



CAPITULO IX.

Reglas á que ha estado sujeto el comercio exterior hecho por el puerto de Vera-Cruz desde la conquista hasta nuestros dias.—Prohibiciones.—Gravámenes impuestos directa é indirectamente sobre las mercancías á su importacion ó exportacion.—Derechos diferenciales y premios establecidos para proteger la marina nacional mercante.—Mercancías libres de derechos á la importacion y exportacion.—Ley para el establecimiento de un puerto de depósito en Vera-Cruz.—Algunas noticias sobre el movimiento marítimo de aquel puerto en los primeros cuarenta años despues de la conquista.—Noticia de las flotas venidas allí desde 1561 hasta 1778.—Toneladas que median las que vinieron de 1706 á 1776.—Cargamentos que condujeron algunas de ellas.—Buques llegados á Vera-Cruz de 1728 á 1739.—Valor de las exportaciones de 1766 á 1778.—Consideraciones sobre el resultado que ofrecia entonces para México su comercio con la metrópoli.—Auméntase el movimiento mercantil por la extincion de las flotas.—Establécense en Vera-Cruz dos compañías de seguros marítimos.—Noticia de los buques llegados allí, de 1784 á 1795.—Exportacion hecha desde 1779 hasta 1791.—Noticia completa del comercio exterior hecho por Vera-Cruz de 1796 á 1820.—Balanzas publicadas por el tribunal del consulado en esa época.—Observaciones sobre lo ruinoso que era para México aquel comercio.—Balanzas del comercio hecho por Vera-Cruz y Alvarado en 1823 y 24.—Noticia de lo recaudado en la aduana de aquel puerto por derechos de importacion, toneladas, internacion y exportacion, desde Abril de 1823 hasta Junio de 1851, y cálculo del valor á que ascendió allí el movimiento mercantil en este periodo.—Número de buques llegados de puertos nacionales y extranjeros en los años 1853 y 54, y de los bultos que condujeron.—Balanza del comercio hecho en 1856.

1521.--1857.

EL comercio exterior del puerto de Vera-Cruz, lo mismo que el de todo este país en que fundaron los españoles la extensa y rica colonia de *Nueva-España*, comenzó con los cambios de cascabeles, cuentas de vidrio y otras bujerías, por tejos de

oro y plata, que hicieron con los candorosos indios que en 1519 y 21 habitaban aquellas playas, los primeros europeos que acompañaban á Grijalva y Cortés.

Este comercio, como puede muy bien suponerse, fué de poca importancia en los primeros días despues de la conquista, y siguiendo naturalmente los mismos pasos de la colonia, no llegó á ser de alguna consideracion sino cuando ella fué aumentando en su poblacion europea, consumos y producciones. Durante los trescientos años en que este país estuvo sujeto al dominio español, todo su comercio con la Europa se hizo casi exclusivamente por Vera-Cruz, no habiendo comenzado á relajarse el monopolio que disfrutó este puerto sino muy poco tiempo antes de que terminara el sistema colonial; y para que pueda conocerse cuál fué en esa dilatada época el movimiento mercantil que por allí tuvo lugar, se hace indispensable tener presentes las diversas leyes ó reales órdenes á que estuvo sujeto el comercio que entonces se hizo entre la España y todas sus posesiones en América.

Como era muy natural, las providencias que sobre esto dictaron los Reyes Católicos, D. Fernando y Doña Isabel, luego que descubrió Cristóbal Colon, bajo sus auspicios, esta nueva parte del mundo, fueron marcadas con el espíritu mezquino que dominaba en aquella época, pues ademas de las restricciones que contenian respecto del modo en que habia de hacerse el comercio con las colonias trasatlánticas, y de las personas que únicamente podian tomar parte en él, limitaban la facultad de hacerlo directamente á solo las ciudades de Sevilla y Cádiz, para lo cual se estableció en la primera la gran casa de contratacion de Indias, y en la segunda un juez dependiente de aquella oficina principal, con el objeto de hacer allí los registros y evitar todo fraude (1).

(1) Este y otros muchos párrafos de este capítulo, así como la mayor parte de los documentos que lo acompañan, son tomados literalmente, con pocas variaciones, de la reseña histórica del comercio exterior de México desde la conquista, que publicó en 1853.

Estas providencias, ratificadas despues por las reales cédulas de 15 de Mayo de 1509, 14 de Setiembre de 1519, 27 de Abril de 1531 y 7 de Agosto de 1535, formaron por mucho tiempo el único reglamento para el comercio entre la España y sus nuevos establecimientos de América; pues aunque por una real orden de 15 de Enero de 1529 se concedió tambien el permiso de hacerlo directamente, á los puertos de la Coruña, Bayona, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastian, Cartajena y Málaga, no hay noticia de que alguno de ellos llegase nunca á hacer uso de tal concesion, que mas tarde fué derogada.

