

ESPÍRITU ILUSTRADO Y LIBERACIÓN DEL TRÁFICO COMERCIAL CON INDIAS

SUMARIO: I. Evolución de la organización del tráfico comercial hispanoamericano en el siglo XVIII.—II. Propuestas de reforma del comercio indiano conservadas en el archivo privado de Campomanes (1762-1778).—III. Espíritu ilustrado y liberación del tráfico comercial con Indias.—Apéndice documental.

I. EVOLUCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO COMERCIAL HISPANOAMERICANO EN EL SIGLO XVIII

El siglo XVIII, iniciado con el cambio dinástico que propició la subida al trono de Felipe, duque de Anjou, de la casa de Borbón, nieto de Luis XIV, probablemente el único rey capaz de garantizar la unidad de la vieja Monarquía Universal, no trajo consigo una alteración sustancial de los viejos principios de exclusividad y estanco en los que se basaba el comercio hispanoamericano, salvo la inevitable pretensión francesa de participar de manera más activa en el desarrollo del mismo, en virtud de los nuevos vínculos de parentesco y amistad anudados entre las Coronas de España y Francia ¹ y en compensación a la ayuda mi-

1. El 31 de diciembre de 1700 se comunicó el siguiente despacho al virrey, presidente y gobernadores de Nueva España y Filipinas y generales de la flota de Nueva España; repetido el 3 de enero de 1701, al virrey de Perú, Presidente de Santa Fe, Charcas, Chile, Panamá y Quito; y a los gobernadores de Cartagena, Buenos Aires, Santa Marta, La Trinidad y la Guayana, Maracaibo y Darien, así como al teniente general de Portobelo y al almirante de la real Armada del mar Océano: «Por despachos que se os han dirigido y los que recibiréis en esta ocasión, estaréis informado de que por haber fallecido el Rey nuestro Señor Don Carlos Segundo (que esté en gloria) sucedió en esta monarquía el Rey nuestro Señor Don Felipe Quinto (que Dios prospere) nieto del Señor Rey Cristianísimo, y habiéndose estrechado con este motivo el vínculo

litar prestada una vez declarada la guerra de Sucesión por la herencia de los Austrias españoles (1702-1713) ².

Una larga serie de decretos, a partir del fundamental de 13 de junio de 1702 que, al inicio de la contienda, prohibía «todo comercio con súbditos del emperador, Inglaterra y Holanda y todo comercio con sus productos manufacturas», ratificado luego por el de 16 de octubre de 1705, que facultaba sólo a los barcos españoles o neutrales el comercio directo con la Península, facilitó la temprana creación de un gran mercado hispanofrancés que ya no dejó de crecer a lo largo del siglo ³.

Sin embargo, en relación con América, un Real Decreto de 11 de enero de 1701 que reconocía «la amistad y la unidad de esta Corona con la de Francia» había resuelto permitir la entrada de barcos franceses en los puertos de Indias ⁴. Esta medida excepcional que preconizaba un tra-

de parentesco y amistad entre esta Corona y la de Francia se hallan tan unidas que las conveniencias y favorables sucesos de la una se consideran común interés de las dos, en cuya inteligencia ha parecido ponerlos para que enterado de estas noticias y prevenido del estado en que nos hallamos, podáis en los casos que se ofrecieren dirigir con acierto y seguridad las operaciones de vuestro gobierno, de forma, que acreditando en todo la atención y bueno correspondencia cumpláis con las obligaciones de vuestro empleo». *Cedulario americano del siglo XVIII*, Ed. Estudio y Comentarios por A. MURO OREJÓN, 3 vols., Sevilla, 1969; vol. II, pp. 7-8. Cf. La Real cédula de 10 de junio de 1703, (*ibid.*, pp. 99-100).

2. H. KAMEN, *La guerra de Sucesión en España (1700-1715)*. Barcelona, 1974, pp. 142 y ss.; D. FRANCIS, *The First Peninsular War (1702-1713)*, Londres, 1975; P. VOLTES BOU, *El archiduque Carlos, rey de los catalanes*, Barcelona, 1953.

3. Vid. KAMEN, *La Guerra de Sucesión*, pp. 144 y ss.

4. En esa fecha, tanto el virrey del Perú como el de Nueva España recibieron el siguiente despacho al igual que todos los gobernadores de los puertos y plazas marítimas de las provincias del Perú, Nueva España y Filipinas. «Por despacho de tres del corriente, que recibiréis en esta ocasión, entenderéis la amistad y unión de esta Corona con la de Francia, y por qué en consecuencia de esta alianza y estrechos vínculos he resuelto se dejen entrar en los puertos de las Indias a los bajeles franceses que llegaren a ellos, y que por su dinero se les den los bastimentos necesarios y los materiales para carenas cuando sea menester y que se les resguarde siendo necesario de armada mayor o enemigo. Por la presente o mando cumpláis en la parte que os toca esta deliberación y que dispongáis la ejecuten, y observen todos los Gobernadores de los puertos de vuestra jurisdicción a quienes también se dan órdenes para su precisa y puntual ejecución». *Cedulario americano del siglo XVIII*, vol. II, pp. 8 y 9. Pese a ello, las relaciones hispano francesas fueron especialmente tirantes durante la Guerra de Sucesión por la negativa española a permitir la abierta participación de sus aliados franceses en el comercio indiano. G. J. WALKER, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, 1979, pp. 39 y ss.

to de favor, se consolidó al otorgar ese mismo año a Francia el asiento de esclavos negros en exclusiva, permitiendo además la presencia de barcos de guerra de esa nación en puertos americanos con el fin de proteger el envío de las flotas ⁵; por más que, frecuentemente, esos barcos suplieran con sus productos la irregularidad de las flotas y la propia celebración de las ferias ⁶. Estos hechos, unidos al comercio directo con el Pacífico emprendido por la recién creada *Compagnie de la Mer du Sud*, hicieron posible una más activa participación francesa en el lucrativo comercio indiano ⁷; de

5. La Corte de Madrid, teniendo noticia «muy probable» de que ingleses y holandeses se disponían a invadir y conquistar las Indias, advirtió el 1 de enero de 1711 a las autoridades de Perú, Nueva España y Filipinas para su defensa «a cuyo fin os valdréis de las armas auxiliares de Francia, así de las que se hallaren en la Isla de Santo Domingo y otros parajes de la posesión de aquella Corona, como de las que nuevamente se enviaren por el rey Cristianísimo mi Señor y mi Abuelo a estas Costas...» *Cedulario americano del siglo XVIII*, vol. II, p. 10. A fines de este mismo mes nuevos despachos precisaron el alcance de ese intento angloholandés, «invasión o insulto», limitado a enviar algunas escuadras de bajeles a esos dominios con el fin de perturbarlos, intentando sorprenderlos y aclamar en ellos por Rey al Archiduque» (*Ibid.*, pp. 12-14). Nuevos avisos se reiteraron el 6 de diciembre de 1702 (*Ibid.*, pp. 71-72); el 17 de abril de 1703 (pp. 90-93) el 28 de abril de 1703 (pp. 95-96). Todavía dos meses más tarde se dio aviso de las dos escuadras enviadas a Indias por Luis XIV, al mando del vizconde de Coetlogen y del Conde Chatemaut, nombrado capitán general de las armas marítimas concurrentes en esos dominios, para que unidas a la Armada de Barlovento, pudieran echar de esos mares a los ingleses y holandeses. Además, se prevenía a las autoridades de que, una vez llegados estos bajeles de guerra franceses a los puertos de Indias, «se reciban en todas partes, haciéndoles todo aquel buen pasaje y acogida como si fuesen navíos de España, pues hoy en nada deben distinguirse unos de otros». *Cedulario Americano*, pp. 16-20. En general, vid. L. VIGNOLS, «El asiento francés (1701-1713) e inglés (1713-1750) y el comercio franco español desde 1700 hasta 1730. Con dos memorias francesas de 1728 sobre estos asuntos», en *AHDE*, 5, (1928), pp. 266-300.

6. Por Real Cédula de 25 de marzo de 1701, Felipe V previno a todos los gobernadores de los puertos de las Indias de la advertencia hecha por su abuelo el rey de Francia a los oficiales de los bajeles de guerra enviados a esos mares sobre guardarse de hacer ningún comercio en sus puertos, salvo el de algunas bagatelas para adquirir frutas y refrescos. Posteriormente, por otra Cédula de 31 de mayo, se permitió a los capitanes y oficiales de los navíos de guerra franceses el comercio necesario para comprar sus refrescos por un importe de 1.500 a 2.000 libras. Aunque la Real Cédula de 18 de junio de 1703 se mostraba flexible con este importe, «en caso de exceder de esta porción, no os formaliceis demasiado en la observancia de la Ley», se dispuso ya la confiscación de cualquier otro comercio fraudulento. (*Cedulario Americano del siglo XVIII*, pp. 98-103). Todavía años más tarde, el 3 de junio de 1705, se recordaba a las autoridades indianas el deber de visitar estos navíos a su arribada a los puertos así como el de no permitirles más comercio que el de 500 a 650 pesos, moneda española. (*Ibid.*, pp. 145-147).

7. La Real Cédula de 26 de enero de 1706, anunciando ya el próximo cambio de actitud oficial hacia los franceses, recordaba las penas de decomiso que castigaban el

modo que, con toda propiedad, podía afirmar Luis XIV que «el principal objeto de la presente guerra es el comercio con las Indias y la riqueza que produce»⁸.

Esta intervención, aún siendo el precio inevitable de la alianza militar, no dejó de suscitar la amarga queja de los comerciantes españoles y aún de aquellos comentaristas que, como el marqués de San Felipe, podían constatar que «no faltaba en la Francia dinero y nunca había habido más, porque tantos años tenía como libre el comercio de las Indias que no lograban otras naciones»⁹; llegando a expresar el mismo embajador francés, Amelot, su contrariedad por el desorden que introducía este comercio ilícito en el tráfico indiano¹⁰. En cualquier caso, ni privi-

comercio por el Sur, prohibido a los mismos españoles, «considerando que si absolutamente no se ataja la codicia de los armadores franceses, entrada y tráfico por el mar del Sur, se perderá el comercio de España, el Perú se aventurará y quedarán las provincias de Tierra firme en miserable abandono». *Cedulario Americano*, pp. 157-159. E. W. DAHLGREN, *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de L'Océan Pacifique*, vol. I. *Le commerce de la Mer du Sud jurquía la paix d'Utrecht*, París, 1909; C. D. MALAMUD RIKLES, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1690-1725)*. Cádiz, 1986, pp. 90 y ss.; S. VILLALOBOS, «Contrabando francés en el Pacífico», 1700-1704, en *Revista de Historia de América*, 51, 1961, pp. 49-80.

8. Luis XIV a Amelot, 18 de febrero de 1709, cit. por KAMEN, *La Guerra de Sucesión*, p. 152.

9. V. BACALLAR Y SERNA, Marqués de San Felipe, *Comentarios de la guerra de España e historia de su rey Felipe V, el animoso*, ed. C. SECO SERRANO, BAE, 99, Madrid 1957, p. 167.

10. «Los continuos informes que me han llegado del Perú y Nueva España de la casi total ruina del comercio y de los derechos del Rey Católico por medio de la abundancia de mercancías europeas que los comerciantes franceses han llevado a las Indias por la vía del Mar del Sur y también en el Norte, han más que inquietado a los españoles. Todos los que regresan de allí, incluso los franceses, hablan abiertamente del terrible desorden en el que ha caído todo. Entre los sufridos deberes de que estoy encargado, puedo asegurar a Su Majestad que éste es el que más dolores me causa conociendo la justicia de las quejas contra nosotros y viendo que lo que podría asegurar la grandeza del rey de España y traer una estrecha unión entre las dos naciones, se vuelve completamente inútil para Su Católica Majestad... la licencia de nuestros mercaderes franceses, quienes por su insaciable codicia han hallado el medio de traer la ruina al comercio más rico del mundo». Amelot a Luis XIV, 31 de marzo de 1708, en KAMEN, *La Guerra de Sucesión*, pp. 171-172. Los ecos de este desorden resonaban todavía en la Consulta del Consejo dirigida a la conservación del comercio de las Indias en poder y utilidad de los españoles (junio, 1725). Biblioteca Nacional (=B.N.) ms. 12.316, fols. 107-128, así como en el memorial sobre *Comercio y Marina* concluido por Melchor de Macanaz en París el 28 de mayo de 1746 y dedicado al duque de Huescar. El voluminoso trabajo, referido a unas presun-

legios exclusivos ni contrabando consentido lograron desvirtuar la esencia del modelo colonial español que siguió organizándose en régimen de monopolio al estilo tradicional ¹¹, rechazando más y más la abusiva intromisión francesa, sobre todo a partir de 1709, fecha en la que Luis XIV decidió retirar sus tropas de la Península. De este modo, pasados los años cruciales de la guerra de Sucesión, el comercio indiano

tas leyes fundamentales de las Indias que prohibían, más allá de lo dispuesto en los tratados, el comercio con las naciones extranjeras, incluía varios Discursos (XVI) cartas y pareceres «en donde se ve que de quantos artificios a usado y usa el ministerio de Francia para acavar con la España, su comercio, marina y fuerzas de tierra, etc. sólo ha sacado perder su marina y comercio y darnos luces para que la España repare uno y otro y busque medios de poner en claro los que el Señor le ha dado» entre ellos la libertad de comercio de los puertos españoles con Indias. Biblioteca Univ. de Oviedo, ms. 332.

11. Concebido, desde los primeros viajes colombianos, el tráfico con América como un monopolio de la realeza (Fernández Navarrete) o una empresa de la monarquía (Haring), la extensión posterior del comercio a los súbditos castellanos, por Real Provisión de 10 de abril de 1495, se hizo bajo un severo control real y bajo pago de flete, propiedad real sobre el oro por dos tercios, licencia real para ir a América (1501) y, desde el 14 de febrero de 1503, organización administrativa, fiscal y bien pronto judicial bajo el poder de la Casa de la Contratación, que vino a integrar el comercio particular en el monopolio real. Todo ello exigía la concentración del comercio en un puerto privilegiado que, por diversas razones geopolíticas, económicas y aún históricas, fue primero Cádiz y después Sevilla, con su antepuerto de Sanlúcar de Barrameda. A esta concentración portuaria contribuyó además el hábito de viajar en conserva las embarcaciones, escoltadas, a partir de la guerra con Francia de 1521, por una armada cuyos gastos sufragaba el nuevo impuesto de la *habería*; escuadra que, desde 1537, protegió en toda su extensión el largo recorrido de la carrera de Indias, siendo regulado el nuevo sistema de flotas, tal y como iba a perdurar hasta mediados del siglo XVIII, por la Real Cédula de 16 de julio de 1561.

A las obras ya clásicas sobre este período de J. VETIA LINAGE, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672, (reimp. Madrid, 1981) y de R. ANTUNEZ Y ACEVEDO, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno de los españoles con sus colonias en las Indias occidentales*, Madrid, 1791 (reimp. Madrid, 1981, con estudio preliminar de A. GARCÍA BAQUERO), han sucedido ya en nuestro siglo algunas visiones de conjunto, en ocasiones de notable valor, ARTINANO Y DE GALDACANO, *Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias*, Barcelona, 1917. C. H. HARING, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, (Cambridge Mass. 1918) Primera reimp. española, México, 1979; A. GIRARD, *La rivalité commerciale et maritime entre Seville et Cádiz jusqu'a la fin du XVIII siècle*, Paris-Bourdeaux, 1932; H. y P. CHAUNU, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. París, 1955-1960; L. GARCÍA FUENTES, *El comercio español con América (1650-1700)*, Sevilla, 1980. Vid. n. 24.

se mantuvo centralizado en torno a los consulados de Sevilla, Méjico y Lima, canalizándose, primero, desde Sevilla y luego desde Cádiz (1717) el envío de las flotas que con cierta regularidad se dirigían a Veracruz en Nueva España y a Portobello y Cartagena en Tierra Firme, como sedes de las ferias oficiales ¹².

Ya por entonces, sin embargo, las necesidades financieras de la guerra, unido al influjo colonial de Inglaterra y Holanda ¹³, así como a la propia conciencia de la necesaria regeneración económica de España, llevaron a cuestionar la rigidez del marco legal del comercio indiano, con sus puertos autorizados, sus agentes comisionistas y sus flotas regulares que, si bien producía beneficios a la Corona y a los particulares, no permitía desplegar todos sus potenciales efectos. Así, toda una pléyade de políticos, doctrinarios y burócratas coincide por entonces en su apreciación de las Indias como clave para la regeneración económica de España: Uztáriz, Alberoni, Navia Osorio, Bernardo de Ulloa, Patiño, Campillo y antes, tal vez, Macanaz, pusieron el acento en la necesaria rehabilitación del comercio indiano, a partir del desarrollo agrícola e industrial, no concurrente con las colonias, de la Península ¹⁴. El

12. J. M. PIERNAS HURTADO, *La Casa de la Contratación de las Indias*, Madrid, 1907. G. BERNARD, «La Casa de Contratación de Sevilla, luego de Cádiz en el siglo XVIII», en *Anuario de Estudios Americanos*, III, Sevilla, 1959, pp. 85-103; M. E. RODRÍGUEZ VICENTE, *El Tribunal del consulado de Lima de la primera mitad del siglo XVII*, Madrid, 1960.

13. En 1717, Francisco Javier DE GOYENECHE, tesorero del Consejo de Indias, tradujo del francés la obra de P. D. HUET, *Comercio de Holanda, o El gran thesoro historial y político del floreciente comercio que los holandeses tienen en todos los Estados y Señoríos del mundo. Qual es el modo de hacerlo... Obra tan curiosa como necesaria para todos los negociantes, y muy útil para establecer un comercio seguro*, Madrid. Imp. Real (2.^a ed. Madrid, 1746); Todavía habrían de pasar más de treinta años antes de traducir al castellano la obra del mercantilista inglés JOSHUA GEE, *Consideraciones sobre el comercio y navegación de la Gran Bretaña*, Madrid, Juan de San Martín, 1753. Cf. J. REEDER, «Bibliografía de traducciones, al castellano y al catalán, durante el siglo XVIII, de obras de pensamiento económico», en *Moneda y Crédito*, 126, 1973, pp. 57-77.

