

## CAPÍTULO XV

Restricciones á que estuvo sujeto el comercio de la Colonia en los dos primeros siglos de la dominación española.—Objeto de las flotas.—Reformas introducidas en la época de Carlos III.—No satisfacen á las necesidades de los colonos.—El gobernador Artazo abre los puertos de la Península al comercio de todas las naciones neutrales y amigas.—Valor á que ascendían la importación y exportación antes y después del decreto de libertad de comercio.—Puertos habilitados.—Hacienda pública.—No bastan los ingresos para cubrir sus atenciones.—Situado de México.—Organización militar.—Censos de población.

El sistema que adoptaron los griegos, los fenicios y otros pueblos de la antigüedad para regir las colonias que fundaron en diversas partes del mundo, estuvo muy distante de ser imitado por las naciones de la moderna Europa que conquistaron la América. En efecto; si los primeros consideraron á sus colonos como otros tantos hijos mayores, emancipados de la patria potestad, á quienes en consecuencia se les proporcionaron todos los medios para enriquecerse, las segundas no supieron inventar para sus posesiones ultramarinas mas que el monopolio y el comercio exclusivo, con los cuales impidieron su desarrollo y las obligaron al fin á romper sus cadenas. Conforme á este nuevo sistema, la Metrópoli era la única que podía proveer á las Colonias de los efectos que no se producían en su suelo, y éstas sólo podían exportar sus productos para los mercados de la Metrópoli. Las posesiones inglesas fueron las que menos padecieron con estas restricciones; porque siendo la Gran Bretaña una de las naciones más industrio-

sas del mundo, encontraban en los productos nacionales un surtido bien abundante para proveer á todas las necesidades de los colonos. Pero la España, cuya agricultura é industria decayeron mucho desde fines del siglo xvi á consecuencia de la emigración al Nuevo Mundo y de la expulsión de los moriscos, se veía muy á menudo en la necesidad de ocurrir á los mercados extranjeros para proveerse de los efectos que consumían sus Colonias, en donde tenían, en consecuencia, un precio exorbitante.

Si el sistema colonial español hubiese adolecido solamente de este defecto capital, habría sido acaso tolerable; pero los suspicaces reyes de la casa de Austria amontonaron tanto las leyes fiscales, con el objeto de impedir el contrabando, y abusaron de tal manera del privilegio para sacar de este ramo todas las ganancias posibles, que sus Colonias llegaron á estar seguramente en peor situación que cualquiera otra de los demás soberanos de Europa. Sobre la prohibición absoluta que todo extranjero tenía de pasar á las posesiones españolas y de hacer el comercio con ellas, los buques nacionales destinados á este tráfico sólo podían cargar en determinados puertos, darse á la vela en la época que marcaban los reglamentos y seguir un itinerario de que no podían desviarse por ningún motivo hasta el punto de su final destino. Pero la restricción tal vez más odiosa que se estableció entonces fué la de que las mismas Colonias de América no pudieran hacer el comercio entre sí, con el objeto sin duda de que todas y cada una de ellas dependieran exclusivamente de la Metrópoli para todas las necesidades de la vida civil.

Con el objeto de que todas estas restricciones no pudieran ser fácilmente burladas, se establecieron los *galeones* para el comercio de la América del Sur, y las *flotas* para el de la Nueva España, Yucatán y otras provincias comarcanas. Los buques que componían una y otra escuadra, después de ser registrados por la Casa de Contratación, salían

solamente cada uno ó dos años del único puerto de la Metrópoli habilitado para este comercio, que en los siglos xvi y xvii fué Sevilla, y desde 1720 Cádiz. Iban todos bajo las órdenes de un general nombrado por la Corona, y luego que llegaban á la Habana, los galeones se dirigían á Cartagena y Portobelo, y la flota á Veracruz. En este último puerto se hacía todo el comercio de la América española del Norte; porque luego que la flota dejaba en tierra las mercancías que había traído, cargaba las producciones de esta región del Nuevo Mundo, que ya estaban allí almacenadas, y que necesariamente debían ir á aquel puerto, para ser llevadas á Europa. Terminadas todas estas operaciones, los buques regresaban á la Habana, donde luego que llegaban los galeones de Cartagena y Portobelo, daban juntos la vuelta para Sevilla ó Cádiz, en cuyos puertos se les sujetaba á un nuevo y riguroso registro. El comercio de Yucatán se hacía precisamente por Veracruz, en cuyo puerto se proveían los mercaderes de Campeche de los efectos europeos que necesitaban, en cambio de las producciones de la Península que llevaban allí, una parte de las cuales se consumía en la misma Nueva España, y otra, como el palo de tinte y el añil, era reembarcada para la Metrópoli.

