

Tipología mercantil España Veracruz en el Sexenio Absolutista

El Sexenio Absolutista constituyó un período histórico básico en la trayectoria económica de la Nueva España en sus últimos años de régimen colonial. Normalmente se ha incidido poco en este período respecto a América, y en concreto, en relación a las colonias preferentemente realistas como fueron México y el Perú donde el brote revolucionario pareció no haber cuajado del todo.

Efectivamente, la vuelta del rey Fernando VII había supuesto una reestructuración administrativa conducente a restablecer la situación vigente en 1808. Toda la normativa del año 1814, respecto a América, estaba orientada con dicha finalidad: supresión de la Constitución de 1812, restitución del Consejo de Indias con 5 representantes americanos, incorporación de un americano en el Consejo y Cámara de Castilla y otros dos a la cabeza del Ministerio Universal de Indias, extinción de la Gobernación de Ultramar, etc. (1). Estas medidas suponían un freno al proceso descentralizador de las Cortes de Cádiz y en el caso novohispano afectaron directamente su trayectoria económica canalizada en su vía comercial. Este nuevo giro en la política metropolitana dejaba sin solucionar la candente polémica sobre el libre comercio y determinaría que los sectores novohispanos más reacios al mismo acabaran

(1) A. G. I. Ultramar. Legajo núm. 755. Audiencia de México. Legajo núm. 2.290. HERNANDEZ Y DAVALOS. *Colección de documentos para la historia de México 1808-1821*. México, 1877.

aceptándolo como un mal menor necesario para poder superar la crisis económica que atravesaba el virreinato (2).

El gobierno del Sexenio Absolutista tuvo que afrontar durante todo este período una doble problemática: la crisis social y económica del territorio peninsular como consecuencia de la guerra de independencia, y la insurrección americana, sin llegar a apreciar la posible relación que en algún caso concreto pudo tener la solución del primer problema para hacer frente al último. El monopolio del comercio español con América se había alterado: los mercados americanos habían quedado desabastecidos a causa de la guerra, y los productos europeos habían invadido sus mercados, el monopolio del comercio español se convertía por tanto en una ficción. Sin embargo, España necesitaba de América para reconstruirse internamente, pero su infraestructura postbélica no era adecuada para ello y su producción era insuficiente a la demanda americana (3). El fracaso de los intentos de reconversión industrial de Cataluña y del sistema financiero de Escoiquiz delataba la ineficacia metropolitana para superar la crisis (4).

La metrópoli arrastró consigo a las colonias americanas aún bajo su control en su crisis económica, si bien ésta había empezado a vislumbrarse de manera progresiva a partir del año 1803 —en la Nueva España— especialmente en el sector de su comercio exterior. En años sucesivos se fueron agolpando un cúmulo de tensiones socio-económicas motivados por diversas circunstancias, y comenzarían a desatarse a partir de 1810. Sin embargo, hasta 1812 no se inició una fuerte tendencia a la baja del comercio exterior veracruzano (5), y durante todo el Sexenio Absolutista el distanciamiento entre las fuerzas económicas metropolitanas y novohispanas se incrementó de manera irreversible (6). Esto no se apreció hasta el final del período colonial, en que se evi-

(2) LUCENA SALMORAL y otros: *El comercio del Caribe con España a comienzos del siglo XIX*. Universidad de Murcia y Alcalá de Henares, Caracas, 1983.

(3) Según Fontana Lázaro "es difícil saber si el mercado colonial era importante por el volumen de productos que absorbía, por los beneficios extraordinarios que proporcionaba o por una combinación de ambos factores". Expone cómo la relación industria-comercio colonial es tal que cada interrupción del comercio con América provocaba una crisis industrial en Cataluña, en FONTANA, J. *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*. Barcelona, 1975, p. 40. También es muy interesante al respecto la obra de NADAL, J. *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*. Madrid, 1974, p. 350 y ss.; NADAL, J. *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Barcelona, 1979, pp. 186-195.

