

-Humboldt, Alexander Von, *Tablas geográfico políticas del Reino de Nueva España*, introd., transcripción y notas de José G. Moreno de Alba, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1993.

-*Informe general que en virtud de Real Orden instruyó y entregó el excelentísimo señor marqués de Sonora siendo visitador general de este reino, al excelentísimo señor virrey don Antonio Bucarely y Ursúa con fecha 31 de diciembre de 1771*, edición facsimilar, estudio introductorio de Clara Elena Suárez Argüello, México, CIESAS, 2002.

-Jáuregui, Luis, y José Antonio Serrano Robles (coors.), *Las finanzas públicas en los siglos XVIII-XIX*, México, Instituto de Investigaciones Históricas Dr. José María Luis Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1998.

-Klein, Herbert S., *Las finanzas americanas del imperio español, 1680 – 1809*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. 1994.

-Lerdo de Tejada, Miguel, *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, Banco Nacional de Comercio Exterior, México, 1967.

-Ludlow, Leonor y Jorge Silva Riquer (comps.), *Los negocios y las ganancias de la colonia al México moderno*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1993.

-Marichal, Carlos, *La bancarrota del virreinato, Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, México, El Colegio de México, 1999.

-Marichal, Carlos, “La Iglesia y la Corona: La bancarrota del gobierno de Carlos IV y la consolidación de vales reales en la Nueva España”.

-Miño Grijalva, Manuel, *La protoindustria colonial hispanoamericana*, México, El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, Fideicomiso Historia de las Américas, 1993.

-Monroy Valverde, Fabiola P., *Tila, santuario de un cristo negro en Chiapas*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Filológicas, 2004.

-Ortiz de la Tabla, Javier, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1978.

-Pinzón Ríos, Guadalupe, *Entre cargadores y lobos de mar: el caso del navío mercante Santa Anna ante las reformas borbónicas (1775-1790)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000.

-*Reglamento y aranceles para el comercio libre de España e Indias, de 12 de octubre de 1778*, Madrid, En la imprenta de Pedro Marín. Copia facsimilar editada por Bibiano Torres Ramírez y Javier Ortiz de la Tabla, Sevilla, Alfonso XII, 1978.

-Ruiz Castañeda, María del Carmen, “La tercera Gaceta de la Nueva España. Gazeta de México (1784 - 1809)”, en *Boletín del Instituto de Investigaciones Bibliográficas*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, No. 6, julio –diciembre de 1971.

-Silva Riquer, Jorge, Juan Carlos Grosso y Carmen Yuste (comps.), *Circuitos mercantiles y mercados en Latinoamérica. Siglos XVIII – XIX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995.

Smith, Robert S., “Shipping in the port of Veracruz, 1790-1821”, en *Hispanic American Review*, XXIII, núm 1, 1943.

-Solano y Pérez Lila, Francisco de, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, 2ª ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1987.

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

-Souto, Matilde, y Carmen Yuste (coords.), *El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora – Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Veracruzana, 2000.

-Tavera Alfaro, Xavier, “Periodismo dieciochesco”, en *Historia mexicana*, Vol. II, Núm. 1, julio – septiembre, 1952, pp. 110-115.

-TePaske, John J., “La crisis financiera del virreinato de la Nueva España a fines de la colonia”, en *Secuencia*, Nueva Época, Núm. 19, enero – abril, 1991, pp. 123-140.

-Toribio Medina, José, *La imprenta en México (1539-1821)*, ed. facsimilar, edición y presentación de Roberto Moreno, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Humanidades, 1991.

-Yuste, Carmen, (coord.), *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000.

-----, *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII. Selección de documentos e introducción por Carmen Yuste*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1991.

-----, Expediente del Consulado de México oponiéndose a la providencia tomada por el visitador general José de Gálvez para gravar con el derecho de alcabala los depósitos irregulares que se practicaban en Nueva España (1770). México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2002. Consultado en versión digital.

-Zarate Toscano, Verónica, “Los albores del periodismo veracruzano: El jornal económico mercantil de Veracruz, como fuente histórica”, en *Secuencia*, Nueva Época, Núm. 33, 1995, pp. 103-127.