14. Vid. en general M. VITAR LETAYF, *Economistas españoles del siglo XVIII. Sus ideas sobre la libertad del comercio con Indias*, Madrid, 1968; A. MOUNIER, *Les faits et la doctrine économique en Espagne sous Philippe V. Gerónimo de Urtáriz (1670-1732)*, Bordeaux, 1919; A. V. CASTILLO, *Spanish Mercantilism. Gerónimo de Uztáriz*, *Economist*. Nueva York, 1930, H. KAMEN, «Melchor de Macanaz and the foundation of Bourbon Power in Spain», en *English Historical Review*, 80, 317 (1965), pp. 699-716; en especial, 713-714. (Sobre la atribución del Nuevo sistema económico

comercio, considerado ahora una de las fuentes primordiales del poder, se pretende estimular con una serie de medidas, como las adoptadas por Patiño en la década de 1726-1736: construcción naval, lucha contra el contrabando, organización de compañías de comercio y aún sometimiento más estrecho de estos asuntos a la vía reservada de la Secretaría de Estado de Indias, en perjuicio de las competencias del viejo Consejo¹⁵. Previamente, el mismo Patiño, como intendente general de la Marina, superintendente de Sevilla y presidente de la Casa de la Contratación, había completado el traslado de este organismo a Cádiz el 12 de mayo de 1717¹⁶.

para el perfecto gobierno de América, a Macanaz en una copia manuscrita, no de su mano, vid. KAMEN, *La guerra de Sucesión*, p. 444); C. PÉREZ BUSTAMANTE, «Campillo y las Indias», en *Revista de Indias*, 2, 1940, pp. 119-125. M. ARTOLA, «Campillo y las reformas de Carlos III», en *Revista de Indias*, 12, 1952, pp. 685-714. J. MARTÍNEZ CARDOS, «Un informe de Campillo sobre la propuesta de una compañía holandesa para comerciar con la América española», en *Revista de Indias*, 21, 1961, pp. 255-269.

15. G. BERNARD, *Le secrétariat d'Etat et le Conseil espagnol des Indes (1700-1808)*, Geneve-París, 1972, pp. 37 y ss.; J. MANZANO, «Un documento inédito "como funcionaba el Consejo de Indias"», en *The Hispanic American Historical Review*, XV, n.º 3, 1935, pp. 313-351; S. M. CORONAS GONZÁLEZ, «El Consejo, garante de la Justicia y legalidad en Indias: multas, correcciones y apercibimiento a ministros de la Audiencia de Lima y del gobierno del virrey del Perú (1761-1771)», en *Actas y Estudios del IX congreso internacional de Historia del Derecho indiano*. Madrid, 1991, pp. 367-381.

16. Por Decreto de 12 de mayo de 1717, se dispensó un nuevo régimen de política naval indiana separando del manejo de la Casa de la contratación el cúmulo de negocios correspondientes a la Sala de gobierno bajo la única dirección del Intendente general de la Marina de España. De este modo, el tribunal de la Casa de Contratación quedó encargado de las solas dependencias de Justicia, por cuya razón vio reducido su número de ministros a un presidente, dos ministros asesores, un fiscal, dos escribanos y un contador. Además, para evitar perjuicios y delaciones a los interesados, se dispuso su establecimiento en Cádiz, lo mismo que el Consulado, «como miembros y Sala del referido tribunal» que vio reducido, a su vez, su composición. Encargada la ejecución de estas medidas a Patiño, quedó en la sombra su principal impulsor, el almirante gaditano Andrés de Pez, nombrado el 20 de enero de ese año gobernador del Consejo de Indias, quien influyó de manera eficaz sobre el cardenal Alberoni para lograr el traslado de la Casa de Contratación y del Consulado de Sevilla a Cádiz, vivamente reclamada por los comerciantes extranjeros asentados en esta ciudad. Vid. el texto del decreto en *Cedulario americano del siglo XVIII*, II, pp. 513-516; Sobre la figura de Patiño, vid. A. RODRÍGUEZ VILLA, *Patiño y Campiño. Reseña histórico-biográfica de estos dos ministros de Felipe V*, Madrid, 1882; cf. J. B. RUIZ RIBERA, «Patiño y la reforma del consulado de Cádiz en 1729», en *Temas Americanistas*, 5, 1985, pp. 16-21;

No eran éstas, sin embargo, todas las medidas reclamadas por los políticos y economistas de nuevo cuño ni siquiera las más importantes: la liberación del tráfico entre España e Indias y entre los mismos dominios americanos ¹⁷, la abolición del sistema de flotas y la rebaja y simplificación de los impuestos que gravaban su realización, siguieron planteándose por algunos como las únicas medidas capaces de incrementar el comercio indiano.

Sobre Andrés de Pez, vid. A. DE CASTRO, *Vida del Almirante D. Andrés de Pez*, Cádiz, 1879, cf. G. BERNARD, *Le secrétariat d'Etat et le Conseil espagnol des Indes*, pp. 12, 33, 211 (n.º 7). Sobre las raíces históricas de este Decreto, A. GIRARD, *La rivalité commerciale et maritime entre Seville e Cádiz*, pp. 66 y ss. En general, vid. G. WALKER, *Política española*, pp. 124-137, y la excelente síntesis de J. LYNCH, «El siglo XVIII», en *Historia de España*, dirigida por J. LYNCH, Barcelona, 1991, pp. 83 y ss.

17. Por diferentes cartas y papeles llegados al Consejo de Indias se conoció, desde el principio del reinado de Felipe V, el «gran desorden» que se experimentaba por la frecuencia del comercio de Nueva España con Perú, así como por la introducción de géneros de China en esos reinos. En un primer momento pareció bastante, a consulta del Consejo, con ordenar la observancia de las leyes recopiladas que prohibían el comercio de las mercaderías y géneros de China y de las Filipinas (Recop. de leyes de Indias, 9, 35, 67), salvo lo permitido por el último reglamento de Nueva España al Perú y Tierra Firme, bajo las penas allí expresadas, (perdimiento de ropas y bajeles, destierro perpetuo de las Indias, privación de oficios) extendidas a sus cómplices por Real Orden de 18 de julio de 1702. (*Cedulario Americano*, pp. 64-65). Años más tarde, la inobservancia de las leyes prohibitivas del comercio entre las provincias de Nueva España y Perú, «llegando su relajación a término que se ha hecho un tráfico frecuente y común el pasaje al Perú de las ropas y géneros que de China y Filipinas se conducen a la Nueva España», llevó a reiterar por bando su prohibición pero «respecto de que la experiencia ha acreditado que ni la ley ni la reiteración de las órdenes son bastantes a que los comerciantes dejen de intentar y conseguir la introducción de cuanto discurren conveniencia suya, aunque sea un perjuicio notorio del común y general comercio», se resolvió dar por mal adquiridas en Perú todas las maniobras de seda, decomisarlas y quemarlas públicamente en presencia de las justicias, así como castigar con diversas penas a los portadores de vestidos procedentes de aquellos países asiáticos, por Real Orden de 16 de febrero de 1706 (*Cedulario Americano*, pp. 161-164). En este sentido, la propuesta audaz del duque de Linares, virrey de la Nueva España, expuestas en carta de 10 de enero de 1711, de abrir el comercio de ese reino con el de Perú a fin de aprovechar sus utilidades y de evitar al tiempo el contrabando francés, fue rechazada, a consulta del Consejo, por el rey» por no tenerla en manera alguna por admisible, conveniente ni tratable». Real Orden de 1 de agosto de 1712 (*Cedulario Americano*, II, 375-376). La posterior creación de la Real Compañía de Filipinas, por Real Provisión de 29 de mayo de 1733 (*Cedulario Americano*, III, n.º 74) no alteró la prohibición de atracar buques de esa procedencia en puertos americanos, (art. 22). Vid. a este respecto la obra de M. L. DÍAZ TRECHUELO, *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, 1965.

Algunas de estas ideas alcanzaron por entonces un parcial reconocimiento legislativo, caso de la modificación del sistema impositivo dispuesto por Real Proyecto de 5 de abril de 1720 que vino a sustituir la percepción *ad valorem* tradicional por los nuevos derechos de palmeo y tonelada aplicados sobre el volumen de las mercancías transportadas¹⁸. Asimismo se perfeccionó el sistema de comunicación con América, estableciendo desde 1718, un servicio anual de ocho barcos avisos con el fin de agilizar el envío de despachos¹⁹, al tiempo que se multiplicaban las compañías de comercio a partir del éxito de la guipuzcoana de Caracas dedicada, desde 1718, a explotar en exclusiva el cacao, el tabaco y el algodón de Venezuela²⁰. A su estilo se fundarían en 1740 la Real

18. Sobre el significado de este Real Proyecto, valorado, tal vez en exceso, como origen del proceso reformista del comercio colonial durante el período borbónico, *vid.* R. LEVENE, *Colección de documentos para la Historia de Argentina*, t. V. *Comercio a Indias. Antecedentes Legales (1713-1778)*, Buenos Aires, 1915, pp. XXV-XXVI. Cf. la postura contraria de J. MUÑOZ PÉREZ, «La publicación del reglamento de comercio libre de Indias de 1778», en *Anuario de Estudios Americanos*, IV, 1947, pp. 1-50; y las matizadas apreciaciones de B. BRAVO LIRA, «Notas sobre el reglamento de comercio libre de 1778 y el régimen jurídico del comercio indiano», en *Actas y Estudios del III Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*. Madrid, 1973, pp. 1013-1044. Resulta interesante, en este sentido, la aguda contraposición del método comercial antiguo representado por el Proyecto del año 20, cuya práctica había inducido «estanco, confusión y desorden», y el nuevo Reglamento liberalizador de 1778, planteada en la *Copia de la respuesta dada por D. Ignacio de Aguirre y Arana de Cádiz, a un papel que le dirigen de Madrid oponiéndose al comercio libre*, (s. l., s. f.) (Cádiz, 1778), B. N. Ms. 18264.

19. Real Decreto de 29 de julio de 1718, por el que se manda despachar anualmente cuatro avisos del Perú y otros cuatro de Nueva España. «Siendo conveniente para el mejor gobierno de mis dominios de la América y beneficio de los comercios de aquellos y estos reinos establecer una frecuente correspondencia entre ellos para anticipar noticias de una a otra parte sin las dilaciones y extravíos con que hasta ahora se han tenido, he resuelto que de aquí adelante salgan en cada un año desde el puerto de Cádiz cuatro navíos de aviso para el Perú y otros cuatro para Nueva España, los dos primeros uno para Tierra Firme y otro para Veracruz a principios de enero, los dos segundos a fines de marzo o primeros de abril, los dos terceros a 15 de junio y los dos cuartos y últimos a principios de noviembre, que son los tiempos más regulares y a propósito para la navegación, de que prevengo al Consejo de Indias para que lo tenga entendido y he mandado dar las órdenes y disposiciones para su ejecución». *Cedulario Americano*, p. 549.

20. R. D. HUSSEY, *The Caracas Company, 1728-1784*, Cambridge, Mass., J. ESTORNES LASA, *La Compañía guipuzcoana de Caracas*, Buenos Aires, 1948; R. DE BASTERRA, *Una empresa del siglo XVIII: Las manufacturas de la Ilustración. Real Compañía de Caracas y su influencia en los destinos de América*, Caracas, 1954; F.

Compañía de la Habana con sede en San Cristobal para desarrollar el comercio cubano de azúcar, tabaco y cueros; y la de Barcelona, en 1775, aunque inspirada en principios más competitivos, para ampliar el tráfico con Santo Domingo, Puerto Rico y Margarita, ocasionando en su conjunto un cierto impacto en el monopolio gaditano del tráfico indiano, estimado en un 20 por 100 del total en el período comprendido entre 1730 y 1778 ²¹.

No fue, sin embargo, la fuerza de las ideas sino la de los hechos la que puso fin al sistema comercial tradicional. La larga guerra con Inglaterra de 1739-1748 llevó a suprimir las flotas, utilizando en su lugar navíos sueltos de registro, autorizados por la Corona, más aptos que aquéllas para sortear la fuerza naval del enemigo; medida extraordinaria que, vistas sus ventajas de rapidez y frecuencia, acabó por superar el fin de la guerra, convirtiéndose así en la innovación más importante en dos siglos de comercio hispanoamericano, por más que hasta 1776 siguiera utilizándose el viejo sistema de flotas —seis entre 1757 y 1776— para proteger el fundamental tráfico con Nueva España ²².

MORALES PADRÓN, *Rebelión contra la Compañía de Caracas*, Sevilla, 1955. R. RICO LINAGE, *Las Reales Compañías del Comercio con América. Los Organos de Gobierno*. Sevilla, 1983. Sobre los proyectos anteriores de fundar una compañía comercial al estilo de las europeas, a fines del siglo XVII, vid. J. A. ALEJANDRE GARCÍA, «Un proyecto de Compañía universal del comercio con las Indias en el siglo XVII», en *Actas y Estudios del III Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*, Madrid, 1973, pp. 925-984; en general vid. J. MARTÍNEZ GUÓN, «Las sociedades por acciones en el Derecho español del siglo XVIII», en *Revista del Instituto de Historia del Derecho*, (Buenos Aires) 9, 1968, pp. 64-90; M.^a J. MATILLA QUIZA, «Las Compañías privilegiadas en la España del Antiguo Régimen», en M. ARTOLA (Dir) *La Economía española al final del Antiguo Régimen*, IV, Instituciones, Madrid, pp. 271-401; J. M.^a MARILUZ URQUIJO, *Bilbao y Buenos Aires, Proyectos dieciochescos de compañías de comercio*, Buenos Aires, 1981.

21. GARCÍA BAQUERO, *Cádiz y el Atlántico*, (1717-1778), Sevilla, 1976, 2 vol. I, pp. 136-137; cf. C. MARTÍNEZ SHAW, *Cataluña en la carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, 1981, pp. 72-148; J. M. OLIVA MELGAR, «El fracàs del comerc privilegiat», en J. M. DELGADO Y OTROS, *El comerc entre Catalunya i América*, (Segles XVIII y XIX), Barcelona, 1986, pp. 37-63.

22. LYNCH, *El siglo XVIII*, pp. 137-138. En la *Idea general del antiguo comercio de las Indias reformado por el reglamento de 12 de octubre de 1778* (B.N. Madrid, ms. 22082¹) se recordaba el viejo sistema de transporte: «El comercio de este reino (Nueva España) se hace por las flotas que se despachan de 3 en 3 años y por las azogues que salen de dos en dos. Regularmente se componen las flotas de 12 navíos marchantes de porte de 500 a 1000 toneladas, escoltados por dos de guerra. La 3.^a parte de

Los años siguientes, marcados por el período de paz fernandino y la intensa actividad de sus grandes ministros, en especial del marqués de la Ensenada a quien se debe una política comercial basada en una marina nacional construida en los astilleros de Cádiz, El Ferrol y Cartagena, que el mismo potenciara ²³, presenciaron una tendencia decidida al cambio de modelo colonial ensayado finalmente, con éxito relativo, en el largo reinado de Carlos III. En su época, se anudaron nuevas relaciones administrativas, militares y económicas con los nuevos virreinos, capitanías generales e intendencias, o, como ahora se dice, entre la *metrópoli* y sus *colonias*, conceptos que por entonces se difunden acentuando la dependencia económica de unos territorios sometidos después de siglos al dominio español.

En este sentido, la llegada a España del nuevo rey Carlos III, con su experiencia reformista en la corte de las Dos Sicilias, permitió hacer realidad —en sintonía con las reformas emprendidas en el interior del reino— algunas de las medidas reclamadas para el tráfico indiano, en especial la abolición del monopolio gaditano, la supresión definitiva del residual sistema de flotas y la simplificación y rebaja de los impuestos ²⁴.

Estas y otras medidas fueron propuestas al rey en febrero de 1765 por una comisión nombrada para informar sobre la reforma del comercio indiano ²⁵ y, apenas unos meses más tarde, el 16 de octubre de ese

sú carga se compone de frutos y caldos como son vinos, aguardientes, aceites, etc., y las dos terceras partes de mercaderías generales».

23. A. RODRÍGUEZ VILLA, *Don Cenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada*, Madrid, 1878; M. D. GÓMEZ MALLADA, «El pensamiento de Carvajal y la política exterior española del siglo XVIII», en *Hispania*, 15, 1955, pp. 117-137. En general vid. C. PÉREZ BUSTAMANTE, «El reinado de Fernando VI en el reformismo español del siglo XVIII», en *Revista de la Universidad de Madrid*, 3, 12, 1954, pp. 491-514.

24. Una excelente síntesis de su reinado napolitano en A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Carlos III y la España de la Ilustración*, Madrid, 1989. Cf. Los estudios clásicos de A. FERRER DEL RIO, *Historia del reinado de Carlos III en España*, Madrid, 1856, 4 vols.; M. DANVILA Y COLLADO, *El reinado de Carlos III*, Madrid, 1890-1896, 6 vols.; F. ROUSSEAU, *Règne de Charles III d'Espagne (1759-1788)*, París, 1907, 2 vols. Una visión más reciente en A. H. HULL, *Charles III and the Revival of Spain*, Washington, D. C. 1980. En general, vid. F. AGUILAR PIÑAL, *Bibliografía de estudios sobre Carlos III y su época*, Madrid, 1988.