No obstante que Cádiz tuvo casi desde el principio, lo mismo que Sevilla, la facultad de hacer el comercio con las Indias, esa facultad fué muy limitada por algun tiempo, sobre todo en cuanto á que entrasen allí los cargamentos que de ellas iban á España, pues sin embargo de que la real cédula ya citada de 1535, permitia que pudiesen hacerlo algunos buques, aunque *fuesen cargados de plata, oro, piedras ó perlas, con tal que todo se llevase luego en sus cajas y de la manera que iban con el registro á los jueces de Sevilla*, despues se previno por otras posteriores de 9 de Diciembre de 1556 y 19 de Noviembre de 1565, que los pasajeros que venian á América habian de ser despachados siempre por los jueces oficiales de Sevilla, y que los navíos que regresaban de las Indias habian *de ir directamente al rio de Sevilla*, con la sola excepcion de los que llegasen de la isla Española y Puerto-Rico, y los que por hallarse en muy mal estado no pudieran entrar en la barra de S. Lúcar.

Estas limitaciones respecto del puerto de Cádiz, se aumentaron todavía mas tarde por una real orden de 6 de Setiembre de 1666, en la que se le prohibió absolutamente el comercio directo con los de América, disponiéndose que los individuos que de allí quisieran embarcar en lo sucesivo algunas mercancías con este destino, las llevaran al pequeño puerto de San Lúcar, en el rio de Sevilla, cuya disposicion estuvo vigente

hasta el 23 de Setiembre de 1679, en que como recompensa de haber servido al rey aquella ciudad con la suma de 80.250 escudos, le concedió de nuevo el permiso que antes tenia, con el agregado de que sus vecinos disfrutasen del tercio de toneladas; y por último, en 1680 se ordenó, que *para evitar los inconvenientes y riesgos de la barra de San Lúcar*, todas las flotas entrasen y saliesen en lo sucesivo del puerto de Cádiz, adonde se trasladaron luego por real orden de 8 de Mayo de 1717 los tribunales y oficinas de Indias que antes residian en Sevilla, comenzando á disfrutar desde entonces aquella poblacion el gran monopolio mercantil que hizo de ella la ciudad mas concurrida y floreciente de la Península.

Ademas de los permisos concedidos á Sevilla y á Cádiz para el comercio marítimo con las nuevas colonias de América, en los términos que quedan indicados, lo tenian ya tambien de hacerlo directamente por aquel tiempo algunos puertos de las islas Canarias, pues por una real cédula de 16 de Junio de 1556, y otra de 4 de Agosto de 1561, se concedió por primera vez á la isla de Tenerife la facultad de *sacar y enviar á las Indias cualquiera mantenimientos, provisiones, granjerías, mercaderías y otras cosas que en dicha isla hubiera*, haciéndose luego extensiva esta concesion por una real cédula de 20 de Enero de 1567 á la Gran Canaria, la Palma y Fuerte-Ventura, aunque con varias restricciones, así sobre la capacidad de los buques que habian de emplear en esto, como con el objeto de evitar que los extranjeros se aprovecharan allí de aquel permiso, para lo cual se previno que los buques caminasen en su viaje y regreso de América precisamente en compañía ó *conserva* de las flotas que ya por entonces se despachaban periódicamente de Sevilla, debiendo ir siempre á rendir su viaje á este último punto.

De esta concesion, aunque reducida desde la primera vez á un término corto, estuvieron gozando casi constantemente aquellas islas, á pesar de las repetidas quejas que la casa de contratacion de Sevilla dirigió al rey, haciéndole ver los noto-

rios fraudes que allí se cometian en los envíos de mercancías á América, y los grandes perjuicios que ellos causaban al erario y á los comerciantes de la Península; pues aunque á consecuencia de tales quejas se dió una orden el 26 de Febrero de 1649, prohibiéndoles todo comercio con las Indias, el 1.º de Junio de aquel mismo año se les concedió de nuevo el permiso que tenian, por el término de seis años, cuyo plazo, prorrogado despues cuantas veces fué necesario, y declarado ya indefinido por el reglamento de 6 de Diciembre de 1718 y por la Ordenanza general de 12 de Octubre de 1778, llegó á ser perpetuo.

