

LA POLÍTICA COMERCIAL MARÍTIMA DE ESPAÑA EN INDIAS

Beatriz BERNAL

SUMARIO: I. *Dedicatoria*. II. *El periodo de los Austrias*. III. *El periodo de los Borbones*. IV. *Conclusiones*. V. *Guía bibliográfica*.

I. DEDICATORIA

No me gustan los adjetivos, ni en el lenguaje oral ni en el escrito. Me suenan huecos cuando los oigo y vacíos cuando los leo. Hoy, sin embargo, hago uso de ellos con profusión. La causa, dedicar unas líneas introductorias en homenaje a Jorge Barrera Graf. ¡Cómo hablar de él prescindiendo de adjetivos!

Jorge Barrera Graf es uno de los más afamados mercantilistas de México. Sus varios libros sobre esta temática y sus múltiples artículos publicados en revistas nacionales y extranjeras son prueba de ello. Jorge Barrera Graf es uno de los investigadores más destacados con que cuenta el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México. El respeto y afecto de sus colegas en estas lides, y el hecho mismo de que las autoridades del Instituto hayan decidido homenajearlo con este *Festschrift* no dejan lugar a dudas de la anterior aseveración. Jorge Barrera Graf ha sido y sigue siendo, además, maestro egregio de la Facultad de Derecho de la mencionada Universidad. Cuarenta generaciones de juristas que él ha formado en este país lo demuestran fehacientemente. Por último, Jorge Barrera Graf es hombre que ha destacado y destaca por su lucidez, su honestidad y su sencillez. Y esto lo digo con el conocimiento de causa que me otorga el privilegio de ser su amigo.

Adjetivos aparte, entro ahora a explicar brevemente los fines y la estructura de este trabajo. Lo primero que debo señalar es que tiene por objeto ofrecer una visión panorámica de las ideas y de las acciones globales que tanto la dinastía de los Austrias como la de los Borbones ejercieron en materia de comercio marítimo sobre sus provincias. Por ello lo he titulado: "La política comercial marítima de España en In-

días". Lo segundo, derivado de lo anterior, es que pretendo exponer a través de él la desorientación de un pensar y un hacer que, unidos a otras causas, trajeron como consecuencia la pérdida para España de sus territorios.

Deseo hacer notar también, que si dedico el primer acápite al periodo austriaco y el segundo al borbónico, es porque utilizo en esta temática una periodificación político-dinástica. Esto es debido a que en materia comercial, la orientación seguida por unos y por otros fue diametralmente opuesta.

Sólo me resta añadir que la naturaleza de este trabajo se encasilla dentro de la categoría de ensayo. Como visión general que es, no pretende analizar especificidades ni aportar datos nuevos sobre el tema. Por tal razón, carece de nota de pie de página, aunque cuenta con una guía bibliográfica de las principales obras que he utilizado para su elaboración.

Por último, debo advertir que mi estudio se basa en parte del material que utilicé en la investigación colectiva sobre la intervención del Estado en la economía, solicitada a varios centros e institutos de educación superior por la Secretaría de Minas e Industrias Paraestatales de México.

II. EL PERIODO DE LOS AUSTRIAS

Cuando se produce el descubrimiento y conquista de América, la Corona castellana, al igual que el resto de los nacientes Estados europeos, se inspiraba en las ideas económicas del mercantilismo. A diferencia de Francia que desarrolló la industria y la manufactura, o de Inglaterra que hizo hincapié en el comercio, España se limitó a reglamentar el tráfico internacional con el fin de lograr una balanza de pagos favorable. Dentro de este contexto de sobrevaloración del dinero, los Austrias crearon una política comercial marítima de carácter nacionalista basada en dos reglas esenciales: puerto único y monopolio. Sin embargo, para consolidar este régimen que perduró, con matices, durante dos siglos, se pasó por un largo periodo de vacilaciones que abarcó desde el descubrimiento (1492) hasta el reinado de Felipe II (1573).