(4) PINTOS VBITES, C. *La política de Fernando VII entre 1814 y 1820*. Pamplona, 1958. FONTANA, J. *La quiebra de la monarquía absoluta*. Barcelona, 1974. Ambos libros constituyen las monografías más completas sobre la evolución política y económica de este período.

(5) ORTIZ DE LA TABLA, J. *Comercio exterior de Veracruz*. Sevilla, 1978, pp. 225-241.

(6) OLMOS SANCHEZ, I. *La última crisis del comercio colonial mexicano 1814-1819*. Murcia, 1979 (tesis de licenciatura).

denció un cambio radical referido tanto a transferencias de control económico del tráfico mercantil, como a cambios en la estructura general de su comercio exterior. De este modo cuando sobrevino la separación política de la metrópoli el reciclaje que supuso tal alteración política fue mínimo.

Uno de los datos más significativos para poder verificar este último aspecto es la tipología mercantil existente en el tráfico entre España y Veracruz (7) en estos años. Antes de pasar a exponerlas es interesante ver cuáles son las fuentes primordiales en que podemos movernos para conocer cualquier aspecto de su comercio exterior.

FUENTES DEL COMERCIO EXTERIOR VERACRUZANO

Desde la sustitución del sistema de flotas por el de navíos de registro para el comercio con América las fuentes más valiosas para el tráfico España-Veracruz nos vienen referidas por partida doble: Hojas de Registro y Balanzas de Comercio.

Las Hojas de Registro elaboradas en la Aduana respectiva, tanto originales como duplicados y los avisos de apertura de registro dos o tres días antes de la fecha de salida, se hallan dispersos en las secciones de Indiferente General de Ultramar del Archivo General de Indias y en el Archivo Portuario mexicano. Estas "Hojas" constituyen la fuente más interesante para conocer datos menores referentes a: tipo de barco, nombre del barco, tonelaje, dueño, consulado de comercio al que pertenecía, maestre del barco, carga del barco por cuenta de particulares y por cuenta de la Real Hacienda, procedencia de los productos que se transportaban, cantidades y valores de comercio de cada producto, impuestos, destino, lugar y fecha de salida y en algunas —especialmente en el caso de los salidos de Veracruz— se especificaba también la fecha de llegada, los días de escala en La Habana y la carga añadida de dicho puerto (8).

Por otra parte, con la erección del Consulado de Veracruz (9), a fines

(7) El puerto de Veracruz constituyó durante todo el período colonial el único puerto mayor novohispano que se le permitió realizar comercio exterior. Como punto clave de canalización de las importaciones y exportaciones del virreinato es el punto de referencia más apto para apreciar la estructura económica del virreinato en un período determinado por la vía de su comercio exterior. LERDO DE TEJADA. *Apuntes heroicos sobre la ciudad de Veracruz*. 3 V. México, 1857. Es el más interesante para conocer las características de esta ciudad y su entorno en la época colonial. También son de interés PASQUEL, Leonardo. *La ciudad de Veracruz*. México, 1936, y ORTIZ, Federico. *Los puertos mexicanos*. México, 1976.

(8) Hojas de Registro. A. G. I. Indiferente General. Legajos núms. 2.172, 2.205-2.208, 2.253-2.256. Arribadas. Legajos núms. 358, 365, 576. Ultramar. Legajo, núm. 847.

(9) Con la erección de este Consulado se debilitaba considerablemente el Consulado de México, del que había dependido hasta entonces la marcha del comercio colonial novo-

del siglo XVIII, apareció una nueva fuente de valor indiscutible: las Balanzas de Comercio. Estas se elaboraban a primeros de cada año, referente al anterior, con la finalidad de estudiar el avance o retroceso del comercio y protegerlo y fomentarlo, según las ideas del liberalismo económico vigentes a nivel mundial en ese momento. Las balanzas reflejaban múltiples datos económicos: volumen total del comercio, distribución de los productos de importación y exportación especificándolos individualmente, balance total de barcos entrados y salidos con rumbo a América, España o costas laterales, gracias a lo cual se puede conocer la discriminación del comercio de una zona determinada. Finalmente, las balanzas expresan una serie de notas de gran valor informativo referentes a producción agrícola e industrial, valores de comercio en períodos decenales, extracciones metálicas y acuñaciones de la Real Casa de la Moneda de México, precios e impuestos de comercio, y todo dato extraordinario a propósito de la situación económica del comercio novohispano.