Fácilmente puede calcular el lector las consecuencias de semejante sistema. Mientras mayor sea el número de manos que intervengan entre el productor y el consumidor de un efecto, más elevado será el precio á que el último pueda adquirirlo. Ahora bien; como para que llegase á Mérida, por ejemplo, una tela inglesa, era necesario que viajase sucesivamente de Inglaterra á Cádiz, de Cádiz á Veracruz y de Veracruz á Campeche, causando un derecho en cada uno de estos puertos y dejando una ganancia más ó menos fuerte á los mercaderes por cuyas manos pasaba, no es aventurado suponer que aquel efecto llegaba á la Península gravado en dos, tres y hasta cuatro tantos de su valor primitivo. No hay ninguna exageración en este cálculo; porque, ade-

más de las trabas legales de que acabamos de hablar, el monopolio que cuatro ó seis casas de Sevilla ó Cádiz, y otras tantas de Veracruz ó México, llegaron á ejercer sobre este comercio, hizo llegar el mal á un grado que apenas pudiera concebirse. Interesadas estas casas en aumentar siempre sus ganancias, llegaron á inventar el medio de mandar á las Colonias solamente una mitad de los efectos que podían consumir, con el objeto de que la escasez del género aumentase extraordinariamente su valor. En suma, un beneficio de dos y hasta trescientos por ciento, era una ganancia muy frecuente en el comercio de España con sus posesiones del Nuevo Mundo (1).

La exaltación de los Borbones al trono español, empezó á introducir algunas reformas favorables á las Colonias, en este odioso y antieconómico sistema. Tendríamos necesidad de extendernos demasiado, si nos propusiéramos hablar de cada una separadamente, y en consecuencia nos limitaremos á mencionar las que fueron decretadas en la época de Carlos III y de su ministro D. José de Gálvez, cuyos nombres están ligados á casi todas las mejoras introducidas en la América española, antes de su emancipación de la Metrópoli. En 1765 se expidió un decreto, por el cual se permitía á todos los españoles hacer el comercio con algunas islas y provincias del Nuevo Mundo, entre las cuales se hallaba la de Yucatán, pudiendo darse á la vela de varios puertos de la Metrópoli, que se señalaron, y reduciendo considerablemente los onerosos derechos que pagaban antiguamente á su salida de Europa. En 1774 se abolieron algunas de las prohibiciones que existían para que varias Colonias pudieran comerciar entre sí; y por último, en 12 de octubre de 1778 se expidió el famoso reglamento al cual se dió pomposamente el nombre de *pragmática del comercio libre*. «Tanto en materia de comercio como en

(1) ROBERTSON, *Historia de América*, libro VIII.

política —observa el barón de Humboldt— la palabra libertad no explica mas que una idea relativa; y de la opresión en que gemían los colonos en tiempo de los *galeones, registros y flotas*, á este estado de cosas en que catorce puertos están casi á un mismo tiempo abiertos á las producciones de la América, el paso es igual que el del despotismo más arbitrario á una libertad sancionada por la ley» (2).

En efecto; la llamada libertad de comercio, decretada en 1778, si bien fué altamente benéfica á las Colonias españolas, estaba muy lejos de corresponder á la idea que estas palabras representan. Era solamente una ampliación de las concesiones hechas en 1765, que contenía además una nueva modificación en los derechos que debían pagarse á la Corona. Pero dejaba en pie, entre otras varias restricciones odiosas, la prohibición que tenían todas las naciones extranjeras de hacer el comercio con las Colonias, y que puede ser considerada como la radical en el sistema de que venimos hablando. El puerto de Campeche, que hasta entonces era el único de la Península, fué declarado *menor* en el indicado reglamento de 1778 y en otras Reales cédulas expedidas con posterioridad. Esta declaración fué de suma importancia para toda la Colonia, porque los efectos que se introducían por puertos menores sólo estaban sujetos al pago de derechos *municipales*, mientras que en los mayores se pagaban además los que se llamaban *Reales*.

Pero como la legislación española estaba muy distante de poseer la virtud de la uniformidad, lo mismo en Europa que en América, nunca faltaban reglamentos locales que hiciesen ineficaces las disposiciones que se dictaban con el carácter de generales. Así, á pesar de la declaración de *menor* hecha en favor de Campeche, las producciones de la isla de Cuba que se introducían en este puerto, pagaban el seis por ciento, á excepción del aguardiente, que

(2) *Ensayo político sobre la Nueva España*, libro V, capítulo XII.

pagaba el diez (3). Además, los efectos de Europa que venían por Veracruz, después de haber satisfecho allí los derechos de importación á que estaban sujetos, pagaban á su introducción por Campeche, según el testimonio de un estadista contemporáneo, «además del uno por ciento impuesto voluntariamente por el comercio, para armamento de una cañonera que protegiera la rada, y otro uno por ciento impuesto por la Real cédula de almirantazgo de 27 de febrero de 1807, el seis por ciento de alcabala de mar, el cinco por ciento de almojarifazgo y un peso de servicio por cada pieza á su entrada» (4). El comercio de Campeche representó varias veces contra estos derechos, que recargaban demasiado los efectos que llegaban á la Península, así de Europa como de las Colonias americanas; pero nunca fueron atendidas sus quejas, porque había de por medio intereses bastardos, que no eran fáciles de vencer.