Actuando en forma distinta de los portugueses, los castellanos se mostraron liberales en las primeras épocas de la colonización. A excepción de unas *Instrucciones* dadas a Cristóbal Colón en 1493 donde se prohibía a los particulares llevar mercaderías a las Indias con fines comerciales y se establecían medidas de carácter aduanal y de control

fiscal, las disposiciones legales que se dictaron en esa época (varias provisiones reales entre las cuales destacó una de 1495) permitieron el comercio libre entre los conquistadores y los naturales.

Esta política liberal fue sin duda coherente con el régimen de empresa privada que caracterizó a la colonización española después de los descubrimientos colombinos. Pronto se dejó de lado dicha tendencia abierta y se sometió el tráfico indiano a las reglas que habíamos mencionado con anterioridad; esto es: puerto único y monopolio. Hito importante en la nueva política restrictiva fue la creación, por real cédula de 20 de enero de 1503, de la Casa de Contratación de Sevilla; institución fundada con objeto de lograr el monopolio absoluto de los productos indianos, y su importación-exportación a través de la principal ciudad andaluza. En esta línea restrictiva estuvo también la decisión de concederle a la Casa de Contratación (por real provisión de 26 de septiembre de 1511) jurisdicción civil y criminal en materia de comercio y navegación con las Indias. Es importante hacer notar que dicha institución sevillana estuvo sujeta durante el siglo XVI a una amplia legislación que quedó contenida en varias ordenanzas que regularon su funcionamiento y sus facultades judiciales y legislativas. (Ordenanzas 1510; 1539 y 1552).

Antes de la creación de la Casa de Contratación de Sevilla, las expediciones que salían para las Indias partían del puerto andaluz de Cádiz; más tarde, a partir de su fundación, Sevilla y su rada de San Lucas de Barrameda se convirtieron en sitio obligado de salida y llegada de las embarcaciones. Este monopolio sevillano despertó múltiples protestas y creó una red compleja de intereses económicos que resultaron muy difíciles de romper.

El periodo de Carlos V representó una vuelta al régimen liberal. No hay que olvidar que este emperador Habsburgo, atendiendo las voces que se alzaron en el reino contra el monopolio de las dinastías de mercaderes sevillanos, y basándose en las razones de política comercial alegadas por García de Loayza en su famoso Memorial de 1534, ordenó la creación de la Casa de Contratación de La Coruña para el comercio de la especiería con las Molucas; y que posteriormente (1529) amplió este privilegio a otros puertos españoles como Bayona, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Málaga, Cartagena y Cádiz. Lo que es más significativo aún, Carlos V, movido por su visión imperial, o quizás por la presión de los banqueros extranjeros, abrió, en 1526, el comercio y los puertos americanos a todos los súbditos de su imperio. Ejemplo de ello fueron las franquicias que otorgó a los banqueros

alemanes Wesler para establecer factorías en Santo Domingo, explotar minas de plata en Nueva España y colonizar Venezuela.

Estas medidas liberalizadoras dieron marcha atrás con la llegada al poder de Felipe II. El rey burócrata volvió entonces a imponer restricciones, cambiando con ello la orientación liberal de su padre. Es más, acentuó estas restricciones, e hizo triunfar así las tendencias centralizadoras y los intereses monopolistas de los mercados sevillanos. Prueba de ello fue, en 1593, la derogación de la real cédula de 1529 que había abierto los puertos del Cantábrico al tráfico con las Indias. A partir de ese momento sólo Cádiz logró mantener sus concesiones reconocidas por real cédula de 23 de septiembre de 1531; concesiones que fueron más o menos ampliadas según la época, y que llegaron a cristalizar en la fundación de un Juzgado de Indias gaditano en 1535. El juzgado de Indias de Cádiz contó con facultades delegadas de la Casa de Contratación de Sevilla hasta 1722, fecha en la cual se trasladó a la ciudad de Cádiz la Casa misma.

