

Veracruz ante los primeros años del comercio libre, 1778-1783. Origen e implantación de un nuevo programa

*Veracruz before the first years of Free Trade, 1778-1783.
Origin and implementation of a new program*

HUGO MARTÍNEZ SALDAÑA*

Recepción: 5 de julio de 2021

ISSN (impreso): 1665-8973

Aceptación: 23 de septiembre de 2021

ISSN (digital): en trámite

DOI: 10.25009/urhsc.v0i39.2716

Resumen:

Los autores dedicados a estudiar la política económica del comercio libre durante la segunda mitad del siglo XVIII, han encontrado poca información sobre el periodo 1778-1783. Las referencias apenas si señalan la llegada a Nueva España de un par de convoyes, algunos registros sueltos y naves de neutrales. Para completar estas escuetas referencias, esta investigación se ha centrado en dicho periodo mostrando: el funcionamiento de los azogues y navíos de permiso para abastecer al virreinato; la preferencia de los convoyes como medio probado de defensa; la coincidencia en estos años entre permisos, compañías y nuevos puertos; la aplicación del cobro de los derechos según el *Reglamento* de 1778, así como la incidencia de estos cambios sobre algunos comerciantes gaditanos. Los datos recabados buscan discutir con la información ya conocida y hacer una descripción más amplia del periodo abordado, además de contribuir a las estadísticas sobre los viajes de azogues y convoyes entre 1778 y 1783.

Palabras clave: Imperio español, reformas borbónicas, comercio libre, Nueva España, Veracruz.

* Departamento de Historia, Sistema de Universidad Abierta y Educación a Distancia (SUAYED), Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, e-mail: hgmrtid@gmail.com.



Abstract:

Scholars of free trade economic policy during the second half of the 18th century have found little information about 1778-1783 period. The sources barely record the arrival of a couple of convoys to New Spain, some scattered ship registries, and neutral ships. To compliment these scarce references, this research focuses on these years demonstrating: the operation of *azogues* and *navíos de permiso* to supply the viceroyalty, the preference of convoys as a proven means of defense, the coincidence in these years between permits, companies, and new ports, the implementation of duty collections following the 1778 *Reglamento*, as well as the incidence of these changes in some Cádiz merchants. The article integrates the data collected with the already known information to describe the period more broadly and contribute to the statistics of *azogue* shipments and convoys.

Key words: Spanish Empire, Bourbon reforms, Free Trade, New Spain, Veracruz.

A mi maestra Carmen Yuste

RENOMBRADOS HISTORIADORES dedicaron sus últimas y más acabadas reflexiones al sistema comercial impuesto por la monarquía española durante la segunda mitad del siglo XVIII.¹ Antonio García-Baquero reconoce, basado en Manuel Nunes Días, que “la aparición del ‘libre comercio’ rompe con el mercantilismo tradicional mantenido hasta entonces” para dar paso a un “mercantilismo ilustrado”.² Por su parte, en los últimos años, John H. Elliot ha apuntado que el comercio libre constituía un nuevo sistema, al que denomina “neo mercantilista”.³ Los tres autores coinciden en que este sistema era diferente a las medidas anteriores.

La historiografía coincide en señalar que el comercio libre fue una política económica propuesta por Carlos III y sus ministros.⁴ De acuerdo

¹ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 2003; STEIN y STEIN, 2003.

² GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 2002, p. 171.

³ ELLIOT, 2010.

⁴ XIMENA, 1974 y TAVÁREZ SIMÓ, 2015. La visión reformista de Carlos III ha sido matizada en las últimas décadas, reconociéndose que los vientos de cambio se remontan hasta el gobierno de Felipe V. TUTINO, 2016 y ESCAMILLA GONZÁLEZ, 2011.

con esta interpretación, la nueva política tuvo su inicio con el decreto del 16 de octubre de 1765 o *Instrucción de lo que se ha de practicar para que tenga su entero cumplimiento mi Real intención, en la libertad de Comercio*, y concluyó su primera etapa con la aplicación del real decreto de 1789 que la extendía a Venezuela y Nueva España, únicos puertos excluidos de ese sistema hasta el momento.⁵ Los estudios cuantitativos han demostrado que esta etapa estuvo caracterizada por el auge y el crecimiento del comercio.⁶

La política económica de comercio libre se centró en tres puntos principales: la eliminación del sistema de puerto único y la simplificación del sistema de derechos y aranceles; el reconocimiento y el fomento del comercio intercolonial, y, por último, la conservación del comercio metropolitano ante las interrupciones derivadas de las guerras. Estos elementos nodales son los que debemos considerar siempre que hablemos del comercio libre durante esta etapa.

El análisis del comercio libre ha estado asociado al estudio de un largo siglo XVIII, enfocado desde la legislación y a la cuantificación del comercio, casi siempre desde un punto de vista metropolitano.⁷ Por ello considero crucial aportar datos sobre su aplicación en el ámbito local, desde la perspectiva de uno de los territorios clave de la política comercial del Imperio español: Nueva España, que a su vez refleja la actividad portuaria de Veracruz y su vinculación con Andalucía.⁸

He escrito esta historia, de cómo se aplicó el comercio libre en Veracruz entre 1778 y 1783, considerando la salida de la flota de Antonio de Ulloa y la puesta en marcha del bando del 22 de marzo de 1779, que en-

⁵ VALLE PAVÓN, 2003.

⁶ FISHER, 1985; FISHER, 1993.

⁷ La cuantificación del comercio presenta limitantes incluso en fondos más completos, como el de España. García-Baquero ha escrito: “conviene advertir que las series sobre las que tendremos que trabajar distan mucho de cubrir la totalidad del periodo [...] sólo disponemos de una serie que cumpla con rigor ese requisito, [...] las exportaciones del puerto de Cádiz que se extiende desde 1778 hasta 1821, y aun así con la salvedad de los años 1779-81 y 1812-14” (GARCÍA-VAQUERO GONZÁLEZ, 2002, p. 177). Ello no ha impedido un conocimiento preciso sobre las tendencias del tráfico y el comercio. FISHER, 1985; FISHER, 1993.

⁸ El precursor de esta tarea es ORTIZ DE LA TABLA, 1978. Pese a que las reformas también buscaban el fomento del comercio intercolonial y a la importancia que se ha reconocido que tuvo el intercambio mercantil de Nueva España con otros territorios americanos (NAKAMURA, 2000; MARTÍNEZ SALDAÑA, 2010), en este trabajo sólo se le considera tangencialmente.

tró en vigor tras la firma de los tratados de paz en Versalles que, a su vez, marcaron el fin de la guerra entre España y Gran Bretaña.

Para la redacción de este texto he retomado parte de la correspondencia intercambiada entre los virreyes Antonio María Bucareli y Ursúa (1771-1779) y Martín de Mayorga (1779-1783) con los oficiales reales del puerto de Veracruz. Estos documentos, que tuvieron que ser recopilados de entre varios volúmenes de correspondencia, reales cédulas y expedientes varios, con objeto de recuperar los hechos sucedidos en el periodo, nos informan de primera mano las problemáticas surgidas de la implantación del comercio libre en Veracruz. Los papeles consultados me han permitido reproducir algunas de las cuestiones percibidas por los altos burócratas novohispanos en torno a la puesta en marcha del comercio libre, pero sobre todo contrastar conocimientos ya planteados junto a nuevos datos. De entre los aportes de este trabajo destaco dos: hacer una descripción más amplia del periodo abordado y contribuir a las estadísticas sobre los viajes de azogues y convoyes entre 1778 y 1783.⁹

EL *REGLAMENTO Y ARANCELES PARA EL COMERCIO LIBRE DE ESPAÑA A INDIAS*

A pesar del avance del comercio libre desde 1765,¹⁰ el segundo gran cambio de esta mitad del siglo vendría el 12 de octubre de 1778, con la promulgación del *Reglamento y aranceles para el comercio libre de España a Indias*. El borrador de esta obra fue escrito por Tomás Ortiz de Landázuri,

⁹ Ninguna de las estadísticas de convoyes que conozco alude a los azogues tratados en esta investigación. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 2003; FISHER, 1993; SOLANO, 1987; WALKER, 1979; ORTIZ DE LA TABLA, 1978; REAL DÍAZ, s. f. Las líneas generales de este tema las esbocé en: MARTÍNEZ SALDAÑA, 2011 y MARTÍNEZ SALDAÑA, 2007.

¹⁰ El primer gran ciclo de comercio libre inició el 16 de octubre de 1765, cuando se decretó la *Instrucción* que autorizó el comercio directo de nueve puertos peninsulares a cinco islas del Caribe. Los puertos españoles abiertos al comercio fueron: Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Cádiz, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona, y las islas consideradas eran: Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita. En 1768 el comercio libre se amplió a otras zonas en América: Luisiana (1768), Yucatán y Campeche (1770) y Santa Marta y Río del Hacha (1777). El 2 de febrero de 1778 se amplió la *Instrucción* de 1765, considerando, además, los puertos de Buenos Aires y los fondeaderos habilitados en las costas de Chile y Perú. AGN, Reales cédulas, vol. 113, exp. 65, fs. 85-90; FISHER, 1991, pp. 165-166 y 169-170; GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 2002, pp. 173-174.

pero fue perfeccionado por José Moñino —conde de Floridablanca—, José de Gálvez y Miguel de Múzquiz.¹¹ En este documento, a los puertos ya señalados en 1765 y ampliados desde entonces y hasta febrero de 1778, se le agregarían las radas isleñas de Almería, Alfaques de Tortosa, Palma y Santa Cruz de Tenerife. En esencia el *Reglamento* consistía en la conjunción de todas las disposiciones relativas al comercio libre, las cuales habían sido sintetizadas en 35 cláusulas, a las que se añadieron los aranceles específicos para cada producto, así como los derechos que se cobrarían por ellos a su salida de los puertos europeos y el precio oficial de los mismos.¹²

Desde una lectura legalista la historiografía ha señalado que, en el *Reglamento* de 1778, el puerto novohispano de Veracruz siguió sin ser considerado, como quedó asentado en el título quinto,¹³ que especifica los puertos americanos que serían comprendidos dentro de dicho régimen.¹⁴ El argumento esgrimido ha sido el temor de los ministros reales a que la riqueza de Nueva España indujera a los comerciantes españoles a perder interés por los territorios más pobres, que eran a los que se pretendía ayudar.¹⁵

¿CONTINUIDAD O RUPTURA?