Dichas balanzas se encuentran en el Archivo General de Indias, desde la erección de su Consulado hasta 1821 que se elaboró la última. Asimismo se encuentran recogidas en la obra de M. Lerdo de Tejada, "El comercio exterior de Veracruz", editado en 1851, donde se presentan sin alteración alguna como se observa de su comparación con las originales, si bien no recoge las comprendidas entre los años 1810-1813, ambos inclusive, expresando el desconocimiento de su localización (10).

Para estudiar la tipología de los barcos mercantes que entraron y salieron de Veracruz las balanzas nos ayudan sólo para verificar su cuantificación total (11). Así de la comparación cuantitativa de balanzas y hojas de registro entre 1814-1819 las cifras de la primera fuente son inferiores, lógicamente, al estar mezcladas con todas las Hojas de Registro de los barcos que van y vienen de América, de las segundas; la diferencia para estos años está en torno a un 14% que hay que considerar como margen de error y que nos hace ver con cierta fiabilidad las mismas.

hispano. Su oposición fue tenaz antes y después de su erección (17 de enero de 1795), procurando mantener en todo momento su monopolio tradicional. Sobre este aspecto son interesantes las obras de SIDNEY SMITH, R. *Los consulados de comerciantes en Nueva España*. México, 1976; del mismo autor "The institution of the Consulado in New Spain" en H. A. H. R., vol. XXIV, núm. 1, febrero 1943; y en ORTIZ DE LA TABLA, J. *Op. cit.* pp. 67-109.

(10) LERDO DE TEJADA, M. *Comercio exterior de México*. México, 1853. pp. 467-511. A. G. I. Audiencia de México. Legajo núm. 2.994.

(11) OLMOS SANCHEZ, I. *Op. cit.* (tesis de licenciatura inédita). V. I., pp. 113 y ss.

TIPOS DE BARCOS

La siguiente relación sobre los distintos tipos de embarcaciones y número de viajes de cada uno de ellos, tanto de ida (Veracruz-España) como de vuelta (España-Veracruz), nos revela los navíos utilizados en este tráfico comercial:

<i>Tipo de embarcación</i>	<i>N.º viajes ida</i>	<i>N.º viajes regreso</i>	<i>TOTAL</i>
Bergantín	34	76	110
Fragata	59	47	106
Barca	4	24	28
Goleta	2	23	25
Polacra	3	15	18
Corbeta	7	9	16
Místico	1	8	9
Bombarda	—	6	6
Javeque	—	6	6
Laud	—	3	3
Quechemarín	—	1	1

Del cuadro anterior apreciamos un predominio absoluto de bergantines y fragatas. El bergantín es un navío de dos palos, mayor y trinquete, velatina y una sola cubierta; su capacidad de carga es de 100 a 200 toneladas. Existen variedades de bergantines, en este período se registran dos: bergantín goleta y bergantín polacra, cuya variedad estriba en que tiene el palo mayor con aparejo bien de goleta, bien de polacra y el trinquete de cruz. También se registra el bergantín correo, de características similares al mercante y aprovechado en los últimos tiempos del período colonial para realizar también tráfico mercante. El otro barco importante es la fragata, navío de tres palos: trinquete, mayor y mesana, velas cuadradas o trapezoidales, dos cubiertas y una capacidad de carga de 200 a 400 toneladas. En esta lista se incluye la fragata correo por utilizarse como navío mercante como ocurría con los bergantines y una variedad, la fragata de guerra. La diferencia con la mercante estriba en que la de guerra tenía solamente una batería corrida entre los puentes además de la de cubierta, mientras que la mercante, aparte de ésta tenía dos o tres corridas. Mientras que el bergantín no comenzó a utilizarse hasta el siglo XVII, la fragata se conocía desde fines del siglo XVI, pero ambos tipos de embarcación no aumentaron su calado hasta fines del siglo XVIII, en que se pondrían a la cabeza de los navíos transatlánticos. Según la clasificación de navíos de P. Chaunú este tipo de embarcaciones se incluirían dentro de los