Otra excepción a la política restrictiva, quizá la más antigua, fue Canarias. En efecto, por licencia otorgada para Palma de Mallorca en 1506 se permitió a los mercaderes españoles utilizar las islas Canarias no sólo como escala y refugio de las naves destinadas a las Indias, sino también como puerto de embarque de mercancías. Los comerciantes utilizaron este privilegio desde 1508 hasta 1610.

En el largo periodo de gobierno del rey Felipe se reguló la navegación (Carrera de las Indias) por medio del "régimen de flotas y galeones". Dicho régimen tuvo por objeto vigilar el monopolio español sobre el comercio americano, así como proteger la marina mercante de los frecuentes ataques de corsarios y piratas. Desde 1526, dicho régimen se basó en una disposición de la Casa de Contratación de Sevilla que prohibió a las naves mercantes navegar solas. A partir de entonces la travesía, tanto de ida como de vuelta, debía hacerse "en conserva"; esto es, cada nave tenía que ir acompañada de embarcaciones armadas y pertrechadas. En 1537 se despachó por primera vez una Armada Real con el fin de proteger los cargamentos de oro y plata provenientes de los puertos americanos con destino a la metrópoli. Y años más tarde, en 1543, accediendo a las demandas de los mercaderes de Sevilla, las autoridades metropolitanas expidieron varias reales cédulas, por medio de las cuales ordenaban que la navegación debía hacerse en dos flotas armadas, equipadas y protegidas que partieran: una en abril (la de primavera) rumbo a la Nueva España; otra en agosto (la de verano) rumbo a tierra firme. El destino de la primera fue el Golfo de México (Veracruz y los puertos de Honduras y de las Anti-

llas); el de la segunda, el Golfo de Panamá (Puertos de Cartagena, Santa Marta y otros de la costa norte de América del Sur). Ambas flotas deberían pasar el invierno en las Indias y reunirse en marzo en La Habana para emprender juntos el viaje de retorno. Es interesante hacer notar que dichas fechas no pudieron cumplirse siempre. Por el contrario, a partir de 1580 dejaron de salir conforme a lo previsto por la legislación, zarpando sólo cada dos años. Por último, durante el siglo XVII, como resultado de la decadencia política y económica de España, se hicieron cada vez más irregulares.

Pero no todo el comercio se realizó por medio de grandes flotas. A veces se permitió la partida de barcos sin escolta siempre que pagaran un impuesto especial. Estos "navíos de registro" siguieron la ruta de los galeones y generalmente regresaron con ellos desde La Habana. Los hubo para Maracaibo, Puerto Rico, Santo Domingo, La Habana, Matanzas, Trujillo y Campeche. El más conocido, por su frecuencia, fue el registro de Caracas.

Esta rígida y exclusivista reglamentación del comercio marítimo entre España y sus colonias estuvo complementada por medidas también restrictivas respecto al comercio intercontinental entre los puertos americanos. Así como en España se concentró el comercio en Sevilla y en Cádiz; en América se limitó a los puertos de Veracruz en la Nueva España, Cartagena en la Nueva Granada y Nombre de Dios (Puerto Bello) en el istmo de Panamá aunque al igual que en metrópoli, se hicieron excepciones. En efecto, en virtud de licencias especiales, se habilitaron para el tráfico marítimo varios puertos menores del Caribe y, por un corto espacio de tiempo, algunos otros del Pacífico y de las Filipinas. Sólo Acapulco (donde llegaba la Nao de China) mantuvo, aunque restringida, la licencia para seguir comerciando con el Oriente a través de Manila. Además, desde el siglo XVI hubo "navíos de registro" que partieron de ciertos puertos americanos hacia Buenos Aires, a pesar de la prohibición de que el comercio entre Europa y América del Sur se llevara a cabo fuera de las vías establecidas. Actuando de esta forma, por un lado se dificultaba el comercio directo entre los territorios americanos con el fin de proteger los productos manufacturados que exportaba la metrópoli a sus provincias, mientras que por el otro se establecían excepciones.