25. Esta Comisión la formaban el marqués de los Llanos, Francisco Cray Winkel, Simón de Arago, Tomás de Landázuri y Pedro Goosens, autores de un memorial inédito dado a conocer parcialmente por V. RODRÍGUEZ CASADO, «Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765 regulando las relaciones comerciales de España e Indias», en *AHDE*, 13, (1936-1941), pp. 100-135. Cf. Biblioteca de Palacio, *Colección Ayala*, ms. 2.639.

año, se adoptó la trascendental decisión de liberar siquiera parcialmente el comercio de las islas del Caribe (Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad) a ocho puertos españoles, adicionales al de Cádiz (Sevilla, Málaga, Cartagena, Alicante, Barcelona, Santander, Gijón y La Coruña), aboliendo además los derechos de palmeo, toneladas, extranjería, Seminario de San Telmo, visitas, habilitaciones y licencias que grababan su tráfico ²⁶. Revisado con prudencia el viejo monopo-

26. Para facilitar la población de las nuevas tierras descubiertas, Carlos I había autorizado, por Real Cédula de 15 de enero de 1529, el acceso general a las Indias («que de todas partes vayan a ellos») así como el libre comercio desde distintos puertos peninsulares, pero con retorno obligado a Sevilla. Informado, sin embargo, de los *estorbos* que tal medida ocasionara, acordó, a consulta del Consejo y mediando súplica, «con grande instancia», de los vecinos de las Indias, conceder licencia para comerciar con esas tierras a ciertos puertos de Castilla: La Coruña y Bayona, en Galicia; Avilés en Asturias; Laredo en la Montaña y Encartaciones; Bilbao en Vizcaya; San Sebastián en Guipúzcoa; Cartagena en Murcia; Málaga en Granada, así como el puerto de Cádiz, además de Sevilla. Registrados los navíos y las mercancías ante la justicia, regidor y escribano del concejo respectivo, este registro se debía presentar ante los oficiales de los puertos de destino en Indias, pagando a su tenor los derechos acostumbrados. Además, en el plazo de tres meses después de la partida del navío, debía enviarse un traslado autorizado del registro al Consejo de las Indias, para su conocimiento y toma de razón en él y en la Casa de la Contratación. El viaje de vuelta se haría directamente a Sevilla «sin tocar en otra parte alguna, como aora se hace y ha hecho». La pena de muerte y de confiscación de bienes castigaba la transgresión de estas disposiciones.

He aquí el contenido sustancial de esta Real Cédula de 1529 recordada oportunamente por los partidarios del libre comercio en el siglo XVIII. Los reyes D. Carlos y Doña Juana su madre, refiriendo como al tiempo que se descubrieron y comenzaron a poblar las Indias los Reyes Católicos «tomaron para sí el comercio y contratación de aquellas partes», ... y «por ser poca la población y trato de las dichas indias a la sazón, por sus cartas y provisiones y ordenanzas mandaron que ningunas personas de estos nuestros Reynos pudiesen ir, ni navegar con sus navíos ni mercaderías a las dichas Indias, Islas e Tierra firme de ningún puerto de estos nuestros Reynos, salbo de la dicha ciudad de Sevilla, registrándose primeramente con todo lo que llevaron ante los oficiales de la dicha Casa de la Contratación so graves penas» ... y «como quiera que después sus Altezas abrieron la dicha contratación por hacer merced a nuestros súbditos, quisieron que todos pudiesen tratar y contratar libremente, porque entonces pareció que así convenía a su servicio y a la contratación de las dichas Indias, todavía se quedó que partiesen de la dicha ciudad de Sevilla, e aora como ha placido nuestro Señor que cada día sean descubiertas y descubren muchas Islas e tierras nuevas... y assi como las dichas tierras e poblaciones se van ensanchando, assi conviene que se busquen buenas formas e maneras para que se pueblen, especialmente ha parecido que una de las principales es que de todas partes vayan a ellas y que los que quisieren tengan libertad y puedan ir de otros puertos comarcanos a sus tierras e naturales e lugares donde tienen sus haciencias, mercaderías o grangerías para las cargar a las dichas Indias, sin ser obligados a las cargar y llevar desde la dicha ciudad de Sevilla como hasta aquí se ha hecho, con tanto que a la buelta vengán a la ciudad de Sevilla, como se ha hecho y aora lo hacen, e somos informa-

lio, en los años siguientes, se fue ampliando de manera gradual y mesurada esa libertad de tráfico a otras regiones americanas, Luisiana en 1768 y Yucatán y Campeche en 1770²⁷. Fue sin embargo al calor del hecho extraordinario de la Guerra de Independencia americana (1776-1778) cuando se creyó oportuno extender de manera general la libertad de comercio a los dominios americanos por considerar el rey «que solo un comercio libre y protegido entre españoles europeos y americanos puede restablecer en mis dominios la agricultura, la industria y la población a su antiguo vigor»; primero, en febrero de 1778, a Buenos Aires, Chile y Perú y más tarde, el 12 de octubre de ese mismo año, al resto de los grandes puertos hispanoamericanos, excluidos por distintas razones, los de Venezuela y México hasta 1789²⁸.

dos que a causa de la dicha provisión se estorban mucha parte de ellas e queriendo proveer en ello, de manera que las dichas tierras se pueblen porque en ellas se plante nuestra Santa Fe católica y especialmente por la voluntad que tenemos a que las dichas tierras se ennoblezcan e nuestros súbditos e vasallos de estos nuestros reynos comunmente sean aprovechados e pueden mejor tratar con sus mercaderías e grangerías e porque assi nos ha sido suplicado con grande instancia por los vecinos de aquellas partes, visto por las del nuestro Consejo de las Indias e conmigo el rey consultado, fue acordado que debíamos dar licencia para que de ciertos puertos de estos nuestros reynos e señoríos que de yuso será declarados, puedan cargar para las dichas Indias, guardando la forma que de yuso será contenid... por lo qual... damos licencia y facultad a todos a qualesquiera vasallos muestras de estos nuestros reynos y señoríos, para que aora y de aquí adelante, quanto nuestra voluntat fuere, puedan navegar e hacer su viage con sus personas e mercaderías e navíos e otras cosas a las dichas Indias... en las quales dichos puertos... puedan cargar e carguen los dichos sus navíos... y de cualquier de ellos hacer sus viajes derechamente a las dichas Indias, sin ser obligados como dicho es a ir a la dicha ciudad de Sevilla, ni registrarse... con tanto que sean obligados antes que partan de registrar los dichos navíos e todas las mercaderías e cosas que cargaren... particularmente ante la nuestra Justicia de los dichos puertos donde así la cargaren e un regidor y escribano del Conzejo de ella, con el qual dicho registro se presente ante los nuestros oficiales que residen en la dicha Isla o tierra donde fueren a descargar... y pagará allí nuestros derechos acostumbrados». El texto de la Real Cédula, así como de la representación del Concejo de Málaga, de 10 de abril de 1553, solicitando el cumplimiento de dicha Cédula, con el auto del Consejo de Indias imponiendo nuevas condiciones a su aplicación, en APC 18-22. Cf. M. J. DE AYALA, *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias*, Ed. y estudio M. M. DEL VAS MINGO, vol. III, Madrid, 1988, pp. 254-255.

27. ANTUNEZ Y ACEVEDO, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles*, p. 37. Vid. «La aplicación del Decreto en La Luisiana», por RODRÍGUEZ VICENTE, *Comentarios*, pp. 120-135.

28. Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España e Indias, de 12 de octubre de 1778. Madrid. En la Imprenta de Pedro Marin, 1778 (reed. a cargo de B. TORRES RAMÍREZ y J. ORTIZ DE LA TABLA, Sevilla, 1978). Sobre el Secretario de Es-

Como han destacado algunos autores, con estas medidas liberalizadoras se pretendió en realidad hacer más efectivo el monopolio español sobre sus dominios americanos, potenciando la formación de un mercado interno cerrado en lo posible al exterior. En todo caso, esta medida, cargada de ruptura formal con el pasado hasta el punto de ser calificada de auténtica revolución por Cabarrús²⁹, unida a la supresión o reducción de ciertos derechos inconvenientes al tráfico, acabó por suscitar un espíritu de redescubrimiento comercial de América, que hizo vivir a Cádiz su época dorada, así como a otras regiones, Galicia, Cantabria y en especial Cataluña, que pudieron recorrer por entonces, con casi tres siglos de retraso, la antigua carrera de Indias. Paralelamente se revitalizaron las importaciones americanas de productos agrícolas, cacao, azúcar, tabaco, cueros, índigo, palo de tinte, junto a las importaciones de metales preciosos que siguieron dominando el comercio indiano con un 56 por 100 del total³⁰;

tado y Despacho de Indias, José de Gálvez, que refrenda el Reglamento, vid. BERNARD, *Le Secretariat d'Etat et le Conseil espagnol des Indes*, pp. 53-54; J. M.^a MARTÍN RUIZ, «Gálvez y la política americanista de Carlos III», en *Baetica*, 12, 1989, pp. 199-202. En general, vid. J. M. DELGADO. *América en la teoría y praxis política de José Moñino y Redondo, Conde de Florindalanca. Hacienda Pública Española* 108-109, 1987.

29. Vid. Luego su *Discurso sobre la libertad de comercio concedida a la América meridional*.

30. J. FISHER, *Comercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free trade, 1778-1796*, Liverpool, 1985. J. FONTANA (ed.) *El comercio libre entre España y América (1765-1824)*. Madrid, 1984, incluye entre otros, el trabajo de J. FISHER. *El impacto del comercio libre en América durante el último cuarto del siglo XVIII*, pp. 29-38, así como una serie de análisis regionales a partir de las «áreas periféricas» de Andalucía y Cataluña, pp. 39 y ss. GARCÍA BAQUERO, *Cádiz y el Atlántico*, I, pp. 540-556; del mismo, *Comercio colonial y producción industrial de Cataluña a fines del siglo XVIII*, en J. NADAL y G. TARTELLA, eds. *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona 1974, pp. 268-294; J. M. DELGADO RIBAS, *Els catalans i el lliure comerç, El comerç entre Catalunya i América*, pp. 81-93.; cf. del mismo autor, *El miratge del lliure comerç*, *ibid.* pp. 65-80; L. ALONSO ALVAREZ, *El comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1810)*, La Coruña, 1986; A. M. MARTÍNEZ DE SÁNCHEZ, «La Coruña, un puerto habilitado para el comercio a Indias (1778-1810)», *Separata de Revista del Instituto «José Cornide» de Estudios Coruñeses*, años XIII-XVI, números 13-16. 1977-1980, pp. 137-235. E. RODRÍGUEZ VARELA, «El real consulado de comercio de La Coruña y la apertura del comercio indiano, en *Actas de la I Jornadas de Metodología aplicada de las ciencias históricas*. Vol. III. Santiago de Compostela, 1975, pp. 825-839. Desde el punto de vista indiano, cf. N. JACOBSEN y H. J. PUHLE, eds. *The Economies of México and Perú during the Late colonial period, 1760-1810*, Berlin, 1986; E. SOAIRES VEIGA GARCÍA, «Buenos Aires e Cádiz: Contribuçães as estudio do comercio livre (1789-1791)», en *Revista de Historia de Sao Paulo* (1970), pp. 365-390.

al tiempo que se dotaba al tráfico de una nueva y más completa organización comercial ³¹.

31. J. C. GUILLAMONDEGUI, «La repercusión inmediata del reglamento de comercio libre de 1778. Una solicitud de creación del consulado de Buenos Aires», en *Actas y Estudios del III Congreso int. de H.^a del Derecho ind.*, pp. 985-1011. Y en relación con este consulado bonarense, creado finalmente por la Real Cédula de 30 de enero de 1794, vid. C. Alberto ROCA, «La jurisdicción comercial en la gobernación de Montevideo. La Diputación consular. El consulado», en *Actas y Estudios del IX Congreso del Instituto Intern. de H.^a del Derecho ind.* Madrid, 1991, pp. 251-267; J. COMADRAN RUIZ, «La Diputación y Juzgado de Comercio del Real Consulado de Mendoza», en *Revista de Historia del Derecho* (Buenos Aires) 12, 1984, pp. 381 y ss.; M. L. MILLER ASTRADA, «El Tribunal de comercio de Salta», en *Revista de Historia del Derecho*, 5, 1977, pp. 127-146; de la misma autora, «La justicia mercantil en Salta», *ibid.*, 7, 1980, pp. 267-292. En general, vid. G.O.E. TJARKS, *El consulado de Buenos Aires y sus proyecciones en la Historia del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1962, y J. C. GUILLAMONDEGUI, *La Justicia consular en Buenos Aires (1794-1810)*, Buenos Aires, 1963. En relación con otros ámbitos, vid. *El Real Consulado de Caracas*. Introd. y compilación de E. ARCILA FARIAS, Caracas, 1957; M. M. ALVAREZ, *El tribunal del Real Consulado de Caracas*, (Caracas 1967), M. NUÑEZ DÍAZ, *El Real consulado de Caracas (1793-1810)*. Caracas, 1984. J. ORTIZ DE LA TABLA DUCASSE, (Ed. y Estudio Preliminar). *Memorias políticas y económicas del Consulado de Veracruz (1796-1822)*, Sevilla, 1985; R. VILLASEÑOR BORDES, *El Mercantil Consulado de Guadalajara*, Guadalajara, 1970. A. DE AVILA MARTEL y B. BRAVO LIRA, «Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur», en *Revista Chilena de Historia del Derecho*, 5, 1969, pp. 133 y ss. Por lo que se refiere a la península, a falta de un estudio específico sobre la floración consular en torno a los puertos habilitados para el comercio con América; consulados de nueva planta e inspiración incardinados en la política de la época de fomento de la agricultura e industria nacional bajo la protección regia y el auxilio de las Sociedades Económicas provinciales, Vid. el reciente ensayo de C. PETIT «Derecho Mercantil: Entre Corporaciones y Códigos», en *Hispania. Entre Derechos propios y Derechos nacionales*, Milán 1990, pp. 315-500; en esp. 367-380. G. R. FERNÁNDEZ DÍAZ, «Burguesía y Consulados en el siglo XVIII», en T. MARTÍNEZ VARA (ed.). *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*, Madrid, 1986, pp. 1-39, y la ya clásica exposición de conjunto de E. GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción mercantil en España*, Sevilla, 1971. La base institucional la siguen representando A. DE CAPMANY, *Memorias históricas sobre la Marina, Comercio y antes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, 1779-1792, (Reimp. Barcelona 1961-1963). G. GUIARD Y LARRAURI, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del Comercio de la Villa*, Bilbao, 1913-1914 (reimp. facsimil) Bilbao, 1972; S. BEJARANO, *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga*, Madrid, 1947. S. FIGUERAS PACHECO, *El Consulado marítimo y terrestre de Alicante y pueblos del obispado de Orihuela*, Alicante, 1957; A. HEREDIA HERRERA, «El Consulado nuevo de Sevilla y América», en *V Jornadas de Andalucía y América*, I, Sevilla, 1987, pp. 287-301; J. B. RUIZ RIVERA, *El Consulado de Cádiz. Matrícula de Comerciante, 1730-1823*. Cádiz, 1988; E. RODRÍGUEZ VARELA, *El Real Consulado de Comercio de La Coruña y la apertura del comercio indiano*, op. cit.

Sin embargo este auge del comercio hispanoamericano no iba a perdurar por mucho tiempo. La debilidad estructural del sistema comercial español por falta de una industria nacional así como de una marina poderosa capaz de protegerlo, dieron al traste con este sueño autárquico de un mercado colonial español. Las desastrosas guerras con Inglaterra de 1797-1801, que obligaron a abrir el comercio indiano a los países neutrales, por Real Decreto de 18 de noviembre de 1797, con notorio beneficio de los Estados Unidos, y de 1805, en la que se perdieron los restos del antiguo poder marítimo en Trafalgar, acabaron por romper el antiguo cerco español de América³². Además, tras la crisis comercial y naval de estas últimas guerras coloniales del reinado de Carlos IV con sus graves secuelas financieras, agrícolas e industriales, se escondía ya la política, que no tardó en aparecer como predijera en su día el virrey Francisco Gil de Taboada: «La cadena de las relaciones es la que sujeta estos remotos dominios al país de la denominación; cada necesidad que se extinga o satisfaga sin su auxilio es un eslabón que se desmembra y cuando sean pocos los que queden, con dificultad resistirán el peso»³³.

II. PROPUESTAS DE REFORMA DEL COMERCIO INDIANO CONSERVADAS EN EL ARCHIVO PRIVADO DE CAMPOMANES (1762-1778)

Diversos documentos del Archivo Privado de Campomanes (APC) relativos a América, de los cuales sólo el borrador de las *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*³⁴ del propio Campomanes ha sido publicado recientemente por Vicent Llobart, ofrecen datos de interés para clarificar algunos aspectos del proceso liberalizador del tráfico comercial hispanoamericano emprendido formalmente en 1765.

32. A. GARCÍA BAQUERO, *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, Sevilla, 1972; J. A. BARBIER, «North American penetration and the Spanish imperial economy, 1760-1800», en J. A. BARBIER y A. J. KJUETHE, eds. *The North American Role in the Spanish Imperial Economy, 1760-1819*, Manchester, 1984, pp. y 22.

33. Gil De Taboada a Pedro De Lerena, 5 de mayo de 1791, cit. por LYNCH, *El Siglo XVIII*, p. 325.

34. P. RODRÍGUEZ CAMPOMANES, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias (1762)*, Ed. y estudio preliminar de V. LLOMBART ROSA, Madrid, 1988. Vid. del mismo autor, *Comentarios economista y político de Carlos III*, Madrid, 1992, pp. 113-153.

Algunos de ellos, como el *Discurso sobre si conviene o no abrir indistintamente todos los puertos de España al comercio de sus Indias*, de 15 de octubre de 1763, remitido por su autor Francisco Cray Winkel al juicio de Campomanes, tiene un especial interés por ser su autor uno de los miembros de la Junta que por especial encargo de Carlos III, trabajó desde el verano de 1764 en la elaboración de un anteproyecto de las medidas a tomar en relación con el comercio indiano, del que saldría el primer decreto liberalizador de 16 de octubre de 1765³⁵.

Otros documentos de interés a este respecto son asimismo, una *Representación del reino de Galicia y Principado de Asturias* solicitando el comercio de algunos de sus puertos, La Coruña y Gijón concretamente, con Yucatán y Campeche³⁶, y que puede ser fechado hacia 1769, por su referencia explícita a los privilegios concedidos a Nueva Orleans, un año antes, así como a su vinculación formal con el proyecto presentado por Thomas Southwell del cual se conserva en el mismo Archivo un *Discurso sobre la necesidad de que esta Monarquía se halla constituida para tener una poderosa marina a fin de conservar sus dominios ultramarinos*, de 28 de septiembre de 1768³⁷.

Algo posterior, de 1774, es la *Representación y manifiesto de Francisco Antonio Vilanova*, del comercio gaditano, que recoge el sentir del mismo, contrario a las medidas liberalizadoras en curso³⁸; y, finalmen-

35. APC 18-20. Cf. Supra n. 25. Sobre las raíces de su pensamiento liberalizador vid. *Papel útil y curioso de reflexiones*, remitido a Esquilache, sobre la libertad del comercio de trigo en lo interior y exterior «limitando sólo para éste los precios que se tuviese por conveniente» (1761) en Archivo Academia de la Historia 9/1781; publicado posteriormente en el *Seminario Erudito* de VALLADARES, XXXIV, 1790, pp. 131-150.