A pesar de la lectura historiográfica señalada, la revisión documental realizada me permite aseverar que en el periodo que va de 1778 a 1783 el tráfico y el comercio novohispano estuvieron orientados por el funcionamiento de los azogues y la concesión discrecional de permisos a compañías y particulares. Esta perspectiva encuentra eco en el interés por mantener al

¹¹ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1998, pp. 20 y 23.

¹² TORRES RAMÍREZ y ORTIZ DE LA TABLA, 1978; FISHER, 1991, pp. 169-170.

¹³ Aunque sólo algunos autores lo declaran de forma abierta, todos lo dan por supuesto. Aquéllos que refieren la exclusión de Nueva España son: BORCHART DE MORENO, 1984, pp. 15 y 61; FISHER, 1985, p. 14; BERNAL RODRÍGUEZ, 1987, p. 18; STEIN y STEIN, 2003, p. 275; JUÁREZ, 2005, p. 123. Mientras que aquéllos que sólo la aluden de manera velada son: ARCILA FARÍAS, 1975; GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 2002; GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1998; ORTIZ DE LA TABLA, 1978.

¹⁴ TORRES RAMÍREZ y ORTIZ DE LA TABLA, 1978, pp. 3-4. Resulta sintomático que hasta el momento nadie aluda al siguiente artículo, en el cual el rey se reservaba la posibilidad de formar un reglamento exclusivo a Nueva España para sustentar la exclusión del virreinato del régimen de comercio libre implantado en el Imperio español. Salvo: GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1998, p. 20.

¹⁵ FISHER, 1991, p. 170.

virreinato surtido de azogue, según el mismo proyecto delineado por José de Gálvez, con objeto de incrementar la producción de plata, y por lograr la concesión de permisos que daban a la monarquía donativos en efectivo y servicios sin cobro, a cambio de obtener diversas prebendas, casi todas relacionadas con la posibilidad de transportar mercancías a Nueva España.

La concesión de permisos era más cercana al *Proyecto* de 1720,¹⁶ donde “La solicitud de las licencias o permisos para navegar en calidad de registros sueltos debía tramitarse por la ‘vía reservada’”.¹⁷ En el siglo XVIII, como sucedía durante los reinados de los Habsburgo, la concesión se concibió como un privilegio exclusivo de la Corona, que lo comunicaba a la Casa de Contratación por medio de una real orden. En este sentido, “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”.¹⁸

AZOGUES, NAVÍOS DE PERMISO Y PRIVILEGIOS

Previo a la promulgación del *Reglamento* de 1778 e incluso antes de la salida de Veracruz de la flota de Antonio de Ulloa, en enero de 1778, se mantuvo un contacto entre la Península Ibérica y el virreinato basado en los azogues y los navíos de permiso. Los primeros navíos que he identificado que arribaron a Veracruz durante el periodo son: el navío de guerra *San Julián* que, junto con cuatro mercantes, transportaron azogue al virreinato en junio de 1777;¹⁹ posteriormente arribarían el *Nuestra Señora del Rosario* y *San Francisco de Asís* y la urca *Cargadora*. El primero salió en diciembre de 1777 de Cádiz²⁰ y era propiedad de los Cinco Gremios de

¹⁶ *Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España, y para navíos de registros que navegaren a ambos reinos*, en FONSECA y URRUTIA, 1978.

¹⁷ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 2002, p. 172. El término de registros aislados o “suelos”, como solía decirse en la época, responde a la diferencia que existía entre éstos y los convoyes de navíos, galeones y flotas, que solían intervenir en el tráfico comercial entre la Península y las colonias americanas.

¹⁸ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1992, p. 106.

¹⁹ GONZÁLEZ-POLO Y ACOSTA, 2008, p. 38.

²⁰ Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Reales cédulas, vol. 13, exp. 214, fs. 319-320.

Madrid.²¹ Mientras que en abril del siguiente año (1778) zarpó la urca del rey *Cargadora*, luego de un largo proceso que inició en el puerto vascongado de San Sebastián.²²

El navío de los Cinco Gremios Mayores volvería a salir de Cádiz en septiembre de 1778,²³ con el objeto de trasladar 2 001 quintales de azogue, hombres y frutos al puerto de Veracruz. Por su servicio se les concedió: volver sin esperar al resto de bajeles, el embarque de partidas de registro, el transporte de 500 000 pesos por concepto de soldadas y arribadas y el traslado de 250 zurroneos de grana.²⁴

El día 10 de septiembre también zarpó de Cádiz el navío *Nuestra Señora de la Concepción*, propiedad de la casa Ustariz Sanginés y compañía, con 3 999 quintales de azogue.²⁵ En este caso, el rey les concedió la libertad de salir rumbo a Caracas, donde se le permitiría cargar cacao y trasladar su carga a cualquier punto, siempre y cuando no fuera Veracruz, por estar este comercio reservado a los caraqueños.²⁶ Las embarcaciones de las compañías citadas y la saetía afragatada del mismo nombre —*Nuestra Señora de la Concepción*— llegaron a Veracruz el 30 de noviembre.²⁷

Mientras esto sucedía, en Cádiz se fletó la fragata *Nuestra Señora de la Soledad*, de manera que el día 23 de octubre partió con destino al virreinato novohispano, trasladando 1 172 quintales de azogue.²⁸ Después de seis meses, se avisó el arribo de este barco a Veracruz,²⁹ por lo que puede ser que la embarcación regresara después de unos días o que hiciera inverna en algún puerto del Caribe. Otra embarcación, de nombre *Dichoso*, salió de Cádiz el 9 de noviembre de 1778 transportando 1 299 quintales de azogue.³⁰

²¹ Sobre ésta y las demás compañías mencionadas en este trabajo, véase ARCILA FARIAS, 1974, pp. 28-51.

²² AGN, Reales cédulas, vol. 13, exp. 214, fs. 319-320; AGN, Reales cédulas, vol. 113, exp. 217, f. 326.

²³ AGN, Reales cédulas, vol. 15, exp. 9, f. 16.

²⁴ AGN, Reales cédulas, vol. 114, exp. 105, f. 212; AGN, Reales cédulas, vol. 115, exp. 10, f. 17.

²⁵ AGN, Reales cédulas, vol. 115, exp. 10, f. 17.

²⁶ AGN, Reales cédulas, vol. 118, exp. 149, f. 274.

²⁷ AGN, Reales cédulas, vol. 116, exp. 192, f. 364.

²⁸ AGN, Reales cédulas, vol. 115, exp. 94, f. 134.

²⁹ AGN, Reales cédulas, vol. 116, exp. 191, f. 363.

³⁰ AGN, Reales cédulas, vol. 122, exp. 94, f. 334.

EL NUEVO RÉGIMEN Y SU APLICACIÓN

Aunque desde una perspectiva legal Nueva España fue excluida del *Reglamento* y surtida de géneros a través de los azogues durante 1778, no tardó en ser considerada dentro del nuevo sistema. La real orden del 22 de marzo de 1779 permitió el arribo de once registros a Veracruz, los cuales viajarían desde los puertos de Cádiz, Málaga, Alicante, Barcelona, Santander y La Coruña.³¹

Aunque la real orden de 1779 podría leerse como la consecuencia directa del artículo sexto del *Reglamento* de 1778 y que ha sido citada por la historiografía del tema en varias ocasiones, hasta ahora ningún autor ha mencionado si estas naves en realidad viajaron. Más aún, su entrada en vigor ha sido cuestionada, en gran parte por lo dicho por Eusebio Ventura Beleña, quien escribió: “Expidióse este bando [del 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 primero de octubre de 1783 [...] y con este motivo no vinieron registros sueltos 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 señor don Joaquín Cañaverl [...]”.³² Interpretación que por años ha servido para referirse a la navegación y el comercio del periodo y la cual es contrastada en este artículo.

Sin entrar aún en detalle en las referencias de Ventura Beleña, cabe señalar que el inicio de la guerra entre España y Gran Bretaña activó uno de los pilares de la política del comercio libre. A partir de 1779 convivirán todos los medios posibles de comunicación y transporte, a fin de que la metrópoli no perdiera contacto con Nueva España. El resultado es que antes de abril de aquel año se mantendrían los viajes de los azogues y las concesiones a particulares cuya salida sería desde Cádiz, aunque por la guerra se preferiría que su viaje de retorno se hiciera en convoy.

Tal es el caso de la fragata *Galga*. El navío era propiedad de Luis Francisco Navarro³³ y Alejandro Beiyens y había sido requisada para el

³¹ FLORESCANO y CASTILLO, 1975, pp. 216-217; AGN, Reales cédulas, vol. 116, exp. 149, f. 284. Sobre las características del artículo sexto, véase TORRES RAMÍREZ y ORTIZ DE LA TABLA, 1778, p. 4.

³² FLORESCANO y CASTILLO, 1975, p. 218.

³³ Este comerciante, matriculado en 1760, fue uno de los treinta comerciantes convocados a responder el cuestionario que acompañaba la real orden del 19 de octubre de 1787, dirigida a los consulados de comercio,

transporte de tropas en la expedición al Río de la Plata. Debido a los perjuicios que le siguieron a sus dueños por ese hecho, el rey les concedió un registro a Veracruz, con frutos, enjunques y géneros de las fábricas españolas y permiso de embarcar plata y frutos americanos a su vuelta.³⁴ Esta embarcación, en efecto, llegó y gozó de los privilegios concedidos. Sin embargo, no se permitió su salida hasta que no existiera un convoy de embarcaciones de guerra que lo protegiera.³⁵

Otro navío que salió de Cádiz, pero éste transportando 1 200 quintales de azogues, fue la fragata mercante *San Cristóbal*. El navío, que salió el 19 de abril, atravesó el Atlántico y debió llegar en algún momento antes del 27 de agosto, cuando se respondió a la real orden que avisaba su salida.³⁶ Al siguiente mes, el 14 de mayo, zarpó desde Cádiz el navío *Nuestra Señora de Begoña*. Se trataba de un barco que transportaba 3 500 quintales de azogues³⁷ y que debió llegar a principios de agosto a Veracruz.³⁸

La última embarcación de la que tengo noticia de su salida de Cádiz en 1779 fue la urca del rey llamada *Aduana*. Esta nave salió de aquel puerto el 22 de junio con destino a Veracruz y transportaba 3 000 quintales de azogue. No obstante, debido a las condiciones de guerra dicha urca sólo pudo llegar a Puerto Rico, donde se le pidió al gobernador y comandante general de la escuadra de La Habana que la escoltara hasta llegar a Veracruz.³⁹ Dejaré por ahora la cuestión de la guerra, la cual retomaré más adelante.