Uno de los resultados de esta equivocada política en materia de navegación fue el desarrollo del contrabando. Esto es, de una fuerte corriente comercial de carácter clandestino entre las distintas naciones de Europa y las posesiones españolas de América. Es de todos conocido que el contrabando adquirió un gran volumen tanto en Sevilla

y Cádiz como en los puertos del mar Caribe y del Río de la Plata. La unificación de las coronas española y portuguesa a partir de 1580 favoreció su establecimiento y desarrollo. También lo favoreció el permiso concedido en 1595 por la Corona, mediante el cual los barcos negreros procedentes de Brasil y Portugal pudieron navegar por el Río de la Plata. Asimismo, en sus viajes de retorno, y pretextando circunstancias de fuerza mayor, los barcos descargaban sus mercaderías en puertos portugueses, franceses, e incluso españoles. De esta manera, y en convivencia con altos funcionarios reales, los mercaderes lograban hacerse de pingües ganancias, así como eludir impuestos y tasas aduanales. En resumen, el viejo régimen filipino de "flotas y galeones" resultó un fracaso, porque benefició sólo a unas cuantas dinastías de mercaderes sevillanas; encareció los productos en las colonias y en la metrópoli misma; y provocó que el comercio marítimo llegara a un nivel infimo durante el periodo de los Austrias menores. Esta desacertada actitud inmovilista se mantuvo hasta el siglo XVIII (a pesar de los errores antes mencionados) debido a que los Austrias siguieron legislando en el mismo tenor. Su amplia y minuciosa legislación en torno a esta materia quedó posteriormente recopilada en el libro IX, título XXX de la *Recopilación de las Leyes de los Reinos de las Indias de 1680*.

III. EL PERIODO DE LOS BORBONES

No hay duda de que los economistas franceses de fines del siglo XVII encontraron en España continuadores entusiastas en materia comercial. Un buen ejemplo de ello fue la adopción de las doctrinas de Colbert por Uztáriz en su *Teoría y práctica del comercio y marina* (1724). Más tarde, tanto las ideas fisiocráticas como el librecambismo de Adam Smith, fueron seguidos por ilustrados españoles como Ramírez, Ortiz, Campillo y Jovellanos. Estos dos últimos, al abandonar el viejo patrón mercantilista, propugnaron la liberación del comercio entre España y sus colonias y la instauración del comercio interprovincial. Ambos factores serían determinantes para lograr durante el siglo XVIII el desarrollo económico de la América española y, dentro de ella, el del virreinato de la Nueva España. Se necesitó pues un cambio de dinastía para que los dominios ultramarinos alcanzaran el volumen comercial que debieron tener siempre. La implantación del comercio libre en las colonias no fue tarea fácil; hubo de pasar más de medio siglo para que éste se consolidara.

POLÍTICA COMERCIAL MARÍTIMA DE ESPAÑA EN INDIAS 219

Desde su llegada al trono de España después de la Guerra de Sucesión, Felipe V, el primer rey borbónico, se vio presionado por fuertes circunstancias internacionales para implantar una política liberal. Así, en 1713, mediante el Tratado de Utrecht, tuvo que otorgar a los súbditos de la Gran Bretaña la libertad de comerciar con España y demás tierras y dominios del Rey católico. Además, el 26 de marzo de ese mismo año tuvo que otorgar, también a Inglaterra, el privilegio de la trata de negros con las colonias españolas. Más tarde, la Corona tendría que permitir también a los navíos ingleses vender sus mercancías, libres de impuestos, en Porto Bello y Veracruz. Estas concesiones arrancadas a los reyes de España como consecuencia de circunstancias políticas adversas, obligaría a los gobernantes a rectificar su política económica en materia de agricultura e industria, como único modo de sostener una competencia comercial efectiva en los mercados coloniales.