36. APC. 18-20. La representación aludía al deplorable estado a que habían llegado estas dos provincias, forzadas a la emigración, y que contrastaba con su crecida población, su larga costa con los mejores y más seguros puertos bien situados para el tráfico con Indias y las naciones septentrionales de Europa (fuera del paso de los corsarios berberiscos «sin este invencible embarazo que experimentan los de las costas del sur de estos reinos e impide el progreso de su tráfico por mar»), al margen de ser sus habitantes, por la naturaleza de su clima «los más inclinados a trabajar de la monarquía».

37. APC 28-10.

38. APC 28-10. *Representación y manifiesto de D. Juan Francisco Antonio Vilanova del comercio de Cádiz sobre que el origen de los atrasos del fondo y riqueza de España procede del sistema actual del comercio de los españoles con los americanos y extranjeros*. En ella se precisa que España «el único paraje o feria o almacén universal del mundo» se está acercando más y más al último término de decadencia... por no

te, un notable *Discurso sobre la libertad de comercio concedida a la América meridional*, presentado por Francisco Cabarrús, a la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País³⁹, el 28 de febrero de 1778, pleno de ideas ilustradas.

Nuevas representaciones, una probablemente debida a Ensenada sobre la colonización de la Patagonia y la extensión del comercio con las Indias orientales⁴⁰; así como otra contraria a la Real Cédula de 25 de abril de 1749, que derogó a petición del consulado y comercio de Nueva España, las restricciones del reglamento de 1735 a la libre consignación de caudales en personas de confianza no necesariamente matriculadas en la Universidad de Cargadores a las Indias⁴¹, cierra este elenco de documentos indianos del Archivo de Campomanes, que, sólo en parte y de manera indirecta, puede completarse con el *Epistolario de Campomanes* (1747-1777) editado por Miguel Avilés y Jorge Cejudo, y en el que curiosamente no se halla referencia alguna a sus propias Reflexiones de 1762⁴². Del conjunto de cartas, reflexiones, discursos, representaciones y normas en él conservadas, destacan por su interés las Reflexiones sobre el Comercio español a Indias, (1762) del propio Campomanes, que anticipan en 26 años la Idea de América de este autor formulada en su día por José Muñoz Pérez⁴³, en base a unas *Apuntaciones relativas al comercio de las Indias* para resolver la cuestión sobre él suscitada por Real Orden de 19 de octubre de 1787 cuando la experiencia liberalizadora había resultado ya un fracaso; por contra el Campoma-

entenderse de 25 años a esta parte cuál debe ser la administración del comercio de este reino con la América y con los extranjeros» debiendo tener en cuenta que «la exclusión del comercio de España con América... es la alhaja más interesante a la Corona y al Estado y sólo los comerciantes de América la han disputado reclamando la apertura que consiguieron».

39. APC 54-1. Vid. Apéndice documental.

40. APC 18-21. *Sobre el comercio de Indias y lo que se debe practicar a este fin para la conservación de aquellos dilatados reinos por S.M.*, (s.l., s.f.).

41. APC 18-26. Cf. *Cedulario Americano*, vol. III, pp. 216-218.

42. P. RODRÍGUEZ CAMPOMANES, *Epistolario*, t. I. (1747-1777). Ed. de M. AVILÉS FERNÁNDEZ y J. CEJUDO LÓPEZ, Introd. por M. AVILÉS, Madrid, 1983.

43. J. MUÑOZ PÉREZ, «La idea de América en Campomanes», en *Anuario de Estudios Americanos*, 10, 1953, pp. 209-264; R. KREBS WILCKENS, «Pedro Rodríguez Campomanes y la política colonial española en el siglo XVIII», en *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, XXII, n.º 53, 1955, pp. 37-72.

nes de las Reflexiones de 1762 es un hombre confiado que cree en la fuerza de la libertad como factor de cambio económico y social.

Esta obra, un borrador de lecturas, estudios y meditaciones, en confesión del propio Campomanes, así como un reflejo de la práctica inducida de su trato con personas instruidas en los negocios de América, tiene el carácter de una recopilación facticia de noticias e ideas que pretende servir a la causa de la reforma del comercio indiano. Aunque estas Reflexiones, en un principio, las proponía como *buen patriota* a la sabia comprensión del ministerio, refiriéndose probablemente a su protector Ricardo Wall, (Secretario de Estado hasta 1763), la obra aparece dedicada al rey Carlos III que, en 2 de julio de 1762 le había nombrado fiscal de lo civil del Consejo de Castilla: «Persuádome Sr. que ninguno me aventajará en el zelo del bien público, ni nadie está más obligado a promoverlo que yo, aviendo debido a la sola benignidad de VM un empleo a que tantos pretendían tener derecho por su antigüedad y por otras consideraciones»⁴⁴.

Tal vez con mayor razón que respecto a sus tardías *Apuntaciones relativas al comercio de las Indias de 1788*, deba pensarse que la base heurística de estas Reflexiones de 1762 fuera el material reunido por la Academia de la Historia para llevar a cabo la Historia de las Indias encargada por el Consejo. A este fin sabemos que Campomanes redactó un *Plan de una Historia general de las Indias* y método que debería seguirse en su formación y colección de materiales (1756), de que se conserva copia en su Archivo Privado⁴⁵ e igualmente que en 1759 ya preveía el desarrollo de un *Discurso sobre el comercio y establecimiento de colonias en el Mar del Sur*, que junto con el uso de la *Aritmética política en el comercio y en la hacienda real*, extraída de la versión francesa de la obra homónima de Charles Davenant⁴⁶ aparecerá luego como capítulo independiente en sus Reflexiones.

Así, no es de extrañar que, en apenas tres meses, de enero a abril de 1762, reconociera haber escrito sus Reflexiones que, por lo demás, se inscriben en el género del proyectismo español del siglo XVIII,

44. Sobre Campomanes, como fiscal del Consejo y de la Cámara, vid. S. M. CORONAS GONZÁLEZ, *Ilustración y Derecho. Los fiscales del Consejo de Castilla en el siglo XVIII*. Madrid, 1992.

45. APC 38-26.

46. APC 20-4: cf. 18-19; LLOMBART, *Campomanes, economista y político*, pp. 81; 118-119.

representado por Uztáriz, Bernardo de Ulloa, el marqués de Santa Cruz de Marcenado y, sobre todo, por Bernardo Ward, con cuyo pensamiento liberalizador coincide plenamente ⁴⁷. La originalidad de Campomanes en este punto radica, sin embargo, en haber intentado conciliar este pensamiento económico con las doctrinas del neomercantilismo liberal inglés, representado por Joshua Child, recogido y divulgado en su época por los economistas franceses, incluidos algunos de los colaboradores de la Enciclopedia, Forbonais, Vicent de Gournay —considerado el padre del liberalismo económico francés— ⁴⁸ y dando especial relevancia — hasta el punto de formar en la ordenación del Archivo un cuadernillo aparte— al pensamiento de Montesquieu del que dice ser después de Child «el que con mayor atención ha observado la constitución de nuestras colonias de América y la calidad del comercio que hacemos en ellas» ⁴⁹.

Con estas y otras fuentes analiza la naturaleza del comercio español con América, a partir de su indudable cortedad que contrasta con la riqueza de sus posibilidades de fomento de la agricultura, las manufacturas y la navegación explotadas con éxito por otros países extranjeros. Por lo demás, el sistema comercial español, desprovisto de las circunstancias que lo habían ido modelando históricamente, se presenta como

47. J. MUÑOZ PÉREZ, «El comercio de Indias bajo los Austrias y la crítica del proyectismo del XVIII», en *Anuario de Estudios Americanos*, 13, 1956, pp. 85-103; del mismo, «Los proyectos sobre España e Indias en el siglo XVIII: el proyectismo como género», en *Revista de Estudios Políticos*, 81, 1955, pp. 169-195; M. ARTOLA, «América en el pensamiento español del siglo XVIII», en *Revista de Indias*, 29, 1969, pp. 51-57; BITAR LETAYF, *Economistas españoles del siglo XVIII*, pp. 131-137. R. EZQUERRA, «La crítica española de la situación de América en el siglo XVIII» en *Revista de Indias*, n.º 87-88, 1962, pp. 159-287.

48. J. GEE, *Consideraciones sobre el comercio y navegación de Gran Bretaña*, Madrid, 1753; J. CHILD, *Traité sur le commerce et sur les avantages que resultent de la reduction de l'interest de l'argent. Avec un petit traité contre l'usure par THOMAS CULPEPPER*, Amsterdam, 1754 (versión de Gournay y Butel-Dumont). Por estas fechas (1753) Forbonnais traducirá la obra de Uztáriz; mientras que Plumard de Dangeul traducirá a Bernardo de Ulloa; V. LLOMBART, *Estudio preliminar*, pp. XXVII-XXVIII. J. REEDER, «Bibliografía de traducciones al castellano y catalán durante el siglo XVII de obras de pensamiento económico», en *Moneda y Crédito*, 126, pp. 57-77; Sobre el paralelismo doctrinal italiano, vid. F. VENTURI, «Economistas y reformadores españoles e italianos del siglo XVIII», en F. ESTAPÉ, (ed.). *Textos olvidados*, Madrid, 1973, pp. 201-252.

49. APC 18-24; cf. *Reflexiones*, p. 359.

irracional y contrario a los verdaderos principios del comercio, afectando esta causa a la propia raíz de la colonización, orientada a la obtención de metales preciosos con el consiguiente descuido de los territorios desprovistos de ellos ⁵⁰. Un mal que se completaba con el estanco del comercio en Cádiz, como antes lo fuera en Sevilla desde la época de Felipe II, así como en el viejo modelo de transporte convoyado de flotas y galeones, al que todavía había que sumar los crecidos impuestos oficiales que grababan su tráfico.

Los remedios a esta situación pasaban, a juicio de Campomanes, por el fomento de la agricultura y de la población en América con un reparto de tierras entre los colonos (voluntarios y forzosos), a cambio de un canon exigible cuando las tierras entraran en producción, curioso precedente de su plan de 1767 para repoblar Sierra Morena ⁵¹; y asimismo, por liberalizar el comercio de América, cambiando radicalmente las bases de su establecimiento: del privilegio exclusivo para traficar de unos puertos habilitados, a la «libertad y actividad» a la inglesa lo que, a su vez, entrañaba un nuevo modelo de transporte marítimo, como el ensayado con los navíos registro tras la guerra de 1739-1748 con Inglaterra, abandonando definitivamente el lento y costoso sistema de flotas y galeones; igualmente, la supresión de los derechos de palmeo y tonelada entre otros impuestos coercitivos del tráfico; y aun una nueva filosofía respecto a las compañías de comercio que suprimiese sus privilegios exclusivos, al estilo de la de Barcelona ⁵².

Otras medidas, como la supresión de las aduanas interiores de las Vascongadas, trasladándolas a la costa, para permitir de esta forma su más activa participación en el comercio indiano; o la misma prohibición de navegar en barcos de más de 150 toneladas, chocarían frontalmente con el peso de la tradición foral y marítima.

Estas *Reflexiones* indianas de Campomanes se insertan, por lo demás, en una revisión general de la política de tasas y monopolios que encorsetaban el tráfico peninsular e indiano y que con tanta fuerza impulsara Esquilache el nuevo ministro de Hacienda de Carlos III, en connivencia con otras personas ilustradas. Así, el 11 de agosto de 1764,

50. *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*, p. 101.

51. *Ibid.* pp. 228 y ss.

52. *Ibid.* pp. 73 y ss.

escribía confidencialmente a Campomanes, a quien en su criterio «no espantan las innovaciones cuando se dirigen con algún fundamento al bien público», para animarle a redactar una respuesta que allanara «los embarazos que ocurrirán en el Consejo» a propósito de la liberación del comercio de cereales⁵³; una liberación que precedió, en sólo tres meses, al célebre Decreto de octubre de 1765 que rompió el monopolio gaditano del comercio con Indias.

En ambos casos, se venía trabajando, desde tiempo atrás, en Juntas y Comisiones oficiales de reforma nombradas por el Rey, de una de las cuales, la relativa al comercio de Ultramar, formaba parte un negociante holandés afincado en Barcelona, Francisco Craywinckel, cuyo *Discurso* sobre si convenía o no abrir indistintamente todos los puertos de España al comercio de sus Indias, de 15 de octubre de 1763, planteaba una vez más la cuestión largamente suscitada de la libertad de tráfico⁵⁴. En favor de su conveniencia, abogaba la justicia de ser todos vasallos de un mismo rey así como el bien común del Estado, interesado en fomentar a todas sus provincias por igual y, aún, el ejemplo y práctica de las restantes naciones europeas que permitían el comercio de sus colonias a todos sus puertos.

Aceptada su conveniencia por vía de principio, Craywinkel planteaba además si esta regla general era aceptable al caso español. Para ello fijaba una serie de premisas sin cuyo concurso poca utilidad podría reportar la liberación del tráfico. Ante todo, que los frutos y géneros manufacturados que se embarcaran para América fueran de producción nacional, pues, en caso contrario, la liberación del tráfico sólo permitiría ampliar o variar el conducto de las mercancías, sin que de este hecho tan sólo se derivara una especial mejora de la situación económica de un territorio, como probaba el caso de Andalucía.

53. C. DE CASTRO, «La liberación del comercio de granos y el abastecimiento de Madrid», en *Estructuras agrarias y reformismo ilustrado en la época del siglo XVIII*, Madrid, 1989, pp. 737-750; p. 742. Cf. de la misma autora, *El pan de Madrid. El abasto de las ciudades españolas del Antiguo Régimen*, Madrid, 1987, pp. 34 y ss; L. PERDICES BLAS, «La lucha por la libertad de comercio interior en el reinado de Carlos III», en *Información Comercial Española*, 663, 1988, pp. 44-58. LLOMBART, *Campomanes, economista y político*, pp. 155-190.

54. APC 18-20; cf. Carta de Campomanes a Francisco Craywinkel, 4 de abril de 1760, en la que le devuelve un discurso sobre el estado de las artes en España respecto de la agricultura, haciendo un estudio sobre el mismo. *Epistolario*, pp. 67-78; cf. n. 35.

Por ello, estimaba más oportuno y primordial potenciar el consumo, propiciando con ello el auge natural de la agricultura y de las artes industriales, rebajando a la vez los crecidos impuestos y suprimiendo incluso los derechos de palmeo y toneladas, así como la larga serie de gastos de embarque para los productos nacionales. Al tiempo, y por vía de gracia, se debía conceder permiso a algunos navíos sueltos para salir de los principales puertos de la Península, utilizando de manera gradual y armónica la libertad de tráfico para estimular el desarrollo global de la economía, pues en caso contrario «si queremos hacer las cosas de golpe y extender el comercio de América y moderar los derechos, porque lo practican así las otras naciones, sin considerar las diferencias de las circunstancias, no sólo no se conseguirá el fin sino que nos privamos para siempre del medio más eficaz de facilitar o aumentar la salida para las Indias de nuestros géneros con notable adelantamiento de nuestra agricultura y fábricas»⁵⁵.

El Discurso venía a matizar así la propuesta radical de liberación comercial, contenida en las *Reflexiones* de Campomanes, así como en otras *Reflexiones sobre el estado actual del comercio de España*, publicadas en 1761 sin nombre de autor pero que Craywinkel atribuía a Simón de Aragoiri, uno de los miembros de la comisión de reforma del comercio indiano. En las propuestas concretas en que cifraba este autor su pensamiento, se mostraba partidario de liberalizar en general el comercio de cereales para adelantar la agricultura, pero también para extender la navegación y fomentar la marina de corto tonelaje y, en cierta sintonía con Campomanes, de permitir el libre comercio con América, moderando los derechos de aduana para los productos españoles y creando consulados en todas las ciudades mercantiles⁵⁶.

Reflexiones y Discursos, Juntas y Comisiones, acabarán por crear el clima adecuado para la gran reforma de 1765, que en frase de Antunez, tan poco entusiasta de la liberación, vino «a variar el método de un solo puerto de despacho que había durado por casi doscientos años»⁵⁷. En virtud del Real Decreto de 16 de octubre de 1765 quedaron habili-

55. Discurso, APC 18-20.

56. *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*, pp. 409 y ss.

57. R. ANTUNEZ Y ACEVEDO, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del Comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, 1797. (Reed. con presentación y estudio preliminar de A. GARCÍA BAQUERO, Madrid, 1981), p. 36.

tados para el comercio de las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad, las llamadas Islas de Barlovento, un total de nueve puertos peninsulares (Cádiz, Sevilla, Málaga, Alicante, Cartagena, Barcelona, Santander, Gijón y La Coruña) suprimiendo los derechos de palmeo, (sustituido por un impuesto del 6 por 100 para los géneros manufacturados nacionales y un 7 por 100 para los extranjeros) toneladas, extranjería, seminario de San Telmo, visitas, habilitaciones y licencias, para las mercancías exportadas desde España, así como las gratificaciones, derechos y otros emolumentos que solían percibir los administradores y oficiales reales por el desempeño de su trabajo. De este modo, se recogieron finalmente en un texto legal, las apremiantes solicitudes de comisiones y particulares que clamaban tanto por la liberación del tráfico como por la simplificación de trabas burocráticas y la reducción de impuestos y gravámenes. Estas medidas, calificadas de «sabias providencias», «precursoras», por el Campomanes del *Discurso sobre la Educación popular* (1775) fueron extendiéndose en los años sucesivos a otros puertos y provincias de América, como Luisiana, nuevamente agregada a la Corona, el 23 de marzo de 1768; y a los puertos de Campeche y Yucatán el 5 de julio de 1770.

Así fue progresando la extensión del monopolio legal a otros puertos de la América hispana, hasta que en febrero de 1778 se creyó llegado el momento de ampliar aun más este proceso liberalizador. Atrás quedaban representaciones un tanto anacrónicas como las del reino de Galicia y Principado de Asturias solicitando el monopolio del corte y embarque de palo de tinte en la península de Yucatán a fin de propiciar el desarrollo regional y para contrarrestar además la presencia inglesa en la zona, acentuada tras el privilegio de corte de dicho palo otorgado por el Tratado de París de 1763⁵⁸; y aun la de aquellos particulares que representaban los intereses del comercio gaditano, como el manifiesto de Francisco Antonio Vilanova, de 1774, que defendía con total anacronismo la vigencia del principio de exclusión en el tráfico con América a fin de salvaguardar «la alhaja más interesante a la Corona y al Esta-

58. Vid. n. 36, cf. J. A. DEL CASTILLO, *Manifiesto sucinto, que en obsequio de la verdad... hace D..., de los principales motivos que concurren en la ciudad y puerto de Santander para hacer el comercio con la América*, 1777, (Santander, Bib. Menéndez Pelayo, ms. 336).

do» (destruída, a su juicio, con la libertad concedida a los comerciantes de Méjico y Perú de conseguir caudales en personas de su confianza en la Península, a tenor de la Real Cédula de 25 de abril de 1749)⁵⁹.