Verdad es que estas concesiones hechas en favor de las islas Canarias, eran tambien muy limitadas, pues en la de Junio de 1649 se decia que no podrian despachar anualmente mas que setecientas toneladas de mercancías, cuyo número fué luego aumentado hasta mil, con la expresa prohibicion de conducir á su regreso oro, plata ú otros frutos preciosos; mas como al mismo tiempo se permitió que los buques que de dichas islas pasaran á las Indias, pudieran rendir su viaje en ellas, sin necesidad de ir á Sevilla, como antes lo hacian, todas aquellas restricciones eran fácilmente burladas.

Respecto del comercio directo de España con sus colonias de América, ó de las Indias, como se le llamaba entonces á esta parte del mundo, continuaron disfrutando del privilegio exclusivo de hacerlo hasta el año 1765 los puertos de Sevilla y Cádiz, sin otra competencia que la del establecimiento de la compañía de Guipúzcoa, á la que se le concedió en 1728 el permiso de despachar del puerto de San Sebastian algunos pequeños buques, con el nombre de *registros*, á solo la provincia de Caracas, y otro semejante que se concedió tambien á una compañía que se estableció en Galicia en 1734, para que pudiera enviar cada año dos buques á Campeche, con objeto de tomar allí palo de tinte, facultándosele ademas para vender en Vera-Cruz el sobrante de los cargamentos que condujera de España; pero ya desde 1765 en adelante comenzó á variar

el sistema seguido hasta entonces, á lo menos en cuanto á la limitacion de puertos habilitados para este comercio en la Península, pues por una real orden de 16 de Octubre del mismo año, se concedió el permiso de hacerlo directamente con las islas de Santo Domingo ó Española, Puerto-Rico, Margarita y Trinidad, no ya solo á los puertos de Cádiz y Sevilla, sino tambien á los de Alicante, Cartajena, Málaga, Barcelona, Santander, la Coruña y Gijon, y por otra de 23 de Marzo de 1768 se permitió á estos mismos puertos que enviaran sus buques á la provincia de la Luisiana, nuevamente agregada á la corona de España, extendiéndose por último aquel permiso, en virtud de otra real orden de 5 de Julio de 1770, á los registros que vinieran á la provincia de Yucatan.

Ademas de todas esas disposiciones que designaban los puertos de España y de las islas Canarias que podian únicamente hacer el comercio directo con estos paises, se dictaron otras muchas acerca de las cualidades que debian tener los buques que se emplearan en este tráfico, y del orden en que habian de hacerlo.

En cuanto á lo primero, se exigia sustancialmente que dichos buques fuesen construidos en España, y que sus dueños fueran tambien españoles, sin cuyos dos requisitos, ademas de otros que sobre su capacidad, tripulacion y armamento prevenian las diversas ordenanzas de la materia, no se daba á ninguna embarcacion el permiso para hacer el comercio de las Indias; pues aunque consta que ya á fines del siglo XVI y principios del XVII se empleaban en él algunos bajeles de fábrica extranjera, seguramente que esta infraccion seria debida á la tolerancia de algunas autoridades, porque aquellas providencias se conservaron vigentes.

Respecto de lo segundo, por muchos años despues del descubrimiento de América, no se dictó providencia alguna que fijara el tiempo y orden en que habian de hacer sus viajes los buques que pasaran á ella, de manera que todos los que reunian los requisitos prevenidos en las ordenanzas, y alcanzaban

el permiso correspondiente, podian hacer el viaje cuando á sus dueños convenia. Todavía mas tarde, cuando el temor de los corsarios obligó á los especuladores á ponerse de acuerdo para enviar sus buques reunidos, y á consecuencia de esto se dispuso que no saliesen sino cuando hubiera por lo menos siete juntos, para que *navegasen en conserva unos de otros*, nada se dijo respecto del tiempo en que habian de partir, lo cual se dejaba á la voluntad de los mismos especuladores; mas habiendo sido informado luego el rey de que se cometian no pocos fraudes á la sombra de aquella libertad, yendo muchos de los buques que regresaban de América á hacer ocultamente sus descargas en varios puntos de la costa de Portugal y aun de la misma España, ordenó, por una cédula de 16 de Julio de 1561, *que no saliese de Cádiz ni de San Lúcar nao alguna sino en flota, pena de perdimiento de ella y de cuanto llevase, y que cada año fuesen dos flotas con naos para Tierra-Firme y Nueva-España, la una por Enero y la otra por Agosto con capitan y almirante, y que sobre la Dominica se apartasen las que fueran para Nueva-España, yendo el general con las de una provincia y el almirante con las de otra.*

De esta última disposicion tuvo su origen el sistema de flotas, que, con pocas variaciones acerca de las fechas en que debian hacer sus viajes, así como sobre la cantidad de mercancías que habian de conducir, y con algunas interrupciones ocasionadas por las guerras que entonces sostuvo la España con la Inglaterra, se siguió constantemente por mas de dos siglos para los cambios mercantiles de todas las colonias españolas de la América con su metrópoli, hasta que la Ordenanza general de 12 de Octubre de 1778 vino á destruir en algun modo esas trabas, que la ignorancia y una torpe avaricia de parte del gobierno de la Península y de los monopolistas, opusieron por tanto tiempo al desarrollo de la industria y del comercio de ambos paises.