A partir del Tratado de Utrecht, tanto Francia como Inglaterra, quienes anteriormente habían invadido de mercaderías las colonias y obligado a España a cambiar su política, convirtieron su situación *de facto* en situación *de iure*. Este cambio se llevó a cabo después de un intento fallido de regularizar el comercio marítimo mediante el restablecimiento del "régimen de galeones y flotas", contenido en la ordenanza de 5 de abril de 1720, conocida también como *Proyecto de galeones y flotas*. Dicho producto fue abandonado definitivamente en 1789 para ser sustituido por el sistema de naves "sueltas de registro" y, más tarde, por el envío regular de embarcaciones "de avisos" o "correos".

Las primeras medidas adoptadas por Felipe V estuvieron destinadas a crear fuertes compañías a las cuales se les otorgaron concesiones monopolistas para comerciar con América. Prueba de ello fue que, después de dos intentos de crear compañías que no llegaron a consolidarse (el proyecto francés de 1703 y el proyecto del marqués de Montesclaro de 1708) por la persistente oposición de los consulados y del Consejo de Indias, se fundó, por real cédula de 25 de septiembre de 1728, la Real Compañía Guipuzcoana. Esta compañía obtuvo como privilegio inicial el comercio con Caracas y, más tarde, con el territorio comprendido entre las bocas de Orinoco y el río de Hacha. Además, por una real cédula de agosto de 1746, se eximió a la Guipuzcoana del control del Consulado de Cádiz; soberanía jamás obtenida antes por empresa o particular alguno; así como también se le otorgó el monopolio del comercio entre España y la provincia de Maracaibo. De esta manera, la Real Compañía Guipuzcoana se encontró dueña absoluta

de un inmenso distrito comercial y de un gran poderío económico y político, aunque pronto la Corona comenzó a limitar sus amplios poderes cuando el sistema de libre comercio fue ganando terreno. Sin embargo, la Guipuzcoana logró mantener sus privilegios hasta 1781, fecha a partir de la cual entró en decadencia hasta que, cuatro años más tarde, cuando fue refundida con la Compañía de Filipinas.

Al monopolio de Caracas le siguió en tiempo el de la Compañía de Galicia, creada por real de cédula, en abril de 1734, para la explotación del palo de Campeche. Más débil que el anterior, este nuevo monopolio no pudo competir con los contrabandistas ingleses que obraban en Honduras y pronto desapareció. Todavía a fines del reinado de Felipe V, fueron creados otros monopolios: las compañías de comercio de los Cinco Gremios Mayores de Madrid, la de San Fernando o de Sevilla y la de Granada. De éstas, la más importante fue la primera, ya que dispuso de buques que navegaban por su cuenta y sostuvo un comercio de importancia, en especial con la Nueva España. Por real orden de 1784, se le permitió a los Cinco Gremios crear una factoría de comercio en México; y en ese mismo año se le concedió permiso para transportar de regreso a España el doble de plata y de grano de los legalmente autorizados. También las compañías de Sevilla y Granada tuvieron relaciones comerciales con México, ya que se les permitió a ambas enviar mercaderías en la flota para ser vendidas en la feria de Xalapa. De igual manera lo tuvo la Compañía de La Habana, fundada en 1740, y creada con el fin de abastecer de tabaco y los reinos de Castilla y de asistir a la manutención y apresto de las embarcaciones de la Armada de Barlovento.

En la segunda mitad del siglo XVIII se creó la Real Compañía de Comercio de Barcelona, fundada por cédula de erección de 11 de abril de 1756, con el propósito de comerciar con Santo Domingo, Puerto Rico y la isla Margarita. El Decreto de Comercio Libre de 1765 incluyó a Barcelona entre los puertos que podían comerciar con Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico y Trinidad. La compañía catalana operó con éxito durante el resto del siglo, hasta que la propia ciudad de Cataluña cayó en manos de Francia como resultado de las guerras napoleónicas.