Superando estas llamadas al sistema comercial antiguo, el Real Decreto de 2 de febrero de 1778 amplió la concesión de libre comercio contenida en el Decreto innovador de 1765, a los navíos que se despacharan para la provincia de Buenos Aires y reinos de Chile y Perú. Con este motivo, a fines de ese mismo mes, Cabarrús pronunció un *Discurso sobre la libertad de comercio concedida a la América meridional* en la sociedad Económica Matritense⁶⁰, calificando esta serie de medidas de los últimos años de «revolución tan importante y tan dichosa que da las mayores esperanzas y cuyos efectos empiezan ya a conocerse». Una revolución, por lo demás gradual y mesurada, ceñida todavía a sólo algunas provincias americanas y ello «por ser preciso proceder con tiento para restituir (el comercio) a su primitivo estado». Así, admite por vía de principio que esta libertad se conceda «con cuidado y con una cierta progresión insensible», entre otras razones para superar las reacciones en contra de aquellos individuos interesados en el monopolio o que, en general «proscriben una verdad por nueva y adoptan un error por antiguo». A este fin se preguntaba: «¿Quién creyera que la libertad de comercio, así en la metrópoli como en las colonias, tiene todavía acérrimos contrarios?» recordando como: «habrá quince años que se estableció la libertad del comercio de granos ¡qué gritos! ¡Qué murmuraciones no causó esta ley tan justa y tan útil! Ha sido preciso que un rey constante mantuviese con toda su autoridad y que un grande hombre defendiese con toda su elocuencia este primer paso a la felicidad pública». Sin embar-

59. Vid. n. 41.

60. APC 54-1. El Discurso, publicado en las Memorias de la Sociedad Económica [de Madrid], t. III, 1787, pp. 282-294, se ofrece en Apéndice conforme al texto manuscrito del APC que presenta algunas variantes; cf. la mera trasposición manuscrita del Discurso en V. MARTÍN MARTÍN, «La libertad de comercio bajo Carlos III: Cabarrús, Jovellanos y Foronda» en *Información Comercial Española* 663, 1988, pp. 7-43, 25-43. Por lo demás, una vez superado este «obstáculo» legal, Cabarrús ya no lo incluiría en sus *Cartas sobre los obstáculos que la naturaleza, la opinión y las leyes oponen a la felicidad pública*, Madrid, 1813. Analiza su pensamiento político, J. A. MARAVALL, *Cabarrús y las ideas de reforma social y política en el siglo XVIII*, ahora recogido en sus *Estudios de la historia del pensamiento español (siglo XVIII)*. Introducción y compilación M. C. IGLESIAS. Madrid, 1991, pp. 82-100.

go, entonces, se había concedido libertad de comercio a las Islas de Barlovento, con un espectacular crecimiento del comercio y de la agricultura cubana, así como del comercio catalán, saliendo a su ejemplo otras provincias marítimas del letargo en que las sepultaba el monopolio, «que aumentan su agricultura con la facilidad de enviar sus frutos; que adquieren fábricas porque tienen despacho seguro de sus géneros y que crían una marina mercantil porque logran ejercitarla». «Así había llegado el momento de la feliz revolución desterrando de una vez el espíritu del siglo de la conquista que despreciaba la agricultura y el comercio».

En su canto a la libertad no omite, sin embargo, dos cuestiones principales: la posible falta de socorro del comercio de Cádiz tan oportuno para el Estado («que ayudando al Estado en sus urgencias habían logrado confirmaciones repetidas de su abuso») y, en especial, la insurrección de las colonias inglesas de Norteamérica, argumento que, a su juicio, utilizaban los enemigos de la libertad para acreditar —con sólo este ejemplo— la bondad del sistema seguido con las colonias hispanas. Para desmontar esta prevención se limitaba a preguntar: «¿Pero acaso se prefiere el contrario de mantener abatidos y como parálíticos unos países por una hipotética rebelión?» Así, podía concluir: «sigamos pues, con ánimo, el plan de beneficencia que emprendimos, seguros de que los vínculos que formarán el interés y el amor serán más estrechos y durables que los de temor y la fuerza»; y seguro, también, de sus resultados: «Esta concesión hecha a las provincias de la América meridional, las vivificará, las ilustrará, y no pasará mucho tiempo sin que tengan agricultura, comercio y marina mercantil».

Siendo el sistema que abrazaba el gobierno, el efecto de la ilustración y de la experiencia, con unas indudables ventajas que resultan de su aplicación: adquirir verdaderas riquezas, aumentando la agricultura y la industria; asegurar la fidelidad de América con sus intereses y prosperidad y dar nuevo vigor a la metrópoli en la fuerza de sus colonos, sólo le quedaba desear que este sistema fecundo de libertad se manifestara con toda su extensión en uno y otro hemisferio. «¡Que la sana política y el amor de la humanidad que le dictaron, jamás se aparten del trono y aclaren los demás abusos!» De este modo emplazaba al ministro «que hizo inmortal su nombre por la libertad que concedió al comercio a Indias» para que diera el último golpe al monopolio, y alabando, en último extremo, al rey benéfico cuyo nombre —dice— «será siempre

precioso a la España assi por haber sido el primero en derribar los estorbos con que el monopolio hacía inaccesibles nuestras colonias... como por haber restaurado al labrador en sus derechos y haber en una palabra por muchas providencias útiles y justas, puesto, con mano poderosa, los cimientos de la verdadera felicidad de su Estado».

Todavía, siguiendo esta línea de argumentación, el 7 de marzo de 1778, leía en la Sociedad Económica de Madrid, una memoria sobre el libre comercio otro de sus miembros, Miguel Gijón, un viejo comerciante que durante dieciocho años había trabajado en pro de su consecución animado por el ideal de progreso y beneficio común de los reinos de España e Indias ⁶¹. La memoria, redactada con anterioridad, el 17 de mayo de 1776, recogía ideas comunes al pensamiento ilustrado de la época, por más que no se había divulgado hasta la promulgación del decreto de libertad de comercio de febrero de 1778 «porque no pareciese que queríamos introducirnos en los arcanos y misterios del gobierno».

Animado del deseo «de que SM no sea Rey de inmensos desiertos incultos, que tiene en el Perú, por falta de comercio y pobladores, sino rey de corazones y vasallos útiles, que le sirvan de engrandecer su imperio con su trabajo e industria» sintetizaba su pensamiento para lograr este fin en dos medios fundamentales: libertad de comercio y masiva introducción de esclavos negros para cultivar aquellos inmensos terrenos fértiles, incultos por falta de indios «los quales o han perecido en la opresión de la miseria o se han retirado a la otra vanda de los Andes impenetrables».

En su análisis del comercio indiano partía de la falta de conocimientos existente sobre nuestra balanza comercial que contrastaba con la clara porcepción del comercio colonial desarrollado por ingleses, franceses y holandeses. En todo caso se imponía una verdad, el «comercio miserable» que España hacía con Nueva España, Tierra Firme y Perú, «una grandísima circunferencia» en comparación con «los puntos indivisibles» de las Islas dominadas por los extranjeros, de las que sacaban sin embargo un partido tan ventajoso. Así, en proporción comparativa con sus Islas, al Perú y Tierra Firme debían llegar unos 6.000 barcos frente a los cinco permisos concedidos a lo más cada año para traficar con estos

61. Se publicó en *Memorias de la Sociedad Económica* [de Madrid], t. III, 1787, pp. 255-261.

territorios, bien que a pesar de la quina, el algodón, los cueros o las lanas, no habría en un primer momento frutos y géneros suficientes para los retornos, hasta tanto que con la exportación se incrementase su comercio ⁶². En cualquier caso, la miseria de estos territorios y del común de sus gentes, con «millones de hombres tan desnudos, sucios y penitentes que causan horror a la humanidad» en contraste con algunos pocos que visten «sus paños con telas de oro y plata», hacía que el rey nada sacara de aquellos dominios y así los españoles no tienen otro interés que el que quatro comerciantes de Cádiz tengan hecho un monopolio de sus comercios, que se reducen a enviar géneros preciosos de los extranjeros, que compran con ellos el oro y la plata del Perú, en que ellos logran sus ventajas, como que son dueños de las fábricas».

Ahora bien, para poner en producción aquellas tierras era necesario una masiva introducción de esclavos negros, siguiendo el ejemplo de los extranjeros que en sus pequeñas Islas contaban con cerca de dos millones de esclavos, en tanto que en todo el Perú no se podrían encontrar ni 10.000 negros de «pala y azada». Sin embargo, sólo al final de la memoria se planteaba la dificultad del transporte por el Cabo de Hornos hacia el mar del Sur, fácilmente controlado por los ingleses de las Islas Ealkland, por lo que recogía la vieja idea de abrir un canal navegable desde Panamá a Portobelo o al río Chagre, un ambicioso proyecto de comunicar dos mares y dos mundos que él mismo hubiera acometido con permiso del rey y sin desembolso de su Erario, con intención de terminarlo en un plazo de cuatro a cinco años, si no se hallara «viejo y rendido de lo mucho que he trabajado toda mi vida». Así, este comerciante, poseedor de una fábrica de paños en la jurisdicción del asiento de Otabalo y de «gruesas haciendas» en el reino de Quito, animaba en su vejez a desarrollar el libre comercio y la nueva colonización de la América meridional con argumentos conocidos pero que, en su reiteración, ayudaron a crear un estado de opinión favorable al libre comercio.

62. «Si el comercio activo y pasivo con la metrópoli diese segura exportación a los frutos y por consiguiente un valor que compensase sus gastos a los colonos, aquellos inmensos terreros darían frutos y materias primeras en mucha mayor abundancia que las Islas Antillas o de Barlovento. Y si a estos expiden solos los franceses e ingleses 1.200 baxeles de todos tamaños, ¿quántos más podríamos los españoles despachar a solo el mar del Sur, en que tenemos inmensas costas de terrenos tan fértiles?». *Memoria*, p. 267.

No todo fueron parabienes, sin embargo, por la libertad de comercio concedida a la América meridional. En marzo de 1778 el tribunal del consulado de la Universidad de cargadores a Indias, reunido en Junta de conciliarios y diputados, acordó remitir el Real Decreto de liberación a Junta de Consulado para deliberar lo conveniente en el fin de elevar al rey una representación, «exponiendo los gravísimos perjuicios que de la práctica del nuevo Proyecto se seguirá a su Real Herario y al comercio en general»⁶³. En dicha representación se suplicaba al rey suspender la ejecución del Decreto hasta tanto se hallara mejor instruido el real ánimo de los «gravísimos inconvenientes que de ella resultarían, así contra la Hacienda como contra la causa pública del comercio». En cualquier caso, se recuerda cómo siendo regular oír la opinión del consulado en cualquier asunto tocante al comercio indiano, (refiriendo a manera de ejemplo, los memoriales remitidos por el señorío de Vizcaya cuando pretendió establecer una compañía para el comercio con Buenos Aires y Honduras hacia 1740), parecía oportuno haberlo hecho en relación con este suceso trascendental: «¿Con quanta mas razón corresponde y es propio del presente en que se transtorna el orden establecido por diferentes ordenanzas y leyes de la carrera de Indias tan sabiamente dispuestas como acreditadas en el uso de mas de dos siglos?» Dejando a un lado esta cuestión formal, pero altamente significativa del nuevo talante reformador, el consulado entró a justificar la validez del sistema comercial tradicional deducida de la propia experiencia histórica: así, «no el acaso sino la premeditación alumbrada de la experiencia había establecido que sólo de Sevilla y Cádiz pudiesen salir navíos para las Indias, como demostraban los daños y perjuicios seguidos de la liberación del comercio indiano decretada por Carlos V en 15 de enero de 1529, las Ordenanzas de 1591, para remedio de los descaminos y arribadas maliciosas, y la ley 55, título 30, libro 9 de la Recopilación de Indias, que dispuso la navegación en conserva de las flotas de Nueva España y Tierra Firme, habían prohibido definitivamente, a la vista de esos desordenes, la navegación libre y suelta a Indias.

Por lo demás, el puerto de Cádiz canalizaba no sólo el comercio de la ciudad o de la provincia, sino el del todo el reino, como podían ates-

63. *Representación del consulado de Cádiz sobre el comercio libre*, (sl. sf). B.N. ms. 18264. fols. 115 r- 129 v.

tiguar los gremios mayores de Madrid o el de paños y aún innumerables personas que hacían allí fructificar sus caudales y créditos, «por donde se evidencia quan lexos esta Cádiz de poder decirse que es estanco del comercio americano, aunque su situación y circunstancias le prefieran a todos los demás puertos para ejercerlo». Esta situación no dejaba de reportar sus ventajas, como era la posibilidad de allegar fondos para la Real Hacienda en situaciones comprometidas del reino: «e importando al bien del Estado tener vasallos ricos para los servicios que en casos de guerra u otras urgencias necesita, y no es fácil exigir de los de cortas facultades como lo acreditaría la experiencia repartido que fuese el comercio con la libertad concedida por el Real Decreto».

Estos y otros argumentos, interesados y de evidente exageración, como el relativo al crecido número de polizontes «que con el comercio libre llegaría a causar en mucha parte la despoblación de España», no lograron alterar el curso de los nuevos aires liberalizadores del tráfico mercantil. Animados por el estímulo de tantas Reflexiones y memorias favorables al libre comercio, la labor de Gálvez, Floridablanca y «otros ministros y consejeros celosos del bien común» dio al cabo su fruto en forma de la Real Cédula y Reglamento de 12 de octubre de 1778, que hizo del comercio «libre y protegido» entre trece puertos peninsulares y veinticuatro americanos, la base del restablecimiento de la agricultura, la industria y la población de los *españoles, europeos y americanos*. Como si se tratara del redescubrimiento de una nueva América, esta declaración de libertad comercial y exención fiscal, se hizo coincidir con la efemérides del primer descubrimiento.

III. ESPÍRITU ILUSTRADO Y LIBERACIÓN DEL TRÁFICO COMERCIAL CON INDIAS

En el siglo XVIII se gestó una mentalidad liberalizadora del tráfico comercial con América a partir de unas premisas neocoloniales divulgadas en nuestro país por políticos y economistas ilustrados. La relativa autarquía del pensamiento económico tradicional, revisada ya en los propuestas de reforma de Uztariz, Ulloa, Navia Osorio y Zabala, se quebró definitivamente tras la recepción del liberalismo comercial inglés, divulgado por Forbonnais y, en especial, por Vicent de Gournay, consi-

derado el padre del liberalismo económico francés, aunque el mayor influjo correspondiera también en este campo a Montesquieu «el que con mayor atención ha observado la constitución de nuestras colonias de América y la calidad del comercio que hacemos en ellas», a juicio de Campomanes ⁶⁴. La fusión de este influjo doctrinal con la experiencia colonizadora positiva de otras naciones europeas ⁶⁵, ayudó a formar un nuevo concepto de las relaciones comerciales de España con América, basado en las ideas y valores propios de la cultura mercantil de la época, cifrada, en frase de Campomanes, en una «libertad y actividad a la inglesa» que expresaba de manera resumida toda una nueva filosofía colonial ⁶⁶.

Es ahora precisamente cuando se difunde en toda clase de escritos la noción de colonia aplicada a los dominios españoles en América, al tiempo que se aprecian los nuevos valores que encarna simbólicamente la figura del comerciante: la paz, el trabajo, con preferencia agrícola e industrial, generador de auténtico progreso económico y social, y el comercio libre de trabas y privilegios abusivos, tanto en el interior como en el exterior del reino ⁶⁷. En conjunto, un mundo nuevo de valores e ideas opuesto al de conquista y riqueza fácil del período anterior: «desterrando de una vez el espíritu del siglo de la conquista que despreciaba la agricultura y el comercio» como diría Cabarrús.

64. Vid. n. 48 y 49.

65. «Derramemos la vista sobre el método, gobierno, economía y manejo de las naciones industriales, para hacer cálculos y cotejos y veremos que sus pequeñas estériles Islas, a fuerza de brazos, las hacen valer muchos miles mas que a las que a nuestro Rey y a nuestra nación, unos inmensos terrenos por sí mismos fértiles y fecundos, pero abandonados y sin cultura»... «Cuando los extranjeros sacan partidos tan ventajosos de unas Islas que en comparación de nuestros inmensos continentes de Nueva España, Tierra Firme y el Perú, son unos puntos indivisibles en comparación de una grandísima circunferencia, los españoles hacemos un comercio miserable». M. GUÓN, *Memoria sobre el libre comercio*, pp. 258 y 264.

66. «Todas las naciones se engrandecen por principios naturales y las que están decadentes deben su mal estar a la menor actividad y a una falta de luces que es patrimonio de la desidia. Libertad y actividad son los medios con que los ingleses emprendieron su gran idea de comercio universal». CAMPOMANES, *Reflexiones*, p. 384.

67. «El comerciante no toma parte en el guerra, es un vecino del universo, que busca sus ganancias en todos los ángulos de la tierra y está siempre en paz con todos sus habitantes». P. RODRÍGUEZ CAMPOMANES, *Apuntaciones relativas al comercio de las Indias*. (Cit. por M. BUSTOS RODRÍGUEZ, *El pensamiento socio-económico de Campomanes*, Oviedo, 1982, p. 244).

Es por entonces, también, cuando se plantea el poder de una monarquía, haciéndola derivar de los valores burgueses de población y comercio y no ya de los antiguos de conquista y dominio, por lo que la idea de Imperio queda relegada a un segundo plano en favor de un Estado comercial. Así, Campomanes puede hablar sin ambages de la «mala constitución del todo de la monarchía española basada en el hecho de dominar muchas naciones sin reunir las a unos mismos intereses, de donde resultaba que la monarchía universal española era una pura ostentación vana y sin utilidad alguna»⁶⁸.