llamados de galera, aptos para mares tranquilos, mientras que los restantes serían todos barcos de cabotaje (12).

En orden de importancia habría que señalar a continuación las barcas, goletas, polacras y corbetas. Embarcaciones pequeñas de aparejo similar al bergantín, salvo la coberta que tiene un palo más y una capacidad de carga superior entre los 50 y 200 toneladas. También se registran en estos años goletas correo y las variedades de goleta y corbeta de guerra. El resto son embarcaciones muy ligeras: místicos, bombardas y javeques. Los primeros de dos palos y los javeques de tres, tienen un tonelaje comprendido entre las 50 y las 100 toneladas. En último lugar quedan los laúdes de un palo y los quechemarines de dos, cuyo tonelaje es inferior a las 50 toneladas.

Hay que especificar que los barcos de guerra reseñados en la lista sólo son aquellos que constan con hoja de registro de carga mercante. Los años en que la situación del comercio exterior se agravó (1814-1818-1819), la necesidad de salida de los productos, especialmente si se trataba del transporte de materias metálicas (oro y plata), obligaba a utilizar los barcos de guerra en calidad no sólo de escolta sino también de transporte de mercaderías. Fue mucho más intenso este tipo de tráfico entre Veracruz-España que a la inversa, ya que la Corona aprovechaba los navíos de guerra para una finalidad más lógica por el estado de guerra de aquel virreinato: el transporte de tropas y pertrechos de guerra sobre todo con la llegada de un nuevo virrey en 1816. Así, cuando la situación económica lo requería, dichos navíos estaban dispuestos no sólo para escoltar en las aguas del golfo —infectas de piratas y revolucionarios encubiertos— a los navíos mercantes, según estaba previsto desde 1814, sino para extraer ellos mismos fuertes cantidades de caudales metálicos siguiéndose hasta el final de su dominio la política metropolitana de descapitalización del virreinato. Pese a la pacificación general de la Nueva España, según notificó el virrey en ese año (13), probablemente en vistas al curso de los acontecimientos en el resto de Sudamérica, se produjo la salida conjunta de todo un convoy de navíos de guerra cargados con caudales metálicos exclusivamente. De ellos naufragaría la fragata de guerra "Ifigenia", pudiendo sólo una parte de sus tripulantes y carga ser rescatados por la fragata "Sabina", que sustituyó a aquélla a la cabeza del convoy y fue la encargada de dar cuentas al Consejo de Indias de los caudales que aquélla transportaba, todos por cuenta de la Real Hacienda (14).

(12) MAURO, F. *La expansión europea 1600-1870*. Barcelona, 1978. pp. 171-172.

(13) Estado de guerra en la Nueva España. A. G. I. Indiferente General. Legajo núm. 110.

(14) Informes de los cargamentos metálicos de las fragatas de guerra "Sabina" e "Ifigenia". Año de 1819. A. G. I. Audiencia de México. Legajo núm. 2.946.

TRANSFORMACIONES EN EL TONELAJE MERCANTE

Si expresamos en porcentajes el total de tipos de embarcaciones tenemos: los bergantines representaban el 33'63%, las fragatas 32'41%, las barcas el 8'25%, las goletas el 7'68%, las polacras y corbetas el 5'50% y 4'89%, respectivamente, los místicos el 2'75% y el 4'86% restante corresponde a las demás embarcaciones. El barco de máximo calado durante todo este período fue una fragata de 498 toneladas en 1817 y el de menor calado una barca de 18 toneladas en 1815.