Otra compañía (en este caso sociedad en comandita y no sociedad anónima de responsabilidad limitada como las anteriores) que jugó un papel importante en el tráfico con las Indias durante el periodo Borbónico fue la Casa de Uztáriz Hermanos. Su sede fue el puerto de Cádiz, y estuvo en estrecho contacto con la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid. Se fundó en 1753 con el fin de impulsar

los productos españoles en las Indias y de disminuir el comercio de los productos extranjeros que le hacían competencia. Tuvo cuantiosos negocios con la Corona, tanto en España como en México, y fue objeto de gran número de favores reales hasta su quiebra en 1786. Durante su alianza con la Compañía de los Cinco Gremios dio créditos en géneros y frutas europeas a muchos comerciantes de la Nueva España, razón por la cual mantuvo siempre apoderados y consignatarios de carácter permanente en México.

La compañía de comercio más importante fundada en el "Siglo de las Luces" fue la compañía de Filipinas. Creada por real cédula de 10 de marzo de 1785, alcanzó múltiples privilegios por parte de la Corona. Por ejemplo, en 1789 recibió autorización para establecer casas y almacenes en cualquier parte de España, y en 1790 se le dio licencia para comerciar directamente con China y con la India. Asimismo, en 1791 obtuvo el comercio privativo del algodón de las islas Filipinas, y en 1793 se le reintegró el privilegio de monopolizar el comercio de las muselinas y demás tejidos de algodón que había obtenido en su cédula de erección; también el permiso para hacer expediciones a varios puertos americanos a su regreso de Manila. La Compañía de Filipinas tuvo muchos contactos con la Nueva España, Es más, gran número de novohispanos fueron accionistas de la misma; entre éstos las comunidades indígenas, quienes por disposición real estuvieron obligadas a invertir en ella. Después de un periodo de prosperidad, la Compañía de Filipinas sufrió numerosos contratiempos y fue disuelta por real cédula de 6 de septiembre de 1834.

Además de las compañías españolas, se desarrollaron en el siglo XVIII otras empresas extranjeras que de cierta manera monopolizaron sectores del comercio con las Indias. Esto no es de extrañar. Recordemos que la Guerra de Sucesión tuvo como uno de sus principales objetivos adquirir el control de las riquezas americanas. Era lógico pensar pues, que tanto Francia primero, como Inglaterra más tarde, se aprovecharon del conflicto. De esta forma nacieron y crecieron la Compañía de Guinea (francesa) y la Compañía de Inglaterra. La primera obtuvo la real aprobación por cédula de 27 de agosto de 1701; la segunda en 1713 a través del Tratado de Utrech, sancionado por cédula de 26 de marzo de 1713. Aunque ambas tuvieron siempre la oposición de los consulados americanos y españoles, las dos lograron un amplio desarrollo en torno al tráfico de los esclavos negros.

A pesar de las concesiones hechas a estas compañías (nacionales y extranjeras) el comercio siguió concentrado en Cádiz, el contrabando continuó desarrollándose por todo el Atlántico, y la evasión fiscal

llegó a cifras alarmantes en detrimento de las arcas reales. Estas circunstancias unidas a la nueva concepción económica en boga que propugnaba la liberación de trabas y barreras para la circulación de los bienes hizo que España se decidiera por el libre comercio con sus dominios, como único modo de solucionar los problemas del erario y de competir con los productos no españoles. Resultado de todos estos factores fue la creación, en 1764, del Servicio Regular de Correos entre España y América; servicio que comenzó a funcionar un año después cuando se abrieron los puertos de las Antillas (Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad) a los puertos españoles de Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón. En años sucesivos esta concesión de comercio liberalizado fue extendida también a los puertos de Louisiana (1768), Yucatán y Campeche (1770), Santa Marta y Río de Hacha (1776-7), permitiéndose además la libre circulación de las mercancías entre los puertos americanos antes señalados. Esta última medida que sancionó el comercio interprovincial se consolidó cuando en 1774 (para Perú, Nueva España, Nueva Granada y Guatemala) y en 1776 (para el Río de la Plata) se suprimió la prohibición que había imperado durante casi tres siglos de que comerciaran las distintas colonias entre sí. A partir de entonces sólo se mantuvo la prohibición respecto a ciertos productos en beneficio de la industria metropolitana.