En cualquier caso, el tiempo de cambio de los viejos principios económico-políticos ha llegado: «A la verdad ya es tiempo después del transcurso de tres siglos para pensar de una vez en arreglar de última mano y seriamente, un negocio tan importante, cuyos principios son conocidos y constantes a los que meditan el curso general del comercio de toda Europa».

Así, se hace preciso un cambio de mentalidad que acoja el nuevo concepto colonial de América: «los españoles han mirado con desprecio todo lo que no tenía abundantes minas de oro o plata. De este mal principio se han derivado peores consecuencias»⁶⁹. Por ello, así aunque se reconoce que «la extensión de las Indias Occidentales no permitió a los españoles poblar todas las partes de su Continente ni aun de sus Islas» se manifiesta a continuación la creencia de que «estos vacíos

68. *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*, p. 62. Estas ideas de Campomanes, propias del Montesquieu del *Espíritu de las leyes*, acabaron por gozar años más tarde de difusión general. Así Francisco Javier de Uriortua hablaba en 1779 de que «los inveterados vicios de aquel comercio estaban en la Constitución por lo que se hacía indispensable que esta se variase»; una Constitución basada en el monopolio «este vicio destructor de nuestra España y que ha mantenido la miseria en nuestras colonias más de dos siglos y medio... No es menester buscar otra causa del atraso del nuestro comercio, todo el que se halla reducido a un verdadero monopolio, como es el que hemos hecho hasta ahora con nuestras Américas es imposible que prospere. Los intereses del monopolista son absolutamente contrarios a los del Estado». *Informe sobre la libertad del comercio que por particular comisión de la Real Sociedad Económica de esta Corte, extendió D..., en todo conforme a una observaciones que presentó él mismo en una Junta creada por la Sociedad para aquel objeto, en Espíritu de los mejores diarios literarios que se publican en Europa*, n.º 147, 22 de septiembre de 1788, p. 405 y n.º 148, p. 421.

69. *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*, p. 101. Sin embargo constata que «en el presente siglo se piensa de otro modo. El dinero es un mero signo aunque preciso para el comercio». *Ibid.* p. 203.

fueron causados por el defecto de minas de oro y plata, único móvil de aquellas rápidas expediciones de los primeros conquistadores españoles. Fabulosas parecerían sus empresas a los que no supiesen cuanto puede en el hombre el amor de el oro»⁷⁰.

Para contrarrestar este mal principio se pretende promover una nueva colonización, en el convencimiento de que «sin establecer colonias propias, el comercio siempre será precario y aun el gobierno de las Indias dependerá únicamente de los misioneros»⁷¹. Así se hace preciso repoblar muchos lugares descuidados desde la Patagonia hasta California, pasando por Panamá, Honduras y Florida, desterrando el viejo tópico de su posible perjuicio para la nación que se compensa con la simple realización del comercio útil, evitando la concurrencia de las colonias. En este punto se destaca la escasez y debilidad de los establecimientos españoles en América que contrasta con el modo de poblar y manejar sus colonias los ingleses, hasta el punto de poder constatar que sólo una colonia, la de Boston, capital de nueva Inglaterra, «tiene mas navegación que todo el reino de España y sus vastos dominios de América»⁷². Esta circunstancia, sin embargo, debiera servir de acicate al propio despegue

70. *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*, p. 21. En el mismo sentido se expresaba años más tarde M. Gijón: «Los españoles no contamos en todo aquel grande Imperio de los Incas del Perú, sino con los cerros y montañas de Potosí, en que están las minas de plata y con los lavaderos de Chocó, de que se saca el oro. Ya se ve que para traer a España todo el oro y plata que producen aquellos reynos sobra el buque de un navío. Los extranjeros tienen y cuidan de la verdadera riqueza que consiste en los frutos, materias primas y manufacturas, para cuya compra se necesitan el oro y la plata».

71. CAMPOMANES, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*, p. 87. Por su parte M. Gijón, podía decir: «En el presente siglo sabemos que el principal estudio de las potencias es fundar colonias para enriquecer sus estados sin perdonar gastos ni fatigas que conduzcan al fin». *Memoria*, p. 277. Unas colonias que, por lo demás, debían integrarse en un Estado nacional hemisférico, como el concebido por Campomanes en sus Apuntaciones: «trátese enhorabuena a aquellos naturales con toda la equidad que conviene a unos vasallos tan beneméritos. Esto lo pide así la buena razón política entre individuos que forman una misma nación...» KREBS WILCKENS, *Pedro Rodríguez Campomanes y la política colonial española*, p. 71; por más que otros políticos, como Aranda, fueran partidarios de reforzar los intereses de la «España europea» pues «la del otro lado del charco océano la hemos de mirar como precaria a años de diferencia. Y así, mientras la tengamos, hagamos uso de lo que nos pueda ayudar ...» Carta a Floridablanca, París 21 de julio de 1785, en DELGADO RIBAS, *América en la teoría y praxis política de José Moñino*, p. 145.

72. CAMPOMANES, *Reflexiones*, p. 267.

colonial: «los progresos espantosos que en 150 años han hecho las colonias inglesas al norte de la América... nos están amonestando para que despertemos de nuestra letargia en esta parte»⁷³; para ello basta con copiar su admirable ejemplo colonial, basado en criterios mercantiles al estilo de los antiguos colonizadores griegos y fenicios⁷⁴, sin olvidar el cultivo de la tierra capaz de facilitar una mayor ocupación a los hombres así como un más activo tráfico comercial. A este fin y dejando a un lado consideraciones humanitarias, se considera uno de los arbitrios más pronto y fáciles para desarrollar la agricultura, la introducción masiva de esclavos negros, los más aptos por su fuerza y resistencia para poner en producción tierras vírgenes⁷⁵.

Una vez aclarado el punto de la neocolonización se cuestionaba el sistema de comercio hispanoamericano, desarrollado en régimen de monopolio desde el siglo XVI. Concebido el estanco del comercio en Cádiz como la raíz del mal, se propone la extensión del comercio directo y libre de todos los puertos de la Península con América. Así, la máxima de Bernardo Ward, «la libertad es el alma del comercio y todo género de estanco su mayor contrario» se convierte en la fórmula esencial que condensa todo el programa económico de los ilustrados en la segunda mitad del siglo XVIII. Para ello, una y otra vez se hace referencia al *mal methodo* comercial español, basado precisamente en el «espíritu de estanco, que es diametralmente opuesto al mercantil»⁷⁶, así como al atraso de España en la aceptación de los verdaderos principios del comercio, fijados ya un siglo atrás en el Acta de Navegación inglesa, causa última de su revolución mercantil, con su franquicia general de comercio colonial, extendida a todos los puertos de la nación, y su tráfico de géneros y manufacturas limitado a barcos propios. Una costumbre dañosa, opuesta a estos sanos principios mercantiles, había mantenido a España

73. *Ibid.*, p. 303.

74. BUSTOS, *El pensamiento socio-económico de Campomanes*, p. 270.

75. Los negros, esos «utilísimos habitantes a quienes deben los europeos todo el beneficio y cultivo de las producciones americanas» son, a la vez, «hombres que nacieron libres y vienen a la esclavitud sólo para satisfacer la avaricia de los europeos». CAMPOMANES, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*, p. 95; cf., p. 251. Sobre la utilidad colonial de los negros se explanaron muchos otros autores reformistas de la época y en especial M. GUÓN, *Memoria*, pp. 277 y ss.

76. CAMPOMANES, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*, p. 67. B. WARD, *Proyecto económico*, ed. J. L. CASTELLANOS, Madrid, 1982, p. 173.

apartada del camino correcto que marcaba la práctica colonial de Inglaterra, Holanda, Francia o Dinamarca, representando también en este campo una excepción: «No puede creerse que por espacio de 200 años hayan subsistido en España unas reglas de comercio destructivas de la nación y de la marina españolas. La sola costumbre es capaz de haber habituado la nación a gobernarse por unas máximas tan perjudiciales y opuestas a los principios verdaderos del comercio y que ninguna nación culta ha adoptado»⁷⁷.

Sin embargo, el avance del siglo, desde los reinados de Felipe V y Fernando VI, había ido debilitando las ideas exclusivas y aun el monopolio andaluz del tráfico indiano con la creación de compañías de comercio privilegiadas, correspondiendo una vez más al reinado de Carlos III el poner las bases de la *pública felicidad* al sancionar la libertad de comercio de España con sus colonias. De este modo, a juicio de los ilustrados, había llegado el momento de desterrar la costumbre dañosa imponiendo en su lugar el imperio de la razón, con ayuda de los buenos ciudadanos y magistrados, capaces de orientar con sus luces la labor de gobierno.

SANTOS M. CORONAS GONZÁLEZ

77. CAMPOMANES, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*, prólogo. En carta a Craywinkel de 4 de abril de 1760, Campomanes confesaba no poder alcanzar en qué se fundaba «la privación que la costumbre mantiene a pesar del atraso que sufrimos en la marina por este radical defecto y estanco del comercio fijado a Cádiz y a algunas compañías de comercio, como si el resto de la nación no tuviese derecho a traficar en la América o las leyes fundamentales o intereses de la monarquía lo prohibiesen. Confieso que no encuentro otra causa que la costumbre y las falsas ideas de comercio que se han divulgado en España donde sobrepujan de ordinario cualesquier reparos a toda actividad». *Epistolario*, I, p. 74.

APÉNDICE

I

1778, febrero, 28

DISCURSO SOBRE LA LIBERTAD DE COMERCIO, CONCEDIDA POR S.M. A LA AMÉRICA MERIDIONAL, PRESENTADO A LA REAL SOCIEDAD DE AMIGOS DEL PAYS, POR DON FRANCISCO CABARRÚS

APC. 54-1

Señores. Todo quanto conduce a la felicidad pública interesa especialmente a nuestra Sociedad. Separados por nuestra constitución de la Administración no podemos hacer mas que gemir sobre los abusos, buscar su origen y proponer los medios de su reforma; pero, si según la observación juiciosa de un contemporáneo nuestro, los que mandan, arrastrados por un movimiento rápido, no pueden deternese en medio de su carrera para contemplar y analizar el mismo impulso que siguen, necesitan de que los sabios pacíficos y atentos observadores, estudien sus operaciones y les manifiesten después lo que resulta de sus cálculos, para enmendarlas o proseguirlas, de forma que qualquiera Estado, necesita de dos especies de ministros, los unos que mediten y los otros que egecuten. Felices las naciones, cuyos Ministros no nacieron en el orgullo ni en la pompa y que el ocio de una condición privada les dejó lugar para que meditasen filosóficamente lo mismo que debían obrar algun día. Nuestra nación, Señores, se halla hoy en este caso y no creo que devo temer la nota de adulador, si digo que nuestra Sociedad se puede graduar de un cuerpo de ministros pensadores, útil al gobierno y por consiguiente a la nación; tal es el mérito de nuestras reflexiones, que parecen inútiles al vulgo, y que, en mi sentir, equivalen a las acciones mas eroycas hechas en servicio de la patria. Quedará en duda, para la posteridad mas remota, si el respetable magistrado que vemos sentado entre nosotros fue mas util a su pays, o por los servicios activos que le hizo en su empleo, por el impulso feliz que dio al genio de su nación. La existencia de este cuerpo, es uno de los mayores efectos de este impulso. ¿Quién hubiera dicho veinte años ha, que habría, no solo en la capital sino también en todas las provincias, cuerpos de ciudadanos, que despreciando las vanas e impertinentes prehemencias de nacimiento o estado, se juntarían todos a porfia? Estudiarían la verdadera ciencia del

hombre, procurarían la felicidad común sin interes, y sin vanagloria y exercitarían aquella verdadera virtud por tanto tiempo desconocida en el monton de virtudes ficticias con que quiso la ignorancia suplirla. ¿Quién hubiera dicho que existiría un cuerpo en que se hacían familiares las nociones de livertad, de propiedad y de justicia en que quedarían apreciados en su verdadero valor, los estorbos que había multiplicado el interés mal entendido del fisco, y que los oponía en todas partes á los beneficios de la naturaleza, a los conatos de la industria; en una palabra, a la felicidad común? Nadie, sin duda, podía vaticinar revolución tan importante y tan dichosa, que da las mayores esperanzas y cuios efectos empiezan ya a conocerse. Haga lo que quiera el error para defender su imperio amenazado de ruina; junte sus tenebrosas huestes, podrá acaso, sacrificar en la sombra de la noche, a algún sabio a su favor, pero el fruto de unas meditaciones, fermentará en el silencio, y sus efectos serán la época feliz que disipen las preocupaciones nocivas. La concesión tan importante de libre comercio que acava de hacer S.M. y la cooperación del ministro ilustrado que ha savido escoger pueden esperanzarnos que esta época no es tan remota como algunos piensan. Esta concesión, Señores, me ha parecido motivo suficiente para romper el largo silencio que he observado desde que la Sociedad me admitió por uno de sus Individuos; incapaz de adulación, más incapaz aún de dominar la fuerza irresistible con que me arrebató la verdad, he abrazado con gusto esta primera ocasión de pagar a S.M. el tributo de alabanza que deve esperar de qualquiera alma sensible, haciendo algunas observaciones sobre la importancia de los beneficios que desde luego redundarán en gloria de bien hechor; por mas que el asunto se presente a mi idea fecundo e inmenso, me contentaré con apuntar con mi devil talento, lo mismo que con mas extensión y eloqüencia, podran VSS. explayar.

Aunque la livertad de comercias indistintamente con quasi todos los puertos de la Monarquía, se ciña hoy a algunas provincias, este principio da a entender qual es el ánimo del gobierno, pues si limita en el día este beneficio a una gran parte del continente, no es por que no sabe que toda la América es acreedora al mismo acto de beneficencia o, por hablar con mas propiedad, de Justicia, sino porque tal es la deprabación del espíritu humano quando ha estado mucho tiempo oprimido del error que es preciso para restituirle a su primitivo estado, proceder con el mismo tiento sin duda se empleó para deteriorarle; y para no arriesgar la verdad, es preciso insinuarla con cuidado y con una cierta progresión invencible. ¿Quién creyera Señores, que la livertad de comercio, assí en la Metrópoli como en las Colonias, tiene todavia acerrimos contrarios? Los unos, que aunque conozcan sus ventajas, interesados en el monopolio, no miran mas interés en el Estado que el suyo y, acostumbrados por una larga posesión a participar, sin mérito y sin trabajo, el lucro inmenso que produce a las corporaciones de que son miembros, una mala legislación, miran como injusto y enemigo, al que desea hacer comunes los conductos de riqueza estancados hasta entonces en sus manos. Los otros, son aquellos hombres, al parecer mal organizados, que se puede decir han renunciado formalmente al derecho de pensar; cuya alma, cuios entendimiento, bien analizados, no son mas que el producto de los errores, fábulas y caprichos de que se inbuyó su niñez, que proscriben una verdad por nueva y adoptan un error por antiguo. En fin, aquellos hombres, que sin meditar, sin calcular, sin conocer, juzgan unicamente de las cosas por sus fechas. Estas son las dos especies de contrarios que tiene que convatir la

livertad, quiero decir, el interes de pocos y la ignorancia de muchos. Pero que hay que maravillarse? Qual es la verdad, ó el conocimiento util que no haya traído persecución a su autor? Desde Sócrates hasta nosotros, muchos han pagado con su sangre, la gloria de bien hechores del género humano.

Habrá quince años, que se estableció la livertad del comercio de grano. ¡Qué gritos! ¡Qué murmuraciones! no causó esta ley tan justa y tan util. Ha sido preciso que un Rey constante mantuviese con toda su autoridad y que un gran hombre defendiese con toda su eloqüencia este primer paso a la felicidad pública; ¿pues acaso estos murmuradores habían consultado el interés del labrador? ¿Conocerían la propiedad que adquiere con su trabajo sobre los frutos que cría? Propiedad imprescriptible que sirve de cimiento al pacto social y de la qual dimana la livertad de disponer de ellos, segun y como quisiese? No señores, se atribuye a la ley los efectos de la vicisitud de los tiempos, sin atender a que en el espacio de quince años, el aumento del numerario ha de alterar, sensible y necesariamente, los precios de todos los géneros, sin exceptuar los de primera necesidad; se infería de la carestía del trigo, la necesidad de estancarlo, y mientras la voz unanime de los labradores, colmaba de bendiciones al Monarca que los había restaurado en sus derechos, un tropel de cortesanos ociosos e ignorantes medía por su interés el de las campiñas que no conocía. Sería fastidioso proferir aquí las paradoxas que se han sembrado sobre el asunto: Me contentaré con referir que habiendo, la última vez que se puso la cosa en duda, consultado a varias comunidades sobre lo util o perjudicial de la libre circulación de granos, me consta que quando la una firmó la consulta, declarando esta libre circulación por perjudicial, tenía encerradas 40.000 fanegas de trigo que no quería vender a 42 reales. Pero, a pesar de esto, dura y permanece la ley benéfica: el rompimiento de muchas tierras es un argumento contra el qual no valen los clamores ni sofisterías; y si esta ley no ha producido todos los efectos que se deven esperar de ella, culpemos a los demás abusos que devilitan al Estado y que no causan menor daño en este ramo que en los demás.

En la misma época, con corta diferencia, concedió S.M. el libre comercio a las Islas de Barlovento; acavava La Habana de experimentar todo el furor de la guerra; acababa de perderse en ella una compañía opulenta, cuya existencia, apenas se conoce el día de hoy. La manutención de esta Colonia costaba anualmente a la metrópoli una cantidad crecida; algunas cajas de azúcar y algunos cueros, eran todas las riquezas que producía a la España la mayor isla de su dominio. Se quitan los grillos del monopolio y apenas entra la livertad en la isla quando la agricultura y el comercio, hacen en ella progresos rápidos; ciento y cincuenta naves, acuden anualmente al mismo puerto, que antes solo recibia quatro rexistros; la España adquiere una marina mercantil; una provincia industriosa halla fomento para sus fábricas en el nuevo despacho de sus géneros y para su agricultura en el de sus frutos; y el cathalán reducido antes a costear el Mediterráneo, manifiesta diariamente en el océano, su intrepidez y su destreza. Doce mil cajas anuales de azúcar, no solo inutilizan en muchas partes las porciones crecidas que recibíamos del extranjero, sino también nos dan esperanza de poder surtir al Levante con preferencia. En fin, como si la Providencia huviese querido hacer visible su protección a favor de la Ley benefica cuyos efectos refiero, una cosecha desconocida se aparece de repente en la isla de Cuva y la última flota no ha llevado mas de la tercera parte de la cera del Norte que embiábamos a la nueva España.