LA REAL ORDEN DEL 22 DE MARZO DE 1779

Aunque las relaciones de tráfico y comercio entre Cádiz y Veracruz se mantuvieron tras la suspensión del régimen de flotas, no parece que ninguno de los navíos mencionados en el apartado anterior se incluyera dentro del comercio libre. Por ello, uno de los elementos que más quiero resaltar es

y que trataba de analizar el impacto del comercio libre sobre Nueva España. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1998, pp. 33-34.

³⁴ AGN, Reales cédulas, vol. 117, exp. 65, f. 109.

³⁵ AGN, Reales cédulas, vol. 115, exp. 94, f. 134.

³⁶ AGN, Reales cédulas, vol. 116, exp. 198, f. 372.

³⁷ AGN, Reales cédulas, vol. 116, exp. 264, f. 491.

³⁸ AGN, Reales cédulas, vol. 118, exp. 1, f. 1.

³⁹ AGN, Reales cédulas, vol. 117, exp. 1, f. 1; AGN, Reales cédulas, vol. 118, exp. 177, f. 322.

la entrada en vigor de la real orden del 22 de marzo de 1779. Las líneas siguientes son la primera prueba de que esta orden llegó a ser aplicada, pues bajo su amparo debió permitirse la salida del navío *Divina Pastora*, el 5 de junio, que zarpó desde el puerto de Málaga. Con lo que quedan por investigar los casos de los navíos autorizados a Alicante, Barcelona, Santander y la Coruña.

Uno de los primeros factores a considerar es que si bien el bando referido planteaba la posibilidad de que otros puertos distintos a Cádiz pudieran intervenir en el tráfico con Nueva España, lo cierto es que hacían falta más que unas letras en un papel. En ello intervendrían factores como la infraestructura portuaria, las embarcaciones, la mano de obra especializada, los insumos, los géneros a comercializarse, etc. Reduciéndonos a los datos conocidos, en el caso de Málaga, los beneficiarios de las nuevas disposiciones fueron Josef del Llano San Ginés y Compañía, quienes establecieron una “casa de giro matriculado” y los navíos *Divina Pastora* y *San Pedro* para su operación en el puerto.⁴⁰

Las condiciones negociadas entre la monarquía española y la casa Del Llano San Ginés y Compañía incluían: el envío de un registro anual sin limitación de buque; el envío de esta embarcación durante los siguientes seis años; la autorización para embarcar ropas y efectos extranjeros a Veracruz, siempre que se les autorizara a los de Cádiz; el permiso para embarcar cualquier fruto novohispano, incluida la grana; la autorización para que hicieran escala en la bahía gaditana, siempre que en Veracruz o La Habana se embarcaran caudales y frutos con destino a dicho puerto; que toda la marinería sería tomada de Málaga, salvo los primeros viajes, en que se permitiría que la mitad fuera de Cádiz, por ser más diestra en dichos viajes a América, y, finalmente, que la compañía franquearía un buque para que los hacendados de la ciudad trasladaran los frutos que quisieran enviar a Nueva España.⁴¹

Los primeros pasos fueron titubeantes, como siempre que se intentan cosas nuevas. Desde la fábrica de Granada, a cargo de Juan Andrés Gómez Moreno, se enviaron a Málaga 300 piezas de lona y 300 de loneta.

⁴⁰ AGN, Reales cédulas, vol. 117, exp. 106, fs. 203-204.

⁴¹ AGN, Reales cédulas, vol. 117, exp. 106, fs. 203-204.

Estos productos se pusieron en los almacenes de Manuel Josef Martínez de Silva, quien se encargó de embarcar en la *Divina Pastora* 412 piezas de lona y loneta y consignarlas al administrador de la Real Hacienda en Veracruz, Pedro Antonio Cosío. Este último informó a finales de septiembre haberlas recibido, pero sobre todo que “habiéndose necesitado de algunas piezas para velas de embarcación se hallaron inútiles para el efecto, por ser demasiado toscas y pesadas”, por lo que no les había quedado más remedio que usarlas para toldos y otros menesteres.⁴² Al ser cuestionado al respecto, Gómez Moreno arguyó que sus piezas podrían apreciarse como “toscas” debido al color, dado que no eran tan blancas como las extranjeras, y agregó que eso se debía a que no se ponían en lejía las madejas, lo cual reducía su vida útil. Sobre el peso de las piezas el empresario señaló que, al contrario, había aumentado diez libras más el peso respecto de las que se ponían a las naves mercantes para cumplir con los requerimientos de los navíos del rey, y que, incluso, sus piezas tenían muy buena aceptación entre los dueños de navíos. Finalmente, Gómez Moreno consideraba, como otra explicación posible, que quizá Cosío había usado algunas de las 36 piezas ordinarias y de calidad inferior, razón por la cual había encontrado tan deficientes sus lonas y lonetas.⁴³

Los puntos esbozados permiten conocer algunas de las principales deficiencias del nuevo modelo, en especial: la falta de embarcaciones, capitales y mano de obra especializada, a las que seguramente habría que sumar la infraestructura portuaria.

La *Divina Pastora*, que zarpó cuando la guerra estaba ya próxima a declararse, viajó con 30 cañones de a ocho y una capacidad para 60 de mayor calibre. Estas condiciones hacían que dicha nave fuera ideal para que transportara caudales, además de los frutos y géneros autorizados previamente. Por esta razón el ministro de Indias, Joseph de Gálvez, recomendó que se le armara y se permitiera su salida inmediata con rumbo a España, a fin de que formara parte de la escolta de las embarcaciones que saldrían en el próximo mes de octubre.⁴⁴

⁴² AGN, Reales cédulas, vol. 118, exp. 91, fs. 142-143.

⁴³ AGN, Reales cédulas, vol. 118, exp. 116, fs. 223-225.

⁴⁴ AGN, Reales cédulas, vol. 117, exp. 111, fs. 210-211.

Sin tener aún conocimiento en la metrópoli de todos los lamentables hechos que se sucedieron a principios de 1780, y de los que haré puntual relación en el siguiente apartado, en la tercera semana de mayo salió de Cádiz el navío *San Antonio y San Patricio* y en junio el navío *San Carlos Rey de España*, ambos con dirección a Veracruz. Los barcos eran propiedad del vecino y comerciante gaditano Pablo Álvarez,⁴⁵ a quien se le concedió registro a dicho puerto. Sin embargo, mientras que al *San Antonio y San Patricio* se le dio permiso para regresar con frutos, plata y 3 000 quintales de cobre, al *San Carlos Rey de España* sólo se le permitió tomar efectos y frutos, pero sin incluir plata, grana o añil, aunque a éste sí se le autorizó viajar sin aguardar convoy. Las concesiones de viaje a Veracruz eran resultado de que sus barcos le habían sido embargados para participar en las expediciones de Argel y Buenos Aires.⁴⁶

Además de las interesantes referencias a los privilegios concedidos a algunos particulares para que realizaran viajes a Veracruz, el caso del *San Antonio y San Patricio* nos proporciona más datos sobre la aplicación del *Reglamento* de 1778. En la real cédula que anuncia su arribo a Veracruz, se informa al virrey Bucareli y Ursúa que el barco saldría de Veracruz “con registro de frutos y efectos permitidos en el Reglamento de 12 de octubre de 1778 y que verificada allí su descarga regrese a esta península cuando le acomode, sea en derechura o bien pasando por La Habana a completar su carga bajo las reglas prescritas en el mismo reglamento y reales órdenes posteriores”.⁴⁷

La concesión a Álvarez no puede verse como un hecho aislado sino como los primeros pasos para probar el nuevo modelo. En octubre de 1781 Joseph de Gálvez informó al virrey que a Francisco Martínez Vallejo, vecino y del comercio de Cádiz, se le había permitido enviar su navío *San Miguel* rumbo a Veracruz, “con registro de géneros y frutos permitidos en el reglamento de 12 de octubre de 1778 y que, concluyendo en aquel

⁴⁵ Sobre Álvarez podemos decir que era protegido de Siemers Hoffman et Cie., cercano al gobernador de la bahía de Cádiz y no muy buen comerciante. CHAMBOREDON, 1991, p. 52.

⁴⁶ AGN, Reales cédulas, vol. 116, exp. 263, f. 490; AGN, Reales cédulas, vol. 121, exp. 49, fs. 105-106.

⁴⁷ AGN, Reales cédulas, vol. 121, exp. 140, fs. 275-276.

puerto su descarga, pueda hacerse a la vela cuando le acomode, bien sea en derecho para esta península o bien para La Habana”.⁴⁸

LA GUERRA CONTRA GRAN BRETAÑA Y EL USO DEL CONVOY

Una vez considerada la real orden de marzo de 1779, trataré la cuestión de la guerra y su influencia sobre el tráfico y el comercio veracruzano. El Imperio español se había mantenido receloso de entrar a la guerra independentista de las Trece Colonias británicas; quizá la razón era el recuerdo de las desastrosas campañas de la Guerra de los Siete Años. Sin embargo, Carlos III y sus ministros eran conscientes de que en algún momento habrían de volver a enfrentar a los ingleses, tanto por el Pacto de Familia como por el factible deseo de eliminar a los británicos del Circuncaribe español, punto estratégico de la geopolítica imperial.⁴⁹ Ambos puntos influyeron para que, desde 1776 y hasta 1779, se prestara ayuda de manera secreta a los revolucionarios a través de José Gardoqui.⁵⁰

Cuando Carlos III declaró la guerra a Gran Bretaña, en junio de 1779, Francia y España se comprometieron a seguir una política conjunta. La idea era asegurar la defensa del Caribe, la América Central y del Norte, aunque su plan más ambicioso era, sin duda, la toma de Jamaica y Panzacola. En estas circunstancias, el Imperio español realizó operaciones ofensivas y defensivas en: Luisiana, Alabama, Florida, Filipinas, América Meridional, Honduras, Guatemala, Nicaragua, Las Bahamas, Bahía de Hudson, Gibraltar y Menorca.