Gran parte de las disposiciones a que hemos hecho referencia fueron reunidas más tarde y promulgadas en conjunto bajo el nombre de *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España y las Indias*, el 12 de octubre de 1778. Dicho reglamento, además de sancionar el comercio interprovincial, eliminó numerosos impuestos y gravámenes de carácter aduanal. De esta manera España pretendió estimular el desarrollo comercial entre la metrópoli y sus colonias bajo un concepto nacional de comercio marítimo libre, excluyendo el tráfico foráneo de mercancías.

La aplicación, tanto del *Reglamento* como la *Pragmática de Libertad de Comercio* de 12 de octubre de 1778, unidas ambas medidas a la corriente mercantil imperante en la época, lograron la revitalización de los puertos españoles e indios en la segunda mitad del siglo XVIII. Si a ello añadimos otras disposiciones en igual sentido como la liberación del comercio negrero por real orden de 28 de febrero de 1789, la autorización (1795) a los súbditos españoles residentes en América de comerciar con las colonias extranjeras, y el permiso a los súbditos españoles de utilizar barcos neutrales para embarcar sus mercaderías, po-

dremos llegar a la conclusión de que la política borbónica en materia de comercio logró un alto grado de liberalización. A consecuencia de estas nuevas medidas, los propios comerciantes de allende y aquende los mares, acostumbrados ya al proteccionismo, empezaron a clamar a finales del siglo por la vieja política de imposición de restricciones. En efecto, y en contra de lo previsto, el libre comercio encontró oposición entre los mercaderes. Un buen ejemplo de ella fue el hecho de que el 11 de agosto de 1793 el virrey de Revillagigedo informara a España que los comerciantes de México preferían la política de estancos y de restricciones, tanto para la importación de productos como para la extracción de caudales. Otro, la solicitud que hizo el Consulado de México por esas mismas fechas, donde los comerciantes pedían la vuelta al derogado sistema de flotas y galeones. Sin duda los mercaderes preferían el proteccionismo al librecambismo, en franca oposición a lo dispuesto por las autoridades metropolitanas, y las delegadas en los territorios americanos.

CONCLUSIONES

Como ya se ha visto, durante el periodo de los Austrias las colonias hispanoamericanas fueron consideradas por la metrópoli como un simple mercado complementario de la economía peninsular; mercado que sólo sirvió para el enriquecimiento de los comerciantes españoles, en especial los de Sevilla y Cádiz. En efecto, ellos abastecieron las Indias de los productos agrícolas y manufacturados, y éstas, las Indias, sólo pudieron producir aquellas mercaderías que eran inexistentes en España. Para lograr este objetivo se llevó a cabo una política monopolista y cerrada en materia comercial tanto en lo referente a producción como el transporte. Las consecuencias de esta política equivocada no tardaron en aparecer. La producción industrial española no bastó para satisfacer las exigencias del mercado indiano y, a pesar del nacionalismo, fue necesario acudir a otros centros de producción europea, lo que produjo la pérdida de la mercancía más preciada de las Indias: el oro. Además, dicha política dio lugar a un desarrollo exagerado del contrabando.

Durante el periodo borbónico, el establecimiento del libre cambio creó, no sin reticencias, una nueva clase de comerciantes más versados en sus actividades y más moderados en sus ganancias. Esto intensificó el comercio y permitió el desarrollo económico de las colonias, sobre todo en la segunda mitad del siglo XVIII. Por consiguiente, desde el punto de vista americano, lo que a España, unido a otras causas, le ha-

ría perder las colonias, sirvió para lograr un más rápido y efectivo poderío económico, que aceleró el proceso emancipador que culminaría con la independencia y la creación de las nuevas repúblicas de América Latina.