Permítaseme Señores, detenerme un poco, al acavar la exposición rápida y muy por mayor de las ventajas que ha producido la libertad del comercio a las Islas de Barlovento. Estas ventajas son inegables; poco hay entre nosotros que no hayan visto documentos que acrediten el aumento sensible de las cosechas, poblaciones, marina y comercio de La Habana. Si las demás islas, no se han aprovechado igualmente, es porque la mayor parte de ellas es inculta; porque, alucinados por el oro, hemos despreciado la agricultura que solicitaban aquellas Islas, que en manos de otras naciones menos ricas de metal y de terreno, hubieran sido un manantial de verdaderas riquezas; porque, en fin, la situación de La Habana la favorece. Estoy muy lejos de negarlo, pero siempre que quedase provado como queda, que antes de la libertad, La Habana era gravosa a la Metrópoli, y que después se hace diariamente más útil, me parece no tendrán los monopolistas (porque así es preciso nombrarlos) abjección regular que hacer.

Apliquemos Señores, estos mismos principios de libertad, a nuestra América, y veremos que resultan consecuencias iguales; que las mismas ventajas que nos ofrece La Habana se aumentan en razón de la inmensidad del terreno con la causa que las produce; que todas las provincias marítimas de la metrópoli salen, a ejemplo de la Cathaluña, del letargo en que las sepultaba el monopolio; que aumentan su agricultura con la facilidad de enviar sus frutos, que adquieren fábricas por que tienen despacho seguro de su géneros, y que crean una marina mercantil por que logran la proporción de exercitarla. Pero, Señores, que una ciudad, un puerto, disfrute el privilegio de ser el conducto indispensable del comercio de la metrópoli con sus colonias; que el labrador y el fabricante de Valencia, el comerciante de Galicia, devan forzosamente pagar al comisionista de Cádiz, una comisión inútil, por una operación que pueden hacer por sí, y de que, no se les puede despojar sin erir la ley fundamental de los Estados que es la propiedad de sus individuos, que sin atender la conveniencia del que embía, la necesidad del que recibe, se quiera surtir a millares de lenguas en determinado tiempo y recibir igualmente todos sus productos; que, en lugar de poner la mayor economía en esta operación de comercio, que redunde en beneficio o perjuicio del consumidor, se le grave con los intereses crecidos, gastos inmensos, y riesgos que resultan de estas carabanas marítimas: Este sistema, Señores, me parece se hará difícilmente creíble para la posteridad. De este sistema, más que de la tiranía tan decantada de los que mandan en la América, dimanó necesariamente la miseria de aquellos payses, y la decadencia del nuestro; digo la miseria de aquéllos, pues aunque algunos españoles disfruten en ellos riquezas exorbitantes, nada acredita más la pobreza que la desigualdad de fortunas. La riqueza en un pueblo no consiste en el fausto de pocos, sino en las conveniencias de muchos; menos opulencia para los unos y que a nadie le falte lo necesario, este es el principio de una buena legislación: Juzgando por este principio, advierto, que en el vasto continente de nuestra América, una cortísima porción de ricos, domina no solo a los restos de aquellos indios tan lastimados, y tan lastimables, pero también muchos descendieron de los primeros conquistadores, que padecen en la pobreza, y la opresión, la resulta del mal gobierno que establecieron sus padres. Todos estos hombres, oprimidos por las leyes prohibitivas del comercio de Indias, recibían la ley del Mercader que les vendia los generos de su consumo, y la recibían también para los frutos de su cosecha, por la necesidad de comprar y la necesidad de vender en cierto tiempo a tantos hombres, entre los cuales no cavía concurrencia. Los precios exorbitantes, impuestos así en los géneros como en los re-

tornos, las dilaciones extraordinarias, causadas por la misma naturaleza de las flotas, y después por el interés particular de los flotistas, dilaciones que en estilo de comercio significan intereses, la exorbitancia de los seguros al menor rezelo de guerra, el aumento repentino de precio que la publicación de una flota causaba en todos los géneros de la Europa, con el tropel de comisiones que se juntaban en las fábricas, todo esto iba recargado en los generos; de forma que me atreberé a decir que un morador de Nueva España, en todo aquello que consume de Europa, paga un sesenta por ciento mas de lo que debería pagar. La precisión de vender sus frutos a pocos compradores en tiempo señalado, le obliga a malvaratarlos, de que resulta la necesidad de contravando, que nace solo de la desproporción del beneficio con el riesgo. Bien se pueden multiplicar los Guardas, y las Aduanas; qué gobierno podrá prometerse alucinar los pueblos al punto que renuncien a unas ventajas tan crecidas como las que resultan para nuestros colonos de comprar directamente del extranjero sus géneros y de venderles sus frutos. Las leyes en que el interés particular se halla conuinado con el interés público son las que defienden y aseguran un país, assí contra las imbasiones publicas como contra la guerra tácita de industria que se hace en las naciones. Si la ley de libertad que celebramos deja algo que dessear, solo es una mayor reducción de derechos. Esta reducción, ha de ser tal que el interés de su defraudación no iguale los riesgos. ¿De dónde dimanaron, Señores, todos estos males? Cómo pudieron durar semejantes abusos, la Historia nos dará la solución de este problema: las Leyes de Indias, como todas las demás, llevan la señal de su siglo y de sus autores. Estoy muy lejos de renovar aquí las imputaciones tal vez calumniosas, que han intentado el odio, y la parcialidad de algunos escritores. Pero también me valdré del privilegio concedido a la posteridad de juzgar desapasionadamente a sus antecesores. ¿Cómo podían aquellos conquistadores, cuio valor y talento merecen el aplauso y la admiración de los políticos, al paso que entristecen al hombre sensible, como podían dictar otras leyes que las que citamos? Un hombre armado desprecia la agricultura y el comercio, acostumbrado a operaciones rápidas y violentas, quiere enriquecerse con la mayor prontitud. Si a esta inclinación, natural en su profesión, añadimos el entusiasmo de que devían forzosamente ser animados aquéllos vencedores, la ignorancia, y las preocupaciones de sus siglo, hallaremos tal vez el verdadero origen de la opresión de las Indias. El español, no vio en el basto continente de la América más que el oro; en vano la naturaleza prodigava en aquellos payses toda su pompa, sus mayores fenómenos, y sus más preciosas riquezas; la naturaleza fue muda e insensible para aquellos ojos que no estaban acostumbrados a mirarla, o no hizo más que excitar una admiración vaga y estéril. Despreciaron los Conquistadores la superficie de la tierra y quisieron penetrarse en sus entrañas; hubo minas y excavaciones y se necesitaron brazos que desenterrasen el oro. Pero el soldado codicioso que hallaba la mina no lo era bastante para beneficiarla a costa de su vida; fue preciso pues, esclavizar los Indios para esta tarea. El Gobierno, al cavo de cierto tiempo, quiso participar con más seguridad las ventajas de tan grande descubrimiento. Y, entre otras disposiciones, tomó la de gravar con fuertes derechos, assí los géneros que se embiaban a Indias, como los retornos que se recibían; y para asegurar su comercio contra los piratas, acudió al expediente de las flotas, primeramente en Sevilla, y después en Cádiz. Desde entonces Cádiz y Sevilla fueron comerciantes, pero la España dejó de serlo. Aquél manantial que debía derramar en toda la Monarquía la felicidad y la vida, se estancó en manos de algunos comerciantes

codiciosos. Estos vendiendo después al Estado en sus urgencias, sus costosísimos socorros, lograron confirmaciones repetidas del abuso. Entonces se estableció la preocupación, que, para decirlo de paso, reyna aun y es uno de los argumentos que opone el monopolio; digo que se estableció entonces la preocupación, de que eran sus riquezas el recurso más seguro del Estado. Quando la gran cantidad de numerario que resultó del descubrimiento de Indias, alteró la mano de obra en España; quando la despoblación causada por el mismo motivo, y por las operaciones mal entendidas de una política poco convinada, se hizo más sensible, entonces las fábricas de Cuenca, Segovia, Toledo y demás ciudades del interior, no pudieron sostener la concurrencia con los géneros que embiaban por mar, otras naciones más pobres, y principalmente con la facilidad que había para eludir los derechos de su introducción, entonces quedaron aniquiladas más fábricas; las campañas pidieron en vano brazos que las cultivasen y dos siglos después de la conquista de la América, los dinamarqueses y los genoveses, tuvieron que alquilarnos sus buques y sus marineros. La nación descubridora del Nuevo Mundo, rodeada de ambos mares, preponderante en la Europa perdió su marima mercantil, y su comercio, y solo quedó por factora de las demás, tal es, por una ilación sensible y natural, el efecto que han producido las leyes prohibitivas de Indias. Pero para que esmerarnos en inducciones quando tenemos hechos patentes que acreditan lo errado del sistema que hemos seguido, y lo útil del que abrazamos en el día: quando nos faltase el de La Habana; quando las Colonias Franceses no nos diesen, prueba de lo que pueden la industria y la libertad, pues la Francia saca por la agricultura y el comercio de sus quatro o cinco colonias, tanto como la España de toda la América meridional; quando nos faltasen semejantes exemplos, podremos apartar la vista del magnífico espectáculo que nos ofrece la América, antes inglesa; hablo de aquellas colonias que pueden asustar a un político astuto y limitado; pero que interesarán siempre al verdadero político, que es el filósofo; de aquellas colonias que reúnen toda la civilización y las luces de la Europa con la sencillez de las costumbres antiguas, que compuestas de agricultores, de marineros, de comerciantes, saben cultivar estas profesiones útiles, al paso que defienden valerosamente sus derechos con las armas y los aseguran con la mejor legislación; en fin de aquellas colonias que dieron a las demás Naciones conquistadoras de la América lecciones de humanidad y de justicia, y entre las quales parece haverse refugiado la felicidad desterrada de nuestro emisferio. Estas colonias no tienen minas, pero tienen numerosa población, tienen riquezas verdaderas y que nadie puede quitarlas; ármese el despotismo, bien podrá destruir sus establecimientos, pero a millares de leguas formará aquel pueblo, otras posesiones que animadas por los mismos principios florecerán del mismo modo. Supongamos al contrario que la naturaleza por un fenómeno imprevisto nos hiciese inaccesibles las minas, quien negará que nuestra América quedaría desierta o por lo menos perdida para nosotros. De esta diferencia de efectos se puede conocer la diferencia de principios que hemos seguido. Sentiría, Señores, que VSS. pudiesen sospecharme de parcialidad, assí por la cita que hago de estos exemplos, como por la enumeración de las causas que he asignado a la decadencia de la metrópoli y a la miseria de sus colonias. No ignoro las ventajas que han tenido las demás Naciones en las suyas, como son la de tener menor terreno que poblar y por consiguiente poblarle mejor; la de no encontrar minas, y dever poner todo su conato en la agricultura y sobre todo, la de haver hecho la mayor parte de sus establecimientos muy posteriormente a los de la España, aprovechandose de

las luces y conocimiento de su siglo. Disto mucho de querer atribuir a una nación generosa, perspicaz y profunda, el delito de algunos hombres de que fue víctima y, desde luego, no temeré decir que si qualquiera otra nación de las que culpan tan temerariamente assí el descubrimiento como la administración de las Indias por los españoles, los huviese hecho en el mismo tiempo, con las mismas circunstancias, hubieran sido uno y otro más crueles, y menos conuinados. No hay más que consultar la Historia en épocas posteriores a la de que se trata para hallar en sus atrocidades y delirios justificada mi aserción.

He citado, Señores, de propósito, las colonias inglesas, por que no ignoro que la insurrección de estas contra su Metrópoli es el más poderoso argumento de los enemigos de la livertad, que quieren con este egemplo acreditar la bondad del sistema que hemos seguido con nuestras colonias, por las malas resultas que ha producido el sistema contrario a los ingleses. No quiero valerme para responderles de las ventajas que me subministra el asunto, pues sin atribuir esta insurrección a la prosperidad y livertad legal que han disfrutado, se podrían hallar sus verdaderos motivos en las proscipciones de la metrópoli, tal vez en la naturaleza de su gobierno, o bien la variedad de sectas, o en otras circunstancias que nada dicen con nuestra América. Pero prescindiendo de estos motivos, concediendo que la Metrópoli no ha causado por la mudanza de su sistema la revelión de las colonias, y que el americano alucinado por el conocimiento de sus fuerzas y de su poder, ha roto voluntariamente los vínculos que le unían con la Inglaterra; concediendo que estos hombres pacíficos, se hayan dedicado a padecer todo el peso de una Guerra Civil únicamente para lograr un título de independecia, que en sus efectos para los individuos no puede ser preferible a la livertad que gozaron tanto tiempo vajo la protección de la Gran Bretaña, concediendo en una palabra, que esta insurrección, es únicamente el efecto de su prospetidad (cuyas suposiciones son inadmisibles, y quedan desmentidas por todos los hechos) digo, que concediendo todo esto no puede devilitar, ni hacer dudosa la bondad de la ley que celebramos. En efecto, Señores, qué doctrina más abominable; más indigna del Rey benéfico que nos gobierna y de una nación generosa, que la que aconseja cometer un mal cierto, destruir y oprimir a los vasallos, para precaverse contra un succeso incierto, remoto, y que una sana política puede siempre impedir. Ninguno de los que hacen semejantes argumentos quisiera que se aplicasen sus consecuencias a su Patria y a su persona; pero acostumbrados a mirar a la América como esclava juzgan justo qualquier medio de mantenerla en el mismo estado. Pero prescindiendo de estas consideraciones; qué utilidad producen para un gobierno unos miembros oprimidos, abatidos y encadenados que quedan sin uso, sin vigor, y si me es lícito decirlo, son como aquellos paralíticos, que ocupan un puesto inútil en el cathalogo de una ciudad por sus nombres, pero que muertos verdaderamente para la República solo la causan un gasto y un peso inútil. Pero si, al contrario, las colonias son miembros de la Metropoli, si hacen parte de su fuerza, me parece quedará sin duda, que el Estado tiene el mayor interés en hacerlas florecer. El sistema que abraza hoy el gobierno, es el efecto de la ilustración, y de la experiencia, y este sistema será constante. Desengañado para siempre con los perjuicios que ha causado la opresión, quiere hacerse amable su dominio y borrar la memoria de los perjuicios que padecieron aquellas comarcas. Sigamos pues, con ánimo el plan de beneficencia que emprendemos, seguros de que los vínculos que formarán el interés y el amor, serán más estrechos y durables que los del temor y la fuerza. Esta concesión hecha a las provincias de la America meridional, las vivificará, las ilus-

trará, y no pasará mucho tiempo sin que tengan agricultura, comercio, y marina mercantil. Todos los frutos de sus suelo tomarán nuevo valor y la España logrará disminuir por este medio la valanza que paga en dinero efectivo a las demás naciones. La interacción de los géneros en el Perú inutilizará los repartimientos, mal necesario con el monopolio, pero incompatible con la libertad. Estas son las principales ventajas que resultan de ella: el adquirir verdaderas riquezas, aumentar nuestra agricultura y nuestra industria, asegurarnos la fidelidad de la América en sus intereses y su prosperidad, y, en fin, dar un nuevo vigor a la Metropoli en las fuerzas de sus colonias.

Qué nos queda mas que desear, sino que este sistema fecundo de libertad, se manifieste con toda su extensión en uno y otro emisferio; que la sana política, y el amor de la humanidad que le dictaron jamás se aparten del trono y aclaren los demás abusos que impiden a la España de llegar al punto de prosperidad a que la destinó la naturaleza. Tenemos, Señores, un Monarca, que se precia de ser hombre; que no desprecia el consejo y la instrucción; que desea el bien, ama la verdadera gloria y en cuya grande alma todos los proyectos útiles hallan abrigo y protección. Qué ocasión mas oportuna para dar el último golpe al monopolio. ¿De qué servirá el haver libertado de su yugo a las colonias, si la metropoli yace encadenada en sus grillos? VSS, deven manifestar los perjuicios que causa, e ilustrar a la Nación sobre sus verdaderos intereses. VSS. deven evidenciar que los verdaderos recursos del Estado se hallan en la felicidad y robustez del cuerpo político, en una agricultura extendida y próspera, en las manufacturas, en los comerciantes, que a fuerza de trabajo y de industrias vencieron los obstáculos que les oponían la fortuna y la concurrencia; y que estos recursos en fin, se hallan en el amor, en el entusiasmo patriótico de un pueblo, a favor del gobierno que le hace dichoso. Digalo la Inglaterra que apurada al parecer en el día, halla defensores, y dinero en el amor de sus ciudadanos; todos a porfía se sacrifican para una Administración, cuyas ventajas conocen; no necesita favorecer al monopolio para hallar socorros voluntarios, pronto, gratuitos, y de que los payses en que reyne jamás serán capaces. Estas verdades, Señores, me parece son el objeto principal a que deve encaminarse nuestro examen y nuestro zelo. El Ministro que hace inmortal su nombre por la libertad que concede al comercio en las Indias, no puede por sí solo obrar la felicidad de su pays y quedarán infructuosos sus esfuerzos, sino se hallan coadyuvados por lo que mira a la metrópoli. Los demás, animados del mismo patriotismo, no esperan más que ocasiones oportunas en que puedan acreditarlo, y si se desanimaban por las calumnias clandestinas con que el monopolio procura infamar a los bien hechores de la patria. VSS, deven alentarlos, presentándole la Europa y la posteridad que aplaudirán sus disposiciones. Estas verdades perjudican el interés momentaneo de algunos particulares; pero interesan toda la nación; devemos publicarlas por que entran especialmente en nuestro Instituto. Si otros abusos, acaso tan perjudiciales nos precisan al silencio, empecemos siquiera, la obra de la felicidad pública, adelantemos en la carrera que hoy se abre, y animemos con nuestro exemplo a nuestros sucesores a que la sigan con conocimiento y con más acierto. Este, señores, me parece el mejor medio de corresponder a las intenciones del Rey benéfico, cuyo nombre será siempre precioso a la España, así por haver sido el primero en derrivar los estorbos con que el monopolio hacía inaccesibles nuestras colonias y haverles facilitado una correspondencia segura y cierta con la metrópoli, como por haver restaurado al labrador en sus derechos y haver, en una palabra, por muchas providencias útiles y

justas, puesto con mano poderosa, los cimientos de la verdadera felicidad de su Estado.