La situación fue que, una vez que se había declarado la guerra y conforme los ataques se sucedieron, la monarquía decidió proteger sus intereses a través del probado sistema de convoy. La situación adversa, debida a la presión inglesa, retrasó la salida de un convoy que desde noviembre de

⁴⁸ AGN, Reales cédulas, vol. 121, exp. 127, f. 252; AGN, Reales cédulas, vol. 121, exp. 139, f. 274. Martínez Vallejo, matriculado en 1755, habría de responder el cuestionario que acompañaba la real orden del 19 de octubre de 1787, dirigida a los consulados de comercio, y que trataba de analizar el impacto del comercio libre sobre Nueva España. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1998, pp. 33-34.

⁴⁹ GRAFENSTEIN, 1997b, pp. 4-6.

⁵⁰ BEERMAN, 1992.

1779 se alistaba en Cádiz. Ante las condiciones de guerra la monarquía había preparado una flota que aglutinaba registros para los principales puertos americanos, y aunque se confiaba que en febrero de 1780 se contaría con suficientes naves de guerra para su seguridad,⁵¹ la realidad fue que estas embarcaciones zarparon hasta el 28 de abril.⁵²

Este año también se enviaron a Veracruz, desde Cádiz, once navíos al mando de Antonio Morales para transportar 13 302 quintales de azogue. Sus nombres y la cantidad que transportaban aparecen en el Cuadro 1.

CUADRO 1
NAVÍOS QUE TRANSPORTARON AZOGUES DE CÁDIZ
A VERACRUZ, 1780

<i>Navío</i>	<i>Quintales de azogue</i>
<i>Limeña</i>	1 401
<i>San Francisco de Paula</i>	1 200
<i>Gallardo</i>	1 401
<i>Astuto</i>	799 ½
<i>Concepción</i>	2 700
<i>Infanta Carlota</i>	2 001
<i>Malagueña</i>	799 ½
<i>San Cristóbal</i>	700 ½
<i>Caridad</i>	298 ½
<i>Rosario y San Francisco de Asís</i>	2 001
Total	13 302

FUENTE: AGN, Reales cédulas, vol. 119, exp. 64, fs. 84-85.

El convoy transportaba, además: 100 000 varas de bramante crudo, 100 000 de lienzo crudo y 10 000 de caserillo. Estos géneros fueron solicitados por el virrey Bucareli y consignados a Pedro Antonio de Cosío, administrador de

⁵¹ AGN, Reales cédulas, vol. 118, exp. 36, f. 48.

⁵² AGN, Reales cédulas, vol. 119, exp. 64, fs. 84-85.

la Real Hacienda de Veracruz, para surtir los Reales Almacenes.⁵³ Particularmente, en la *Malagueña*, Martínez de Silva había embarcado las 188 piezas de lona y loneta restantes en sus almacenes para su transporte a Veracruz.⁵⁴ Sin embargo, debido a urgencias las piezas tuvieron que desembarcarse y utilizarse “para otros fines del servicio”.⁵⁵

La segunda mitad de 1780 estuvo marcada por el aumento en la actividad naval y militar en el Caribe, interviniendo en ello las condiciones, previamente establecidas por el primer periodo de apertura comercial (1765-1778), que abrieron los puertos americanos y aumentaron el tráfico tanto con la Península Ibérica como entre sí, pero también con otras naciones y sus asentamientos americanos, como se alcanza a percibir en este apartado. Primero arribaron a La Habana, desde Cádiz, en septiembre de aquel año, un grupo de azogues que luego fueron conducidos a Veracruz bajo el mando de Joaquín de Cañaverál.⁵⁶ Dicha flota estaba conformada, entre otros, por los navíos *San Gabriel*, *Arrogante* y *Gallardo*, y transportaba 15 452 quintales de azogue.⁵⁷ Su regreso había sido planeado para noviembre de aquel año y transportaría, entre otras cosas: 14 tercios de grana fina para las Reales Fábricas de Brihuega, Guadalajara.⁵⁸

Pero en los siguientes días el clima cambió y el convoy de Cañaverál tuvo que retrasar su salida. Debido a las condiciones del tiempo las escuadras al mando de José Solano y Juan Bautista Bonet sufrieron severos daños. El convoy de Solano sufrió una tormenta tal que “tuvo entre muertos y enfermos, que dejó en las islas francesas, más de 2 500 individuos de baja en sus tripulaciones”. Por esta razón, “llegó a La Habana y se llenaron los hospitales, fijos y provisionales, que se hicieron; quedando la escuadra tan disminuida, que apenas podrán tripularse la mitad de sus navíos”.⁵⁹

⁵³ AGN, Reales cédulas, vol. 118, exp. 90, f. 141; AGN, Reales cédulas, vol. 118, exp. 92, f. 144.

⁵⁴ AGN, Reales cédulas, vol. 118, exp. 91, fs. 142-143.

⁵⁵ AGN, Reales cédulas, vol. 118, exp. 110, f. 216.

⁵⁶ AGN, Reales cédulas, vol. 120, exp. 273, f. 363; AGN, Reales cédulas, vol. 120, exp. 274, f. 364.

⁵⁷ AGN, Reales cédulas, vol. 122, exp. 43, fs. 82-85.

⁵⁸ AGN, Reales cédulas, vol. 120, exp. 256, f. 341.

⁵⁹ AGN, Marina, vol. 43, exp. 13, fs. 106-112. Uno de los tripulantes del convoy de Solano era Joseph de Huerta y Aparicio, comisionado de los Cinco Gremios Mayores de Madrid a la Ciudad de México. Huerta y Aparicio siguió su viaje a pesar de los contratiempos y llegó a su destino, de manera que en 1783 los diputados de la compañía lograron que se le prorrogara el permiso para continuar su estancia en la Ciudad de México por dos años más. AGN, Reales cédulas, vol. 126, exp. 40, f. 62.

Concentradas las embarcaciones restantes de la flota de Solano en La Habana, las autoridades de la isla enviaron a Veracruz dos fragatas, nombradas *Santa Teresa de Jesús* y *San Sebastián*, con el fin de lograr auxilios. No obstante, sucedió que tras su salida el 9 de octubre, el navío *Santa Teresa de Jesús* sufrió tal temporal que terminó recalando en Campeche el día 19. Fue en este punto que su capitán, Pablo Llauger, tuvo oportunidad de ver que varias de las naves al mando de Bonet, que tenían por objetivo llevar a cabo un ataque contra Panzacola, habían arribado a Campeche y se encontraban desarboladas y maltratadas. Resultaba claro que, dadas las circunstancias, era imposible cumplir la estrategia de los generales españoles, quienes contemplaban que, una vez que la flota de Solano se encontrara sobre Punta Delgada, Bonet saliera a su alcance y juntas atacaran la plaza de Panzacola.

En contra del plan original, el virrey Martín de Mayorga y las autoridades de Veracruz tuvieron que idear una nueva estrategia en apoyo a las maltrechas flotas. En primer lugar, el virrey ordenó que la *Santa Teresa de Jesús* regresara a Campeche transportando la mayor cantidad de víveres que pudiera llevar de cuenta del rey y 50 000 pesos en dinero para utilizarse en el reparo de los buques. Por otra parte, el virrey sugirió a Cañaveral que en las embarcaciones que formaban parte de su convoy se cargaran harinas y menestras de cuenta del rey, pues a la ya precaria situación se sumó el comunicado de Bernardo de Gálvez, quien dio aviso del hambre que había producido en Luisiana el mismo temporal que había desarbolado las flotas, razón por la cual el virrey solicitaba a Cañaveral que, en concordancia con el gobernador y los ministros de Veracruz, consideraran los medios para su auxilio.⁶⁰ Finalmente, la flota de Cañaveral zarpó de Veracruz el 22 de diciembre.⁶¹

En los primeros días de 1781 Francisco Xavier de Matienzo, intendente de Marina, anunció la llegada a La Habana del navío *San Gabriel*, al mando de Cañaveral, al que se fue sumando el resto del convoy. Según la carta de Matienzo, los socorros que transportaban eran muy útiles debido al aumento que habían experimentado los precios de la harina y a los ex-

⁶⁰ AGN, Marina, vol. 43, exp. 21, fs. 166-170.

⁶¹ AGN, Marina, vol. 43, exp. 36, fs. 309-337.

cesivos gastos que se habían hecho, a pesar de lo cual era necesario que se remitieran aún más caudales.⁶²

Las difíciles circunstancias por las que atravesaban las fuerzas armadas españolas incidieron sobre el hecho de que, en febrero, quedaran atraca- dos en el puerto de Veracruz cinco navíos con víveres (véase Cuadro 2).

CUADRO 2
BUQUES DESPACHADOS PARA LA CONDUCCIÓN DE VÍVERES

<i>Navío</i>	<i>Viveres</i>
<i>Begoña</i>	1 150 tercios de harina, 100 tercios de menestras y 273 barriles de carne en salmuera
<i>Diana</i>	800 tercios de harina y 22 barriles de carne
<i>Dolores</i>	900 tercios de harina, 100 tercios de menestras y 188 barriles de carne
<i>Carmen</i>	1 000 tercios de harina, 600 tercios de menestras y 100 cajones de jamón
<i>Santa Eulalia</i>	900 tercios de harina, 50 tercios de menestras y 188 barriles de carne
Total	4 750 tercios de harina, 850 tercios de menestras, 878 barriles de carne y 100 cajones de jamón.

FUENTE: AGN, Correspondencia de diversas autoridades, vol. 34, exp. 68, fs. 261-262, 269-270 y 278-280.