Para acabar de dar aquí una idea de los únicos medios de comunicacion que entre éstos existieron durante ese dilatado

periodo, agregaré que así en tiempo de las flotas, como antes de que éstas se establecieran, venian de España á varios puntos de América unas pequeñas embarcaciones con el nombre de *avisos*, las cuales, aunque su principal objeto era el de conducir la correspondencia del gobierno y del público, tuvieron permiso de cargar tambien un corto número de determinadas mercancías. Estos *avisos*, que comenzaron á hacer sus viajes desde los primeros años del siglo XVI, estuvieron reducidos al principio á solo dos cada año, y luego se aumentaron á ocho, cuatro de los cuales venian á la Nueva-España y cuatro á diversos puntos de la América, hasta que en 1765 se dispuso que cada mes saliese de la Coruña uno con direccion á las Antillas y la Nueva-España, y otro cada dos meses á Montevideo. Además, venian tambien de tiempo en tiempo algunos buques de guerra para conducir azogues por cuenta de la real hacienda, y llevar á su regreso los caudales que habia reunidos por cuenta del rey y de los particulares que obtenian el permiso de enviarlos.

La célebre ordenanza que el ilustrado rey D. Carlos III expidió el 12 de Octubre de 1778 para el comercio de España con sus posesiones de América, y que con razon fué calificada entonces con el título de *Ordenanza ó pragmática del comercio libre*, no solamente hizo desaparecer el ridículo sistema de las flotas ó convoyes que servia de obstáculo á multitud de especulaciones mercantiles entre ambos países, sino que destruyendo el monopolio que por tantos años habia estado disfrutando Cádiz para el comercio directo con las colonias, concedió igual gracia á los puertos de Sevilla, Málaga, Almería, Cartajena, Alicante, Alcaez de Tortosa, Barcelona, Santander, Guíjon, la Coruña, la Palma en Mallorca y Santa Cruz de Tenerife en Canarias, dándose en ella al mismo tiempo las reglas necesarias para el despacho de las mercancías y para la exaccion de los derechos que éstas debian pagar. Más tarde, por una real orden de 27 de Julio de 1783, se extendió aquel permiso al puerto de Vigo, y por otra de 12 de Agosto

de 1791 recibió igual beneficio el puerto de Grao en Valencia, de manera que en virtud de estas providencias, quedaron ya habilitados en la Península para el comercio directo de América trece puertos, además de los que tenian las islas de Mallorca y de Canarias.

A estas disposiciones, que muy bien podian calificarse de liberales respecto de las que hasta entonces se habian dictado, y que dieron un grande impulso al comercio y á la industria de España y de sus colonias, se siguieron otras que el gobierno tuvo que expedir mas tarde, obligado por las circunstancias. En 1799, á consecuencia de la guerra que sostenia entonces España con Inglaterra, se permitió á los buques de potencias neutrales venir directamente de la Península á los puertos de América, cuyo permiso, aunque derogado poco tiempo después, fué luego concedido de nuevo con mas amplitud, por igual causa, desde 1805 hasta 1808, y á ese permiso general, sin embargo de haber sido nuevamente derogado por las reales órdenes de 17 de Mayo y 27 de Julio de 1809, se siguieron después otros particulares en favor de algunos negociantes establecidos en los puertos de las colonias, que obtenian la gracia de poder hacer venir directamente á ellos algunos cargamentos procedentes de puertos extranjeros, adquiriendo por este medio grandes fortunas.

Además, con motivo de las dificultades y peligros que oponian los ingleses al comercio de España y América á principios del presente siglo, se dictaron en aquel tiempo varias disposiciones por el gobierno de la Península, no solo para facilitar el tráfico directo entre sus puertos y los de las colonias, sino para quitar las trabas que hasta entonces tenian limitado el de éstas entre sí. Por una real orden de 16 de Junio de 1806, se dispuso que todos los buques que saliesen de algun puerto habilitado de España, pudieran hacer escala y descargar parte de sus mercancías en puertos distintos del de su destino, y dar por concluido su registro *donde mas les acomodase*; y por otra anterior de 10 de Agosto de 1804 se per-