Todos estos derechos eran otros tantos alicientes para el contrabando, que en Yucatán, no solamente se hacía por Belice, sino también á la sombra de las concesiones hechas en diversas épocas á la Gran Bretaña para que pudiese introducir negros esclavos en las posesiones españolas, y aun para que sirviese de correo á la Metrópoli durante las guerras que sostenía con la Francia. Los buques ingleses que, con el pretexto de esta gracia, visitaban el puerto de Campeche, raras veces dejaban de traer algún contrabando, que unas veces lograban desembarcar descuidando á los agentes del Fisco, y otras corrompiéndolos. Se refiere á propósito de esto el caso de cuatro buques españoles que en el mes de septiembre de 1810 arribaron á aquel puerto bajo la protección de la fragata británica *Garland*, su comandante Graves, los cuales desembarcaron 1.400 tercios

(3) Así aparece de un estado de la aduana de Campeche, del año 1804, que tenemos á la vista.

(4) Don PEDRO MANUEL DE REGIL, *Instructiva sobre el comercio general de la provincia de Yucatán y particular del puerto de Campeche*.

de telas inglesas, que introdujeron luego en la plaza y vendieron sin reserva ninguna á cuantos quisieron comprarlas (5).

La prohibición absoluta que tenían las naciones extranjeras de hacer el comercio con las Colonias españolas, llegó á hacerse insoportable para éstas desde el año 1808, en que la Metrópoli fué invadida por los soldados de Napoleón. Como los españoles quedaron bien pronto reducidos al puerto de Cádiz, éste fué el único canal por el cual pudo ya hacerse el comercio con el Nuevo Mundo, comercio bien pobre, por cierto, si se atiende á que la guerra convirtió en soldados á casi todos los hombres que se ocupaban antes en la industria y en la agricultura. Las Colonias se vieron privadas, en consecuencia, de muchos de los efectos que necesitaban para su consumo, y así por esta escasez, que redundaba en perjuicio de los consumidores, como por la reducción que causó necesariamente en las rentas públicas, Yucatán, á semejanza de lo que hicieron otras provincias, adoptó una resolución atrevida. El gobernador Artazo, siguiendo el consejo que le daba la Prensa de Mérida, y después de haber consultado á la Diputación provincial, á los Ayuntamientos y á otras autoridades, se resolvió á decretar el comercio libre, abriendo los dos puertos de la Península á todas las naciones amigas y neutrales (6). Esta disposición, que fué después aprobada por la corte, en vista de la imperiosa necesidad que la había motivado, estuvo vigente hasta la época en que fué declarada la independencia. El cobro de derechos se hacía en las aduanas de Sisal y Campeche, conforme á un reglamento ó arancel que formó la Diputación provincial, y que con algunas modificaciones introducidas por leyes genera-

(5) Don PEDRO MANUEL DE REGIL, *Instructiva* citada.

(6) Nota dirigida en 25 de junio de 1814 al ministro de Ultramar por el gobernador Artazo.

les posteriores fué también aprobado por el rey. El puerto de Kingston, en Jamaica, fué el que más se aprovechó de la libertad de comercio, no sólo por el abundante surtido de géneros de algodón que allí encontraban siempre los comerciantes, sino por la protección que la armada británica dispensaba á los buques de Campeche, que generalmente se ocupaban en este tráfico (7).

Con el objeto de que el lector pueda calcular la importancia de las vicisitudes que experimentó el comercio de la Colonia, á medida que se le fué desembarazando de las trabas que lo oprimían, vamos á entresacar de los datos que tenemos á la vista el valor á que ascendió en cuatro épocas distintas. Don Pedro Manuel de Regil se quejaba ya en 1811 de no tener datos para trazar la historia del comercio de la provincia en los siglos XVI, XVII y gran parte del XVIII. Sábese, sin embargo, que en la época en que estaba casi todo entregado en manos de los contrabandistas piratas, á causa de los tiránicos reglamentos de los predecesores de Carlos III, producía al Real erario la miserable suma de ocho mil pesos anuales (8). Esta cifra casi se duplicó después del año 1765, en que se permitió hacer el comercio de América á varios puertos españoles, pues se asegura que desde entonces ascendió á quince mil pesos (9). En la época que siguió al reglamento de 1778, que concedió mayor libertad al comercio, de que venimos hablando, se nota ya un progreso extraordinario, que fácilmente puede comprobarse con la exactitud de los datos que nos presentan los estadistas contemporáneos. Entresacaremos los que corresponden á cuatro años elegidos á la ventura, para

(7) Instrucciones que la Diputación provincial de Yucatán dió á los diputados electos para las Cortes de 1821 y 1822.

(8) ROBERTSON, quien cita *La Educación popular*, del célebre escritor español D. PEDRO RODRÍGUEZ CAMPOMANES. El Sr. REGIL (P. M.) acepta esta cifra, lo mismo que la que se cita á continuación.

(9) ROBERTSON, *ubi supra*.