Por lo que respecta al envío de capitales y géneros hacia la Península Ibérica, hay que mencionar la salida de La Habana del convoy al mando de Francisco Xavier de Morales, los días 23 y 24 de julio. Las naves capitana y almirantas eran el *Guerrero*, el *Arrogante* y el *Gallardo*, que como tales llegaron primero a Cádiz el día 9 de octubre de 1781. Sin embargo, entre el 7 y el 9 de noviembre arribaron a aquel puerto el *Astuto*, cinco naves de guerra y 58 mercantes.⁶³

El año de 1781 cerró con la noticia del apronto de una flota de azogues.⁶⁴ De acuerdo con las autoridades monárquicas se trataría de un convoy que trasladaría 26 500 quintales de azogue, escoltado por cuatro naves de guerra. Las naves estaban ya cargadas y listas para salir a finales de noviembre.⁶⁵ En marzo de 1782, el virrey tenía noticias de que estos azogues, al

⁶² AGN, Correspondencia de diversas autoridades, vol. 34, exp. 68, fs. 261-262, 269-270 y 278-280.

⁶³ AGN, Reales cédulas, vol. 121, exp. 175, fs. 354-355.

⁶⁴ AGN, Reales cédulas, vol. 121, exp. 142, f. 278.

⁶⁵ AGN, Reales cédulas, vol. 121, exp. 181, f. 362.

mando de Diego de Mendoza, habían arribado a Guarico y se esperaba su pronta llegada a Veracruz.⁶⁶ Los barcos no llegaron hasta el 7 de mayo, debido a que dicho convoy tenía por instrucción realizar dos arribadas: la primera en Guarico y la segunda en La Habana, antes de atracar finalmente en Veracruz, adonde transportó poco más de 26 487 quintales de azogue.⁶⁷

Es probable que el convoy estuviera formado por los navíos de la Real Armada, *San Cristóbal*, *Marte* y *Medea*, que fondearon en Veracruz el 5 de mayo de 1782. Dichas embarcaciones habían zarpado desde La Habana transportando azogues⁶⁸ y “bajo las reglas del libre comercio”,⁶⁹ aunque su principal misión era la de transportar “los caudales y frutos que no hayan remitido los miembros de ambos comercios en los referidos bajeles de azogues, los que después hubieren acopiado, y los que pudieren todavía acopiar”.⁷⁰ Todos los bienes deberían estar aprontados en Veracruz a más tardar el último día de noviembre, de manera que la flota y el convoy de su conserva pudieran estar en La Habana en enero de 1783 y zarparan rumbo a España a principios de febrero de este mismo año.⁷¹

La situación de guerra que se vivía en la zona hizo que en julio llegara a Veracruz la nave de guerra *San Agustín*, al mando del capitán Domingo Grandallana. Esta última embarcación tenía como misión transportar 4 000 000 de pesos a La Habana y su salida coincidió con la del correo *Doña Marina*, el cual fue detenido a instancia de dicho capitán y del gobernador de Veracruz para evitar que, en caso de caer en manos de enemigos, éstos pudieran enterarse del traslado de los fondos.⁷²

⁶⁶ AGN, Reales cédulas, vol. 121, exp. 181, f. 362.

⁶⁷ AGN, Correspondencia de diversas autoridades, vol. 37, exp. 41, fs. 67-68, 128-129, 147-149, 163-174, 194-195, 262-263, 282-283, 319-320, 374-375, 434-435 y 463-464; AGN, Correspondencia de diversas autoridades, vol. 36, exp. 46, fs. 79, 99, 129, 143-144, 102, 125-126, 152, 184, 231-232, 236, 262, 268-269, 275, 296-297, 353-354, 378-379, 448-449, 485-486 y 519-520.

⁶⁸ AGN, Reales cédulas, vol. 123, exp. 68, fs. 164-165.

⁶⁹ AGN, Marina, vol. 57, exp. 28, fs. 59-71.

⁷⁰ AGN, Reales cédulas, vol. 123, exp. 68, f. 164v.

⁷¹ AGN, Reales cédulas, vol. 123, exp. 68, fs. 164v-165.

⁷² AGN, Reales cédulas, vol. 123, exp. 132, f. 289; AGN, Reales cédulas, vol. 124, exp. 86, fs. 141-142. Para un análisis detallado de los situados novohispanos y su impacto sobre el Caribe, véase: GRAFENSTEIN y MARICHAL, 2012 y GRAFENSTEIN, 2012.

Dejemos estos hechos para pasar al plan de remisión de caudales considerado para principios de 1783. En enero de ese año se firmaron los preliminares de paz en Versalles, por lo que Joseph de Gálvez solicitó al virrey, Matías de Gálvez, que publicara un bando para que todos los que quisieran remitir frutos y metales preciosos con rumbo a España los enviaran a Veracruz, donde se embarcarían en los navíos de guerra. Permiso de embarque que incluía a la fragata que había remitido los pliegos reales.⁷³ Es posible que los navíos enviados para el traslado de los caudales fueran los de guerra: *San Genaro* y *San Ramón*.⁷⁴

La primera remesa, que se consideraba saldría en febrero de 1783,⁷⁵ debió cumplir con su calendario pues el 20 de julio fondeó en Cádiz el convoy al mando de Joseph Solano. El teniente general había salido de La Habana el 1 de junio y tras él su escuadra compuesta por doce navíos de línea, una fragata y dos urcas. El mismo día llegarían a Cádiz ocho naves del convoy mercante que también había salido de La Habana el 14 de mayo.⁷⁶

Mientras que, con la paz establecida y las arcas sedientas, en mayo de 1783 se alistaron para hacer viaje a Veracruz los navíos *Septentrión*, *Nuestra Señora de Loreto* y *Santa Librada*. La misión de éstos era transportar 13 000 quintales de azogue y regresar al mes de su arribo con la mayor cantidad de caudales y frutos que pudieran aprontarse.⁷⁷ A estas embarcaciones las acompañaría el *Matamoros*, un navío propiedad de Joseph Rodríguez. El dueño era un comerciante y vecino de Cádiz, a quien el rey concedió permiso para retornar caudales y abrir registro en los términos que disponía el artículo 47 del *Reglamento* de 1778.⁷⁸

⁷³ AGN, Reales cédulas, vol. 124, exp. 29, fs. 50-51.

⁷⁴ AGN, Reales cédulas, vol. 125, exp. 36, f. 50.

⁷⁵ AGN, Reales cédulas, vol. 123, exp. 68, fs. 164-165.

⁷⁶ AGN, Reales cédulas, vol. 125, exp. 69, f. 106. A finales de 1783, Gálvez notificó al virrey de Nueva España que era urgente la remesa de caudales de cuenta de la Hacienda (ramos de Tabacos, Naipes, etc.) para suplir el dinero que el intendente de La Habana había tomado de los convoyes de Solano y posteriores. Las remesas que hiciera el virrey tendrían como objeto satisfacer el dinero que, a su vez, el rey había tomado del comercio y otros. AGN, Reales cédulas, vol. 126, exp. 66, f. 157.

⁷⁷ AGN, Reales cédulas, vol. 124, exp. 194, fs. 378-379.

⁷⁸ AGN, Reales cédulas, vol. 124, exp. 206, f. 402.

El viaje desde Nueva España hacia la Península quedó contemplado para finales de año. Según el bando dado en el virreinato, se consideraba que el despacho de caudales y frutos quedaría cerrado el último día de octubre. El convoy se conformaría por: *Septentrión*, *Nuestra Señora de Loreto* y *Santa Librada*, así como los navíos de guerra al mando de Félix de Tejada: *Santo Domingo*, *San Leandro*⁷⁹ y *San Felipe*, que navegarían desde La Habana.⁸⁰

El *San Leandro* llegó a Veracruz el 5 de junio con la noticia de que el navío de guerra *Dragón*, que venía en su conserva, había naufragado el día 27 de mayo en la Sonda de Campeche. Al hablar de naufragios suele decirse que las vidas pasaban a segundo plano, comparado con los bienes materiales.⁸¹ Sin embargo, en el caso del *Dragón* no fue así. En la real cédula que Gálvez dirigió al virrey novohispano deja constancia de su alivio al saber que se habían salvado 82 hombres de los 136 que viajaban en la embarcación. No sólo eso, el virrey había aprobado una ayuda de costas de casi 7 000 pesos para los oficiales de Marina y del regimiento que habían perdido sus pertenencias en el naufragio.⁸²

La tragedia del *Dragón* alteró los planes originales con los que se pensaba distribuir la carga de caudales y frutos, por lo que se consideró forzoso el uso del *San Felipe*, al mando del capitán Lucas Gálvez. Su navío se sumaría junto con los ya señalados al convoy de Miguel de Souza, excepto la *Santa Librada*, cuyo lugar había sido reemplazado por el *Dragón*. En el nuevo esquema resultaba que el *San Felipe* y el *Santo Domingo* quedarían nombrados como capitana y almiranta de la flota, respectivamente. No obstante, los sujetos del comercio novohispano y español consideraron que sería más útil y práctico que los crecidos caudales a transportar se repartieran en tres y no sólo en dos bajeles. El virrey los oyó y autorizó que el *Septentrión*, al mando de Fernando de Angulo, pudiera registrar y conducir parte de los 25 millones que en plata y frutos, de parte del comercio y el rey, se calculaba que llegarían a España.⁸³ Aunque al final, el *San Felipe* no pudo

⁷⁹ AGN, Reales cédulas, vol. 125, exp. 154, f. 227.

⁸⁰ AGN, Marina, vol. 57, exp. 56, fs. 156-157.

⁸¹ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, 1997.

⁸² AGN, Reales cédulas, vol. 126, exp. 6, f. 7. El reparto debió ser inequitativo y seguramente recibió menos quien más lo necesitaba, sin embargo, estos hechos reflejan una preocupación inusual.

⁸³ AGN, Marina, vol. 57, exp. 71, fs. 190-199.

salir con el resto de la flota por requerir arreglos. Entre la última semana de diciembre y hasta final de febrero del siguiente año se abriría un nuevo registro de plata y frutos para su conducción a España.⁸⁴

APUNTES SOBRE EL COMERCIO

La información proporcionada ya a esta altura refleja la presencia de un tráfico asociado al tema defensivo, conocido por las investigaciones en torno a los situados, pero sobre todo deja ver que hubo un comercio más allá del convoy de Cañaveral, el cual se atisba entre los permisos concedidos. Para redondear mi propuesta, este último apartado profundiza en la cuestión del comercio, poniendo el acento en tres elementos: los problemas propios de éste, el contrabando y el cobro de derechos y aranceles.