La Sociedad, puede pagar mejor que yo a S.M., el tributo de alabanza a que es acreedor. Mi ánimo no ha sido más que seguir el impulso de mi corazón que, desseoso del bien de los hombres y principalmente de un pays cuyos beneficios me han naturalizado en él, se enciende de amor por la verdad y de odio contra la injusticia. Si el poco tiempo que he tenido ó la forma misma de mi discurso han dejado en el alguna obscuridad, y que en lo demás mi zelo merece el sufragio de la Sociedad, ofrezco ilustrarle con notas instructivas que prueven sus varias aserciones y den a esta obra fuerza de racionio y evidencia.

II

S.l. s.a. [Cádiz, 1778, marzo]

REPRESENTACIÓN DEL CONSULADO DE CÁDIZ SOBRE EL COMERCIO LIBRE

B.N. Madrid. ms. 18.264

Señor. El Tribunal del Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias con el más profundo rendimiento a los Reales Pies de V.M.: Dice, que por el Presidente de la Audiencia de Cotratación se le ha comunicado la Real Orden que en fecha del mes próximo anterior le fue dirigida por la Secretaría del Despacho Universal de Indias, con algunos exemplares impresos del Real Decreto expedido por V.M. en dos del mismo, en que se sirve ampliar la concesión del comercio libre contenido en el de 16 de octubre de 1769, Instrucción de la misma fecha y demás resoluciones posteriores, que solo comprehendieron las Islas de Barlovento y Provincias de Campeche, Santa Marta y Rio del Acha, incluyendo ahora la de Buenos Ayres, con internación por ella a las demás de la América meridional y estensión a los puertos habilitados en las costas de Chile y el Perú, declarando V.M. por punto general la paga de solo 3 por 100 de los géneros y fruto españoles y el 7 establecido sobre los extrangeros, a fin de que enterado el Presidente de esta Real Audiencia de quanto en él le previene, disponga se verifique su mas puntual cumplimiento y observancia en el distrito de su jurisdicción y parte que le toque, en inteligencia de que siendo éste uno de los objetos más interesantes al Real servicio y beneficio común, esperaba V.M. lo mirase con preferencia a aquel quien otro de su inspección, dedicándose con la mayor actividad y zelo a que todos los vasallos entiendan las particulares gracias que V.M. les concede, y los procuren desfrutar con arreglo al mismo Real Decreto, sin incurrir en la menor contravención de quanto en él se preiscribe, pues no la disimulara V.M. por pretesto alguno.

En cumplimiento de esta Real Orden se combocó Junta General de comercio, y después de haberse en ella obedecido con el debido respeto, en vista de tan grande novedad y de la suma importancia del asunto, se acordó remitirlo a Junta del Consulado,

sus conciliarios y Diputados para que con el mayor exâmen deliberase lo conveniente en punto de hacer a V.M. (después de darle las más rendidas gracias por la aplicación de sus cuidados al mayor beneficio de sus vasallos), la más humilde reverente Representación, exponiendo los gravísimos perjuicios que de la práctica del nuevo proyecto se seguirá a su Real Herario y al comercio en general, y así se acordó de conformidad en la misma Junta de Conciliarios y Diputados, como se acredita por el testimonio adjunto.

El consulado, Sr., por el desempeño de la confianza que en la elección de sus personas hizo el comercio, y por prevenirse en las Leyes recopiladas y Decreto del Sr. D. Felipe V, glorioso padre de V.M. que se obedezcan y se represente sobre qualquier Cédula y Provisión dadas contra derecho, ley o fuero usado o en perjuicio de parte sin su audiencia (como que esto no es contravenir, que es lo que prohíbe la citada Real Orden) no puede dispensarse de dirigir a los pies de V.M. esta respetuosa Representación, suplicándole rendidamente se sirva mandar suspender la execucion del expresado Real Decreto por ahora, y hasta tanto que mas bien instruido su Real ánimo de los gravísimos inconvenientes que de ella resultarían, así contra su Real Hacienda, como contra la causa pública del comercio por medio de la audiencia (que no se le ha concedido, aunque la tiene solicitada por Memorial en fecha de 8 de julio último, presentado por Don Juan Agustín Ustaris, en virtud de poder de este Tribunal, se digne deliverar y resolver lo que se más de su Real agrado; y en el caso de que sus soberana comprehension por altos superiores motivos que no alcanza a penetrar el Consulado y comercio, se sirva determinar que subsista el referido Real Decreto, que esto sea concediéndosele antes el término competente para dar lugar a que puedan venderse los muchos efectos que existen en la América meridional y los que lleva el Navio «Buen Consejo» que salió de este puerto para los del Sur en 2 del mes próximo pasado (importante con corta diferencia quatro millones de pesos) e igual o mayor cantidad la de los que conducen los que se hallan quasi cargados y puestos a la carga en este puerto para los de su destino, que se especifican en la certificación de la contaduría principal de la Real Audiencia de Contratación que, acompaña, para que de este modo se contenga y evite la ruina que de lo contrario amenaza a los muchos comerciantes interesados y dueños de los efectos en la dificultad de sus ventas y en los infimos precios a que las verificarían; lo que espera este consulado y comercio de la Real Piedad de V.M. por la confianza que le inspira la experiencia de que aún sin pretenderlo se ha dignado (a exemplo de sus augustos predecesores) honrarle atendiendo sus informes y oyendo su parecer, como entre otros infinitos exemplares se verificó quando el Señorío de Vizcaya pretendió establecer una Compañía para Buenos Ayres u Honduras, sobre que en fecha de 9 de marzo de 1743 se le aseguró al Consulado no se tomaría resolución sin oír antes al comercio o tener el soberano presente la benignidad con que les atendía y había manifestado siempre para sostener su conservación y aumento, remitiendole dos Memoriales del Señorío para que en sequencia del particular afecto que esta comunidad merecía a su Real Clemencia, examinase la pretensión y expusiere lo que se le ofreciera, según el literal contexto de la Real Orden, de que se presenta copia certificada, y si esto ha sido regular en qualesquier asuntos tocantes al común de este comercio, ¿con quanta razón corresponde y es propio del presente en que se trastorna el orden establecido por diferentes Ordenanzas y Leyes de la carrera de

Indias tan sabiamente dispuestas como acreditadas en el uso de más de dos siglos de cuya alteración se inferirían innumerables detrimentos y daños no solo a su comunidad, sino también a la Real Hacienda como concedida que sea audiencia espondra con más extensión este consulado, ciñéndose ahora a solas las siguientes reflexiones.

En cierto Informe que hizo la Real Audiencia de Contratación, según refiere el autor del Norte de ella, libro 2, capítulo 5.º, n.º 16 se halla escrito deberse cargar la consideración sobre los perjuicios y malas consecuencias que suelen traer consigo las novedades que descomponen y desquaderman el concertado curso de los comercios habiendo no el acaso, sino la premeditación alumbrada de las experiencias estatuido que de Sevilla y Cádiz pudiesen solamente salir navios para las Indias de otra parte que de Sevilla, y Cádiz, siendo así que el Sr. Emperador Carlos 5.º por Provisión de 15 de enero de 1529 permitió que de los puertos de La Coruña. Bayona, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Cartagena y Málaga saliesen navíos con registro para los puertos de las Indias e islas de Barlovento y con haver sido con la cautela de que con los retornos bolviesen precisamente a la Real Casa de Contratación y que guardasen las Ordenanzas de ella (bajo) pena de muerte y perdimiento de todos sus bienes, a pocos años obligaron los daños y perjuicios (de que hace mención el coronista Antonio de Herrera) que se reconocieron a que se prohibiese el poder salir navíos de otra parte que de Sevilla y Cádiz de que se debería inferir que si en aquellos tiempos de mayor sencillez, y no de menor atención a la observancia de las leyes, y quando por moderados era menos apetecible la usurpación de los derechos y por considerables las ganancias del trato de las Indias, más capaces de participarse a los vasallos de todos los Reynos, enseñaron las observaciones y las experiencias que debía ser solamente de Sevilla y Cádiz, quanto mas en el estado de las cosas presentes tan distinto y distante de aquellos tiempos.

Con efecto fueron tantos los daños y perjuicios que se reconocieron en la práctica de aquel comercio libre, que hubo de ser precisa su prohibicion absoluta, como se expresa en la primera de las Ordenanzas que para remedio de los descaminos y arribadas maliciosas se formaron e imprimieron en el año de 1593, a que es consonante la Ley 55, título 30, lib. 9 de la Recopilación de Indias, en que se mando no pudiese ir, ni venir de ellas navio suelto, sino precisamente en conserva de las flotas de Nueva España y Tierra Firme, bajo la pena de perdimiento de ellos y de todos los bienes de sus maestros y pilotos: por que en cumplirse así (dicen la ordenanza y Ley) consoste toda la importancia, bien y seguridad de otras armadas y flotas del comercio universal y la estirpación de los corsarios, que sin duda serán más terribles los de Berbería incitados por el excesivo número de embarcaciones de Indias, solas, indefensas y pequeñas.

En la segunda Ordenanza se señalaron los parages donde en la navegación debían separarse de las flotas los navíos sueltos de registro para seguir cada uno su viage al puerto de su destino, y se asignaron los de la Havana y de Cartaxena para que en estos se reuniesen con su respectiva flota a la buelta, por cuyo medio espresa se evitarían los muchos fraudes que se experimentavan; este cuidado de que no saliese ni viniese solo algún navío, se encargó con especialidad al Presidente de la Real Audiencia de Contratación por la ley 34 título 2 del mismo libro 9. de que resulta que no pudiendo contra la experiencia prevalecer ningún discurso por más concluyente y demostrativo que parezca, havremos de fixar el juicio de que no conviene el comercio libre ni a la Real Hacienda, ni al común, sino el reglado que se hace por Sevilla y Cádiz.

Aunque este principalmente se hace por Cádiz no es esta ciudad ni la de Sevilla, ni la provincia sola la que lo hace, sino Cádiz el conducto o canal por donde lo disfrutan las demás del Reyno como lo practican los Gremios Mayores y el de paños e innumerables personas de Madrid y demás partes de España con sus caudales, su crédito o sus arvitrios por medio de sus amigos apoderados o correspondientes, y los vecinos de Indias que remiten de su cuenta plata o frutos para que empleados retornen a sus manos según todo ello es público y notorio; por donde se evidencia quan lexos esta Cádiz de poder decirse que es Estanco de comercio americano, aunque su situación y circunstancias le prefieran a todos los demás puertos para ejercerlo.

Otra reciente experiencia influye al mismo concepto de no ser conveniente el comercio libre, pues habiendose hecho el de Nueva España en registro sueltos por motivo de la guerra con la Corónica Britanica, y continuado en tiempo de paz con el más maduro prolixo examen, oído este comercio y el de Nueva España, se vino a restablecer, por Real Orden de 11 de octubre de 1794, el antiguo giro de flotas, despachándose la primera en el año de 57, por cuyo medio se han criado tan opulentos caudales, que ya son capaces los españoles de cargarlas sin concurso de estrangeros, sin el que oi se hacen los seguros por las compañías españolas establecidas en esta plaza con mucho crédito, quedando en el Reyno la utilidad que produce este ramo, e importando al bien del Estado tener vasallos ricos para los servicios que en casos de guerra u otras urgencias necesita y no es fácil exigir de los de cortas facultades, como lo acreditaría la experiencia repartido que fuese el comercio con la libertad concedida por el Real Decreto.

Al propio concepto contribuye otra experiencia y es la del crecidísimo número de polizones que cada día se aumenta, y que con el comercio libre llegaría a causar en mucha parte la despoblación de España; pues si con tan reiteradas Ordenes y con tan rigurosas penas como las publicadas en el Juramento que se recibe a todo pasagero, y provisto de no consentirlos ni disimularlos con la visita que para descubrirlos se pasa a la vela, y la que se repite en la mar a los ocho días de la salida, no puede contener este exceso el zelo y vigilancia de los ministros superiores y subalteros, aun teniendo que venir de lexanas tierras muchos o por librarse de las quintas o por la preocupación de mejorar de fortuna en Indias. ¿Qué sería abriéndoles tantas puertas para su clandestino pasage, quantas fuesen las embarcaciones que saliesen de los puertos habilitados? El comercio, Señor, no alcanza qué medios humanos vasten a precaber la facilidad que havra de franquearles el comercio libre, ni la que les prepara a los estrangeros para introducirse a hacerlo para tantas vías, con especialidad por Tenerife, donde se aumentara el número de ellos por la proporción de su puerto como lo practicarán también con menos riesgo en los demás habilitados donde es o mui difícil o mui costoso mantener el resguardo que hay en Cádiz, y que es más eficaz subsistiendo el cuerpo de comercio unido además de la ventaja de ser asi mas poderoso, y del fundado recelo de que serán mui pocos los retornos que vengan bajo partida de registro, no embarazándose mucho en descargarlos furtivamente en los parages que mas acomoden o en puertos inmediatos de los portugueses, aunque falte la colonia del Sacramento.

Del comercio libre de La Habana e Islas de Barlovento no podrá deducirse consecuencia favorable al de Buenos Ayres y el Perú. Lo primero por que (sobre ir ya este comercio descaeciendo del fervor con que empezo en vez de irse aumentando) son de poco fondo y crédito los que en él se emplean; y sin ningún adelantamiento se mani-

fiesta por las quiebras y multitud de demandas y pleytos que comprenden la nota dada por el escribano de este Tribunal ante quien han parado o pende, la que también se presenta. Lo segundo porque es un engaño manifiesto que este comercio aumente embarcaciones y marinería mediante que (sobre no intervenir en él el ministerio de Marina, ni repartirsele los hijos del Seminario de San Telmo) por aborerrar de plazas no llevan más que un corto número de marineros escogidos, sin admitir otros como se reciben en los navíos de la carrera, en los que al primero o segundo viage se habilita el page para grumete y este para marinero; siendo bien claro que si huviere el imaginado aumento de marinería, no se experimentara la escasez que tienen otros navíos para tripularse, ni es tanta como parece la gente que se ocupa en las embarcaciones del comercio libre por que con valor solos doce o diez y seis que sucesiva y alternativamente naveguen basta para parecer muchas y numerosas su marinería, a quien no advierta ser ésta y aquélla una misma en su continuado giro.

Aun considerándose hasta treinta y unas con otras tripuladas a razón de diez y seis plazas cada una serán en todo quatrocientos y ochenta hombres los ocupados en ellas, que es lo más a que pueden ascender, de suerte que en solo dos navíos de porte regular ira tanta gente como la que se exercita en todo el otro comercio libre, cuyas embarcaciones no son con motivo de él creadas, si no las mismas que existían antes en varias partes de las costas del Reyno especialmente en Cataluña, como se conoce, por ser Saetias, Paquebotes, Fragatas barcelonesas y otras algunas de Galicia, y Montañas; por donde se convence que, lexos del aumento que solo hay en la apariencia, resulta el verdadero perjuicio de que por falta de ellas para el transporte de efectos y frutos del trato entre unos y otros puertos de la Península se lleban las embarcaciones extrageras las utilidades de los fletamentos mucho mayores de los que antes se pagaban; y sin embargo de no ser pocos lo que por librarse de entrar en el sorteo de las quintas se aplican al exercicio de la mar, no vemos el aumento que se atribuye al libre comercio de las Islas, y sí los repetidos fraudes que se cometen con ocasión de él; internando a Vera Cruz lo que registrado y por registrar se conduce a La Havana, donde ni con mucha distancia es capaz de consumirse y lo comprueba la aprehencion hecha en el puerto, o ría de Tampico de un gran número de embarcaciones que las más eran españolas de las del mismo libre comercio: por lo que se ha determinado la fábrica de un navío, y una fragata para guardar costas, a que contribuyen este consulado y el de México.

No es efecto de la libertad de este comercio el adelantamiento de La Havana en su población y haciendas, sino de los muchos millones de pesos que se han remitido de Vera Cruz a ella desde que en el año 763 fue restituida por los Ingleses para sus fortificaciones, subsistia de la tropa y de la armada, construcción de bajeles y compra de tabacos, habiéndole también servido de fomento los enxambres de abejas que pasaron a ella y producen tanta cantidad de cera para el abasto del Reyno de Nueva España.

Supuesto que las provincias de Buenos Ayres y el Perú no han de consumir más, por que sea más lo que vaya de España, o las embarcaciones del comercio libre han de conducir con corta diferencia lo que hasta ahora han conducido las del comercio reglado, o han de exceder en mucha mayor copia; si lo primero, no se consigue el aumento a que parece termina el comercio libre, y si lo segundo lexos de adquirir ganancias los interesados en la carga tendrán el mayor quebranto en su espendio; de que se sigue que

o no se multiplicarán las cargazonas de España para aquellas provincias, o, si se multiplican, habrá de ser para perderse infaliblemente sus dueños.

Quando, sin embargo de todo, huviese de correr dicho libre comercio, parece indispensable que se conceda el término correspondiente para el efecto insinuado al principio de esta Representación como tan precisa a evitar la ruina de tan grande número de individuos comprendidos en los intereses de las expediciones de los navios que refiere la certificación presentada; así como quando se estableció el giro de flotas se concedió el tiempo oportuno para dar lugar a la venta de efectos, cobranzas y demás negocios por octubre de 54 no se verificó la salida de flota hasta el año 57, por cuyos fundamentos y demás que reserva exponer este consulado:

Suplica rendidamente a V.M. se sirva concederle la audiencia que tiene solicitada, suspendiendo la ejecución de su Real Decreto expedido en 2 del mes próximo pasado con respecto a ser asunto de la mayor importancia la variedad del sistema del comercio y mutación de los establecimientos gravísimos perjuicios así a su comunidad como al Real Herario; y quando sin embargo de todo se huviese de llevar a efecto lo decretado, se sirva V.M. conceder término oportuno para evaquar los negocios pendientes en Buenos Ayres y el Perú de los navíos que estan en viage y a la carga para emprenderlo, a cuyos interesados amenaza de lo contrario su ruina. Que así lo espera este consulado, y comercio de la Real Clemencia de V.M. y Paternal amor que siempre le haya debido. Nuestro Señor guarde, etc.