V. GUÍA BIBLIOGRÁFICA

Libros

- ARCILA FARIAS, Eduardo, *Reformas económicas del siglo XVIII en la Nueva España. I. Ideas económicas; comercio y régimen de comercio libre*, México, Sepsetentas, 1974.
- BORAH, Woodrow, *El siglo de la depresión en Nueva España*, México, Sepsetentas, 1975.
- CARANDE, Ramón, *Carlos V y sus banqueros: I. La vida económica en Castilla. 1516-1556*. Madrid, Sociedad de Estudios y Publicaciones, 1965. II. *La Hacienda Real de Castilla*, Madrid, 1949, *Los caminos del oro y de la plata. (deuda exterior y tesoros ultramarinos)*, Madrid, 1967.
- CARRERA Y PUJAL, J., *Historia económica española (5 vols.)*, Barcelona, 1943-7.
- CÉSPEDES, Guillermo, *América Latina colonial hasta 1950*, México, Sepsetentas, 1976.
- HAMILTON, Earl, *El florecimiento del capitalismo y otros ensayos de historia Económica*, Madrid, 1948.
- HARRING, C. H., *Comercio y navegación entre España y las indias en tiempos de los Habsburgo*, México, FCE, 1940.
- KONETKE, Richard, *América Latina. La época colonial*, Madrid, Siglo XXI Editores, 1971.
- LEVENE, Ricardo, *Investigaciones acerca de la historia económica del virreinato de La Plata (2 vols.)*, La Plata, 1927.
- LORENZO SANZ, Eufemio, *Comercio de España con América en la época de Felipe II (2 vols.)*, Valladolid, Instituto Cultural Simancas, 1980.
- MIRANDA, José, *España y Nueva España en la época de Felipe II*, México, UNAM, 1962.
- PARRY, J.H., *El imperio español en ultramar*, Madrid, Aguilar, 1970.
- RAMOS PÉREZ, Demetrio, *Minería y comercio interprovincial, en Hispanorámica (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Valladolid, Seminario de Historia de América, 1970.

- SEMO, Enrique, *Historia del capitalismo en México. Los orígenes, 1521-1763*, México, ERA, 1975.
- SANTALEY, J. y STEIN, B.H., *La herencia colonial en América Latina*, México, Siglo XXI Editores, 1970.

Artículos

- BARRERA GRAF, Jorge, "Sobre la regulación del comercio en la Nueva España en la Recopilación de Leyes de Indias", *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias. Estudios Histórico-Jurídico*, México, M.A. Porrúa, 1987.
- FLORESCANO, E. y GIL SÁNCHEZ, I. "La época de las reformas borbónicas y el crecimiento económico", *Historia General de México* (t. II). México, El Colegio de México, 1976.
- LIRA, A. y MURO, L., "El siglo de la integración", *Historia general de México*, México, El Colegio de México, 1976.
- LORENZO SANZ, Eufemio, "El comercio indiano en la segunda mitad del siglo XVI", *Revista de Historia de América*, México, núm. 81.
- MARTÍNEZ, GIJÓN, "La práctica del comercio por intermediarios en el tráfico con Indias durante el siglo XVI", *Anuario de Historia del Derecho Español*, Madrid, 1970.
- MUÑOZ, PÉREZ, José, "El comercio de Indias bajo las Austrias", *Revista de Indias, Madrid*, núm. 67, 1957.
- NAVARRO GARCÍA, LUIS, "El puerto de Sevilla a fines del siglo XVI", *Archivo Hispalense*, Sevilla, núms. 130-140, 1966 y "La gente del mar en Sevilla en el siglo XVI", *Revista de Historia de América*, México, núms. 67-68, 1969.
- OTS CAPDEQUÍ, J.M., "Instituciones económicas de la América Española durante el periodo colonial", en *Anuario de Historia del Derecho Español*, Madrid, 1934.
- PERAZA DE AYALA, José, "El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII, XVIII", *Revista de Historia*, Universidad de La Laguna, 1952.
- SCHAFFER, Ernesto, "Comunicaciones marítimas y terrestres de las Indias españolas", *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, (t. III), 1946.
- ZAVALA, Silvio, "Aspectos económicos y sociales de la colonización en América", *Memoria de El Colegio Nacional* (III-10), México, 1955 y *América en el espíritu francés del siglo XVIII*, México, El Colegio Nacional, 1949.