A los cambios en la legislación comercial y sus consecuencias, endurecidas por la conflagración contra Inglaterra, debemos sumar los problemas propios del comercio, como lo podrían ser las quiebras. Uno de los tropiezos de la época fue el que protagonizó Francisco Fernández Rávago y su cajero, Sebastián Zenón y Castilla. El primero era comerciante, vecino de Cádiz⁸⁵ y, al parecer, víctima de los malos manejos de su cajero, quien había tomado diversas cantidades de dinero y realizado diferentes tipos de especulaciones, hasta que incapaz de ocultarlo había decidido huir.

Las operaciones realizadas por Zenón y Castilla incluían el comercio con América, la adquisición de navíos y hasta el avío de un alcalde mayor. Empecemos por el último punto. Zenón y Castilla proporcionó 9 000 pesos a Manuel de Baamonde, alcalde mayor de Sayula. Sin embargo, se atribuía que debido a las condiciones de quiebra del cajero de Fernández Rávago y a la guerra, éste no había satisfecho dicha cantidad, razón por la que se solicitó al virrey Matías de Gálvez que diera la orden y comisión para que Baamonde aprontara dicho dinero “con el aumento correspondiente al flete, derechos y gastos de transporte” a España. Al final, se consideraba que en caso de que Baamonde ya hubiera satisfecho la cantidad a Zenón y Castilla,

⁸⁴ AGN, Marina, vol. 57, exp. 73, fs. 207-208.

⁸⁵ Fernández Rávago, matriculado en 1760, respondió el cuestionario que acompañaba la real orden del 19 de octubre de 1787, dirigida a los consulados de comercio, y que trataba de analizar el impacto del comercio libre sobre Nueva España. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1998, pp. 33-34.

entonces que presentara el documento probatorio y se procediera contra la persona que hubiera cobrado la parte o el todo de dicho pago.⁸⁶

Entre las embarcaciones compradas por el cajero se encontraba el *Santa Ana* y *San Ramón*, la cual estaba cargada con caldos y hierro y estaba lista para navegar con el convoy de Morales con destino a Veracruz. Al enterarse de la situación, el rey ordenó que, para evitar los perjuicios al caudal y al crédito de Fernández Rávago, se le entregaran la embarcación y la carga y que la fragata saliera a su destino, pero con la condición de que se dieran al Tribunal del Consulado de Cádiz y al administrador de la aduana de Veracruz cuentas formales del valor que produjeran los géneros, con el objetivo de poder descubrir un posible fraude al momento de sacar los despachos de Cádiz. Sólo que en caso de que ello se hubiera llevado a cabo no se confiscarían las mercancías, sino que se formaría una relación de los derechos que deberían de haberse pagado y ésta la satisfaría el comerciante.⁸⁷

Los datos me hacen pensar en la posibilidad de que Fernández Rávago estuviera enterado de las andanzas de su cajero o, mínimo, que supo muy bien como capitalizar ese revés. Resulta que previo a la partida de la flota de azogues de Morales, Fernández Rávago entró en negociaciones con Francisco Xavier de Zuloaga, otro comerciante gaditano, con quien, con anuencia del presidente de la Casa de Contratación, hizo un contrato solemne. Se trataba de que Zuloaga le cediera a Fernández Rávago el registro de la *Infanta Carlota*, con todos los productos que contenía, a cambio de que el segundo satisficiera —hasta donde alcanzaren las utilidades de la expedición— varias cantidades de las que Zuloaga era deudor.⁸⁸

La aplicación del comercio libre y el desajuste causado por la guerra crearon las condiciones extraordinarias que tratarían de abrir las puertas de Nueva España al contrabando. La apertura comercial de puertos como Campeche, La Habana o Santo Domingo incidió sobre una mayor presencia de mercaderes extranjeros llevando transacciones con esos puntos y sobre el hecho de que un número considerable de sus mercancías buscara ser introducido a Veracruz. Este contrabando tomó rutas que sospechábamos,

⁸⁶ AGN, Reales cédulas, vol. 124, exp. 208, fs. 404-405.

⁸⁷ AGN, Reales cédulas, vol. 117, exp. 219, fs. 404-406.

⁸⁸ AGN, Reales cédulas, vol. 119, exp. 83, fs. 115-116.

pero que la documentación ahora esclarece, por ejemplo: el ministro de Indias menciona que por medios seguros se conocía que Juan (Tomaseo), después de un viaje realizado a la zona francesa de la isla de Santo Domingo, “llevó a La Habana más de setecientos mil pesos de efectos y mercaderías de contrabando; y que lo mismo habrán hecho el comandante y oficiales de la escuadra que fue después al expresado Puerto de Cabo francés”.⁸⁹

Gálvez estaba seguro de que muchos de estos géneros de contrabando buscarían ser introducidos a Nueva España vía Veracruz. Por ello solicitó al gobernador y oficiales reales de dicho puerto que tuvieran especial cuidado en descubrir el contrabando que hubiera ido en los bajeles de la Real Armada, e insistía en que era necesario “aprehenderlos y comisarlos sin remisión ni disimulo alguno, en inteligencia de que esta es la positiva y determinada voluntad de Su Majestad y que los oficiales de su Marina Real, de cualquier graduación que sean, están sujetos, como todos los demás vasallos, a la jurisdicción de la Real Hacienda en esta materia de Contrabandos, sobre lo que nada se les debe disimular”.⁹⁰

Algo similar se planteaba en la real cédula del 5 de julio de 1782. En este documento se señala que había “llegado a noticia del Rey que algunos de los comandantes y oficiales de su Armada, que han arribado a Veracruz comisionados para escoltar embarcaciones y conducir víveres a La Habana, [...] han introducido de su cuenta y a bordo de sus buques varios géneros, ocupando mucha parte de la cabida de ellos en grave perjuicio, y atraso del real servicio”. Por lo que se mandaba al virrey que sólo debía “permitirse esta clase de comercio a aquellos sujetos que lo hagan por su cuenta, y en embarcaciones fletadas por ellos”.⁹¹

Un tercer elemento por considerar en el tema comercial fue la llegada de un grupo de navíos mercantes a Veracruz. El convoy de Arrozpide, que tenía registros, efectos y frutos para La Habana y Veracruz, fondeó en el puerto novohispano el 1 de agosto de 1782, compuesto por ocho embarcaciones.⁹²

⁸⁹ AGN, Reales cédulas, vol. 123, exp. 67, fs. 162-163.

⁹⁰ AGN, Reales cédulas, vol. 123, exp. 67, f. 162.

⁹¹ AGN, Reales cédulas, vol. 123, exp. 2, fs. 2-3.

⁹² AGN, Correspondencia de diversas autoridades, vol. 36, exp. 101, fs. 340-341. Traté de manera general este convoy en: MARTÍNEZ SALDAÑA, 2012. En los últimos años se han hecho cada vez más contribuciones,

Las dificultades a las que se enfrentó este convoy incluyeron la necesidad de fondear directamente en Veracruz, pese a su intención inicial de hacer escala en La Habana. Al parecer el convoy divisó a una flota que pensó serían ingleses, razón por la que se decidió seguir en derechura hasta Nueva España.

Una vez en Veracruz, Diego de Agreda, del comercio de España y residente en este puerto, señaló que tenía 162 piezas a bordo de las fragatas mercantes *Caridad*, *Infanta Carlota* y *San Antonio*, bajo las marcas AR, ARB, NM y ED. Los productos estaban destinados a San Cristóbal de La Habana pero, dado que corrían riesgo, Agreda suplicó a los oficiales reales de Veracruz poder descargarlos y asegurarlos por vía de depósito en la Real Aduana. Aunque, al mismo tiempo, pidió hacer uso de aquéllos que le conviniese y que se pudieran reembarcar a su destino original los que sobraran, sin que se les gravara derecho alguno, por no haberse comercializado.⁹³

Los ministros de la glosa fueron categóricos: los géneros se podían descargar y ser reembarcados, pero en el caso de aquéllos que Agreda quería comercializar en la Nueva España lo importante era determinar los derechos que las mercancías habían contribuido en Cádiz, según el puerto de su destino, y cobrar la diferencia.

Para contrastar lo que podrían haber pagado y lo que deberían satisfacer en caso de ser vendidas en el virreinato, realicé el Cuadro 3. Este cuadro, basado en el juicio de los encargados de la glosa, explica la diferencia entre la promulgación de la real orden del 22 de marzo de 1779 y su aplicación práctica. En la real orden se contemplaba que los bajeles que zarparan después de su expedición gozarían de las rebajas y exenciones de derechos decretadas en el arancel primero del *Reglamento* de 1778, 3 y 7% de impuestos, según se tratase de mercancías nacionales o extranjeras;⁹⁴ además, las mercancías serían tasadas de acuerdo con un aumento de los precios de 12%, por estar regulado según los puertos de

enfocadas especialmente en la zona del Caribe, aunque ha privado el tema de los situados sobre el del comercio, resultado de la información conservada y su asequibilidad. ARCILA FARIAS, 1975; KUETHE y DOUGLAS, 1985; GRAFENSTEIN, 1997a; PACHECO DÍAZ, 2005; GRAFENSTEIN, 2006; GRAFENSTEIN y MARICHAL, 2012.

⁹³ AGN, Marina, vol. 59, exp. 2, fs. 29-53.

⁹⁴ FLORESCANO y CASTILLO, 1975, p. 217; AGN, Reales cédulas, vol. 116, exp. 149, f. 284. Sobre el arancel primero véase: TORRES RAMÍREZ y ORTIZ DE LA TABLA, 1978, p. 26.

Montevideo y Buenos Aires.⁹⁵ En el cuadro podemos acceder también a los porcentajes que *de facto* contribuían las mercancías transportadas, considerando los aumentos por la guerra. Otra ventaja es la de poder comparar los casos de La Habana y Veracruz, en los que existía una diferencia de 30% entre uno y otro puerto.

CUADRO 3
REALES DERECHOS QUE HAN DE CONTRIBUIR LOS GÉNEROS
EN LOS PUERTOS DE LA HABANA Y VERACRUZ, 1782

<i>Veracruz</i>	<i>La Habana</i>	<i>Concepto</i>	<i>Sustento</i>
3%	3%	Almojarifazgo en el caso de efectos nacionales	<i>Reglamento</i> 1778, capítulo 17
7%	7%	Almojarifazgo en el caso de efectos extranjeros	<i>Reglamento</i> 1778, capítulo 17
0%	0%	Almojarifazgo de manufacturas de lana, algodón, lino y cáñamo de las fábricas de España, Mallorca y Canarias	<i>Reglamento</i> 1778, capítulo 22
34 maravedís	34 maravedís	Almojarifazgo de tejidos de seda sola o con mezcla de oro y plata, fabricados en España, Mallorca y Canarias, por cada libra castellana de 16 onzas	
12%	No aplica	Asignado a los puertos de Montevideo y Buenos Aires	Real orden del 22 de marzo de 1779
12%	No aplica	Aumento resuelto durante la última guerra	Real orden del 17 de marzo de 1780
12%	8%	Arancel de salida de géneros de Cádiz	<i>Reglamento</i> 1778, capítulo 20 y 21
12%	8%	Aumento resuelto durante la última guerra	Real orden del 17 de marzo de 1780
5%	No señalado	Alcabala a los caldos	
1 peso	No señalado	Caldos	Real orden del 22 de marzo de 1779

FUENTE: Realización propia a partir de: AGN, Marina, vol. 59, exp. 2, fs. 29-53.

⁹⁵ FLORESCANO y CASTILLO, 1975, pp. 217-218; AGN, Reales cédulas, vol. 116, exp. 149, f. 286. Sobre la valuación de las mercancías véase: TORRES RAMÍREZ y ORTIZ DE LA TABLA, 1978, artículo 21, p. 11.

Paralelo a los derechos y aranceles, el personal de la Real Hacienda y el virrey tuvieron que decidir sobre las mercancías descargadas en el puerto veracruzano. El argumento era que se habían descargado por cuestiones de seguridad ante un eventual naufragio o incendio, pero pesando sobre ellas la sospecha de contrabando y el tema de los impuestos y derechos reales. Al respecto, Martín de Endara, embarcado en el *Caridad*; Vicente de Rávago, Manuel Tellitu y Juan de Hoyos, maestros de los buques mercantes *San Antonio*, *Infanta Carlota* y *Posta de Málaga*, respectivamente, además del capitán Antonio Morales, de la *Virgen de la Victoria*, se vieron en la necesidad de solicitar al virrey Martín de Mayorga que les autorizara a reembarcar las mercancías que tenían como destino al puerto de La Habana, liberándolos de los derechos de salida que los oficiales reales de Veracruz pretendían cobrarles. Cuestión a la que se accedió, considerando que las circunstancias los obligaban al descargo y no era su objeto la venta de los géneros.⁹⁶

A estas embarcaciones se les conminó a aprontarse, de manera que estuvieran listas para zarpar a finales de noviembre y que salieran en convoy junto con los navíos de guerra que se enviarían desde La Habana. Mientras en Cádiz se aprontaba la salida de las fragatas *La Paz* y *San Joseph y Ánimas*, ambas, propiedad de Pablo Mayo. Este comerciante era vecino y del comercio de Cádiz y se comprometió a transportar naipes de la Real Fábrica de Macharaviaya a cambio de recibir permiso para embarcar 250 zurriones de grana y añil en cada una.⁹⁷

CONSIDERACIONES FINALES

A pesar de que García-Baquero matizó la exclusión del virreinato al expresar, de forma escueta, que Nueva España sólo había sido excluida *de iure*,⁹⁸ hizo énfasis en el funcionamiento comercial de los azogues⁹⁹ como el medio a través del cual se surtirían las necesidades mercantiles del virreinato novohispano a partir de 1779. Por su parte, Matilde Souto apoya esta postura al indicar que las cargas de los azogues quedarían comprendidas dentro

⁹⁶ AGN, Marina, vol. 59, exp. 2, fs. 29-53.

⁹⁷ AGN, Reales cédulas, vol. 124, exp. 87, f. 143.

⁹⁸ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1998, pp. 19-20.

⁹⁹ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1998, p. 20.

de los privilegios fiscales del *Reglamento* de 1778.¹⁰⁰ Esta investigación, por su parte, agrega que el tráfico de azogue cumplía con los intereses de la monarquía de mantener un flujo constante de comunicación e insumos para la minería. Así, durante el periodo 1778-1783 pudimos identificar 10 naves y tres convoyes transportando 84 425 quintales de azogue.¹⁰¹

Los datos aportados en estas páginas sobre un incremento en el arribo de embarcaciones respecto al promedio de 12 o 13 que solían llegar durante el periodo de flotas, dan sustento a un hecho ya notado por los contemporáneos y por los historiadores: la saturación del mercado novohispano. Hubo pues, un notable aumento en el tráfico naviero-mercantil, incluso considerando el reducido porte de las fragatas usualmente usadas como registros y azogues.

Las noticias sobre el comercio que pude recopilar señalan los nombres de aquellos dueños de barcos y compañías que, por diversas razones, se beneficiaron del permiso exclusivo para remitir géneros a Nueva España y/o para trasladar, desde ahí a Cádiz, caudales, añil y grana. Por ejemplo: Vicente de Rávago. En no pocas ocasiones los negocios de estos mercaderes llegaron a ser muy lucrativos, a razón simplemente de los patrones de cambio.

Antes de esta investigación había por lo menos dos ideas sobre el comercio interimperial durante el periodo 1778-1783. La primera señala la disminución del comercio durante estos años y es apoyada por autores como Arcila y los Stein; la otra sencillamente nos recuerda que el periodo de la guerra es difícil de cuantificar, como afirma Ortiz de la Tabla. Aunque el tráfico sigue siendo difícil de medir, ahora se puede hablar del arribo de unos 50 navíos al puerto de Veracruz en el periodo 1777-1783, cifra a la que deberán sumarse las embarcaciones suecas que, bajo bandera de neutrales, viajaron a Nueva España en el contexto de la guerra.

También vale mencionar que entre la información consultada no tenemos datos precisos sobre el valor del tráfico comercial. Ante este hecho, lo único que puedo sugerir es que el comercio novohispano debió contribuir y constituir un alto porcentaje de los 29 050 000 pesos que sabemos que

¹⁰⁰ SOUTO MANTECÓN, 2001, p. 44.

¹⁰¹ Para tener una vista general de las naves, sus cargas, propietarios y el régimen bajo el cual viajaron, véase el Anexo.

salieron hacia Campeche y La Habana con destino a Cádiz, con objeto de cubrir los gastos de defensa generados por la guerra contra Inglaterra, por el pago de mercancías y por concepto de derechos e impuestos reales.¹⁰²

Pese a sus limitantes, estos datos constituyen una base cuantificable para entender la queja generalizada sobre la presencia de géneros en el virreinato. Misma que dio paso a los clamores elevados por los consulados de la ciudad de México y Cádiz. Un ejemplo concreto es el que presentó el Consulado de Cádiz, el 28 de marzo de 1783, refiriendo la excesiva concurrencia de mercancías que circulaban en el comercio del virreinato.¹⁰³ Los novohispanos, por su parte, aludían a la constante remisión de géneros desde 1768,¹⁰⁴ al importe de la flota de Ulloa y a la cada vez más difícil venta de los productos.¹⁰⁵ Posturas más comprensibles y viables desde este nuevo conocimiento y ante las que el ministro Gálvez respondió fijando un número de barcos y su tonelaje entre los puertos peninsulares autorizados.¹⁰⁶

Esta medida, creada únicamente para calmar a los contrariados comerciantes del Consulado mexicano, mantuvo los permisos individuales, de los que la monarquía obtenía jugosos donativos y préstamo de servicios gratuitos. Mientras que, *de facto*, en el periodo 1784-1788 se abrieron las puertas a un tráfico mercantil sostenido y a una introducción mayor de géneros.¹⁰⁷

Esta postura, más o menos conciliadora con los comerciantes mexicanos, sería sostenida hasta que las muertes de Carlos III y Gálvez dieron pie a una renegociación entre aquéllos y los nuevos actores políticos: Carlos IV, Floridablanca y los comerciantes de Veracruz, quienes fortalecidos durante la década 1778-1789 pelearían por su creciente papel como distribuidores de bienes europeos.

¹⁰² El único otro dato que conozco sobre el valor de una remisión a Cádiz hecha desde América en este periodo son los 257 000 000 de reales apuntados por Fisher. No obstante, no hay indicios sobre el origen de esta cifra o quiénes contribuyeron a su conformación. Por lo que no sé si los 29 050 000 pesos aquí considerados puedan ser englobados en aquella. FISHER, 1991, p. 195.

¹⁰³ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1992, p. 25. Son realmente escasos los comentarios a los conflictos e intereses involucrados en la aplicación del comercio libre. AGI, México, leg. 2505, cit. en: FISHER, 1985, p. 46; BARBIER, 1984, pp. 6-12.

¹⁰⁴ FISHER, 1991, p. 169.

¹⁰⁵ SOLANO, 1987.

¹⁰⁶ ORTIZ DE LA TABLA, 1978, pp. 28-36; FISHER, 1985, p. 14.

¹⁰⁷ VALDES (*Gazeta*, 1784-1809), 1784 y MARTÍNEZ SALDAÑA, 2011.

ANEXO

EMBARCACIONES ARRIBADAS AL PUERTO DE VERACRUZ
ENTRE 1778 Y 1783

#	<i>Nombre</i>	<i>Tipo</i>	<i>Régimen</i>	<i>Carga</i>	<i>Propietario</i>
1	<i>Nuestra Señora del Rosario y San Francisco de Asís</i>				Cinco Gremios Mayores
2	<i>Cargadora</i>	Urca			Rey
3	<i>Cargadora</i>	Urca	Azogues	Azogue, hombres y frutos	
4	<i>Nuestra Señora de la Concepción</i>		Permiso	Azogue	Ustariz Sanginés y compañía
5	<i>Nuestra Señora de la Concepción</i>	Saetía afra-gatada			
6	<i>Nuestra Señora de la Soledad</i>		Azogues	Azogue	
7	<i>Dichoso</i>		Azogues	Azogue	
8	<i>Galga</i>	Fragata	Permiso	Frutos, enjunques y géneros	Luis Francisco Navarro y Alejandro Beiyens
9	<i>San Cristóbal</i>	Fragata	Azogues	Azogue	
10	<i>Nuestra Señora de Begoña</i>		Azogues	Azogue	
11	<i>Aduana</i>	Urca			Rey
12	<i>Divina Pastora</i>		Real orden 1779	Lona y loneta	Josef del Llano San Ginés y compañía
13	<i>San Antonio y San Patricio</i>		Permiso / CL		Pablo Álvarez
14	<i>San Carlos Rey de España</i>		Permiso		Pablo Álvarez
15	<i>San Miguel</i>		Permiso / CL	Géneros y frutos	Francisco Martínez Vallejo
16	<i>Limeña</i>		Azogues	Azogue	

(Continúa)

#	Nombre	Tipo	Régimen	Carga	Propietario
17	<i>San Francisco de Paula</i>		Azogues	Azogue	
18	<i>Gallardo</i>		Azogues	Azogue	
19	<i>Astuto</i>		Azogues	Azogue	
20	<i>Concepción</i>		Azogues	Azogue	
22	<i>San Antonio</i>				
21	<i>Santa Ana y San Ramón</i>		Azogues / CL	Azogue, caldos y hierro	Sebastián Zenón y Castilla / Francisco Fernández Rávago
22	<i>San Antonio</i>				
23	<i>Infanta Carlota</i>		Azogues / CL	Azogue	
24	<i>Malagueña ¿Posta de Málaga?</i>		Azogues	Azogue	
25	<i>San Cristóbal</i>		Azogues / CL	Azogue	
26	<i>Caridad</i>		Azogues / CL	Azogue	
27	<i>Rosario y San Francisco de Asís</i>		Azogues	Azogue	
28	<i>San Gabriel</i>		Azogues	Azogue	
29	<i>Arrogante</i>		Azogues	Azogue	
30	<i>Gallardo</i>		Azogues	Azogue	
31	<i>Virgen de la Victoria</i>				
32	<i>Santa Teresa de Jesús</i>	Fragata	Aviso		
33	<i>San Sebastián</i>	Fragata	Aviso		
34	<i>San Cristóbal</i>		Azogues	Azogue	
35	<i>Marte</i>		Azogues	Azogue	
36	<i>Medea</i>		Azogues	Azogue	
37	<i>San Agustín</i>				
38	<i>San Genaro</i>				
39	<i>San Ramón</i>				
40	<i>Septentrión</i>		Azogues	Azogue	
41	<i>Nuestra Señora de Loreto</i>		Azogues	Azogue	
42	<i>Santa Librada</i>		Azogues	Azogue	
43	<i>Matamoros</i>		Permiso / CL		Josep Rodríguez

(Continúa)

(Concluye)

#	Nombre	Tipo	Régimen	Carga	Propietario
44	<i>San Leandro</i>				
45	<i>Dragón</i>				
46	<i>La Paz</i>		Permiso	Naipes	Pablo Mayo
47	<i>San Joseph y Ánimas</i>		Permiso	Naipes	Pablo Mayo

NOTA: CL: Comercio libre.

FUENTES CONSULTADAS

Archivo General de la Nación (México)
Correspondencia de diversas autoridades
Marina
Reales Cédulas

BIBLIOGRAFÍA

ARCILA FARIAS, E.

1974 *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España. I Ideas económicas, comercio y régimen de comercio libre*, col. SEP/70, núm. 117, Secretaría de Educación Pública, México.

1975 *Comercio entre México y Venezuela en los siglos XVII y XVIII*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México.

BARBIER, J.

1984 “Silver, North American Penetration and the Spanish Imperial Economy, 1760-1800”, en J. A. Barbier & A. J. Kuthe (eds.), *The North American Role in the Spanish Imperial Economy 1760-1819*, Manchester University Press, Manchester.

BEERMAN, E.

1992 *España y la independencia de Estados Unidos*, Arguval, Madrid.

BERNAL RODRÍGUEZ, A. M.

1987 “‘Libre comercio’ (1778): un primer ensayo del modelo general”, en A. M. Bernal Rodríguez (coord.), *El comercio libre entre España y América (1765-1824)*, Fundación Banco Exterior, Madrid.

BORCHART DE MORENO, C. R.

1984 *Los mercaderes y el capitalismo en México (1759-1778)*, Fondo de Cultura Económica, México.

CHAMBOREDON, R.

- 1991 “Une société de commerce languedocienne à Cadix: Simon et Arnail Fornier et Cie. (Novembre 1768-Mars 1786)”, en A. García-Baquero González (ed.), *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, vol. II, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, pp. 35-55.

ELLIOT, J. H.

- 2010 *España, Europa y el mundo de ultramar [1500-1800]*, Taurus, Madrid.

ESCAMILLA GONZÁLEZ, I.

- 2011 *Los intereses malentendidos. El Consulado de Comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

FISHER, J. R.

- 1985 *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, Centre for Latin-American Studies, University of Liverpool, Liverpool.

- 1991 *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*, Editorial Mapfre, Madrid.

- 1993 *El comercio entre España y América (1797-1820)*, Banco de España, Madrid.

FLORESCANO, Enrique y F. CASTILLO

- 1975 *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México.

FONSECA, F. de y C. de Urrutia

- 1978 *Historia general de la 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*, Departamento de Gráficas de la Secretaría de Hacienda, México, 6 ts.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A.

- 1992 *La Carrera de Indias. Suma de la contratación y océano de negocios*, Algaida, Sevilla.

- 1998 *El libre comercio a examen gaditano. Crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*, Universidad de Cádiz, Cádiz.

- 2002 *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, ed. facsimilar, estudio preliminar de C. Martínez Shaw (ed.), col. Archivum, Universidad de Granada, Granada.

- 2003 *El comercio colonial en la época del Absolutismo Ilustrado. Problemas y debates*, Universidad de Granada, Granada.

GARCÍA-MAURIÑO MUNDI, M.

- 1999 *La pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)*, Universidad de Sevilla, Sevilla.

- GONZÁLEZ-POLO Y ACOSTA, I. (edición, introducción y apéndices)
2008 *Diario de sucesos de México del alabardero José Gómez (1776-1789)*, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, Biblioteca Nacional, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
- GRAFENSTEIN, Johana
1997a *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808: revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, Centro Coordinador y Difusor de Estudios Latinoamericanos, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
1997b *Auge y decadencia en las relaciones intramericanas: México y el Caribe en los años 1763-1821*, conferencia en Congreso de la Asociación de Estudios Latinoamericanos (LASA).
2006 *El Golfo-Caribe y sus puertos*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, 2 vols.
2012 “Situado y gasto fiscal: la real caja de México y las remesas para gastos militares en el Caribe, 1756-1787”, en Á. Carrara Alves y Ernest Santiró Sánchez (eds.), *Guerra y fiscalidad en la América colonial, siglos XVI-XIX*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Federal Juiz de Fora, México, pp. 115-142.
- GRAFENSTEIN, Johana y C. MARICHAL, C. (eds.)
2012 *El secreto del Imperio. Situados coloniales, siglo XVIII*, El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México.
- JUÁREZ, Abel
2005 *Veracruz y el nuevo orden económico, 1720-1820*, Instituto Veracruzano de Cultura, Veracruz.
- KUETHE, A. e I. DOUGLAS
1985 “Absolutism and Enlightened Reform: Charles III, the Establishment of the Alcabala, and Commercial Reorganization in Cuba”, *Past and Present*, Oxford University Press, noviembre, núm. 109, pp. 118-143.
- MARTÍNEZ SALDAÑA, Hugo
2007 *El comercio novohispano con la Península Ibérica (1778-1789). Entre la supresión del régimen de flotas y el decreto de comercio libre*, tesis de Licenciatura en Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
2010 *Las relaciones económicas entre Veracruz y La Habana. Un acercamiento al comercio intercolonial, 1765-1797*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México.
2011 *El comercio novohispano con la Península Ibérica. Entre la supresión del régimen de flotas y el decreto de comercio libre (1778-1789)*, Editorial Académica Española, Saarbrücken.

- 2012 “Una fragata de guerra y ocho registros: El arribo a Veracruz del convoy de Juan de Arrozpide (1782)”, ponencia en Coloquio: *El mar: percepciones, lecturas y contextos*.
- NAKAMURA, Yuko
2000 *Importación y mercado interno en Nueva España, 1767-1810*, El Colegio de México, México.
- ORTIZ DE LA TABLA, J.
1978 *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de independencia*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla.
- PACHECO DÍAZ, A.
2005 *Una estrategia imperial. El situado de España a Puerto Rico, 1765-1821*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E.
1997 *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Universidad de Sevilla, Sevilla.
- REAL DÍAZ, J. J.
s. f. “Las ferias de Jalapa”, en *Las ferias comerciales de Nueva España*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México.
- SOLANO, F. de.
1987 *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
- SOUTO MANTECÓN, M.
2001 *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México.
- STEIN, S. y B. STEIN
2003 *Apogee of Empire. Spain and New Spain in the Age of Charles III, 1759-1789*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- TAVÁREZ SIMÓ, F. J.
2015 “La invención de un imperio comercial hispano, 1740-1765”, *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, núm. 3, pp. 54-73.
- TORRES RAMÍREZ, B. y J. ORTIZ DE LA TABLA (eds.)
1978 *Reglamento y aranceles para el comercio libre de España e Indias, de 12 de octubre de 1778. Copia facsimilar*, Universidad de Sevilla/Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla.
- TUTINO, John
2016 *Creando un mundo nuevo. Los orígenes del capitalismo en el Bajío y la Norteamérica española*, Fondo de Cultura Económica/Universidad Intercultural del Estado de Hidalgo/El Colegio de Michoacán, México.

VALDES, M. A.

1784 *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España desde principios del año de 1784*, por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, Calle del Espíritu Santo, México.

VALLE PAVÓN, G. del.

2003 “Apertura comercial del imperio y reconstitución de facciones en el Consulado de México: el conflicto electoral de 1787”, en Guillermina del Valle Pavón y Ernest Sánchez Santiró (eds.), *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, pp. 259-290.

WALKER, G. J.

1979 *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789*, The MacMillan Press LTD, London.

XIMENA, P.

1974 *Reales exequias, por el señor Don Carlos III. Rey de las Españas, y Américas. Real proclamación de su augusto hijo el señor Don Carlos IV. Por la muy noble y muy leal ciudad de Granada, provincia de Nicaragua, reyno de Guatemala*, M. I. Pérez Alonso (ed.), Banco Central de Nicaragua/Editorial Jus, Managua.