Nuestros cálculos estimativos coinciden en parte con los de R. Sidney Smith que al analizar la evolución del tonelaje medio de los barcos entrados en Veracruz entre 1790 y 1821 afirma la evolución de las embarcaciones más ligeras, a partir de una media de 100 toneladas, en 1790, hacia embarcaciones menos ligeras de una media de 154 toneladas para los años comprendidos entre 1812-1821 (15).

Asimismo si observamos la clasificación de las embarcaciones en función de su capacidad de carga que A. García-Baquero González hace para el puerto de Cádiz en su comercio con América entre 1797 y 1812, vemos que la situación es muy similar a la del puerto de Veracruz en su comercio con España en el período 1814-1820. Ello en gran parte es lógico, ya que el 85% del comercio de Veracruz con España se hacía a través del puerto de Cádiz y el 15% restante con Tarragona, Barcelona, Santander y Palma (16). Ahora bien, de esta comparación con el puerto de Cádiz hay que destacar que mientras en éste es manifiesta la superioridad de los navíos de medio y gran tonelaje (100 a 300 toneladas) es también muy elevada la proporción de embarcaciones pequeñas, lo que A. García-Baquero ve como "síntoma de la fase de contracción por la que atravesaba el comercio gaditano" (17). Por el contrario la supremacía de los barcos de medio y gran tonelaje es absoluta en Veracruz mientras que las de pequeño tonelaje apenas suponen un 7%. Ello nos hace pensar en la fuerza que el comercio de la Nueva España, vía Veracruz, poseía aún, pese a estar en una fase de contracción final (18) y más si se tiene en cuenta que el puerto de Cádiz lo observamos en sus relaciones comerciales con toda

(15) SIDNEY SMITH, R. "Shipping in the port of Veracruz", en H. A. R., vol. XII, núm. 1, febrero 1943.

(16) El resto de los puertos españoles habilitados para el comercio con América: Sevilla, Cádiz, Almería, Alicante, Cartagena y Gijón no presentan tráfico con Veracruz en estos años. A. G. I. Audiencia de México. Legajo núm. 2.294.

(17) GARCÍA BAQUERO G., A. *Comercio colonial y guerras revolucionarias*. Sevilla, 1972. p. 74.

(18) LUCENA SALMORAL y otros. *Op cit.*

América y el de Veracruz únicamente en sus relaciones comerciales con su metrópoli (19).

Dicha transformación en la capacidad de carga es muy reveladora respecto a algunos aspectos económicos concretos: la Corona atravesaba una situación económica interna desesperada, su control político en la colonia era meramente transitorio y el país no consigue pacificarse hasta 1819. Las autoridades metropolitanas consideraban primordial solucionar su grave crisis económica interna sin preocuparse por la suerte económica de su colonia. Así, procedió a una total descapitalización de aquélla por un lado, antes de perderla en su totalidad, y por otro, desconocedora de las auténticas reservas ahí existentes y desentendiéndose de las continuas quejas y protestas elevadas al Consejo por entidades económicas novohispanas (20). La política económica de la metrópoli respecto a la Nueva España en estos años estuvo orientada al aumento de la presión fiscal en su mercado interior y exterior y a la salida de ingentes cantidades metálicas. Pese a haberse detenido las acuñaciones desde 1810 se van a agotar todas las reservas que normalmente se guardaban para los gastos internos del virreinato y se va a extraer incluso plata sin quintar lo que con anterioridad no era permitido. Los barcos, por tanto, tenían que aguantar el peso de enormes cantidades metálicas (21) y se requería un elevado tonelaje.

Las pequeñas embarcaciones, por su parte, se orientaron cada vez más a un tráfico de cabotaje, cuando antes eran mucho más utilizadas dada la rapidez de su travesía. Ahora dicha travesía se alarga, pues las condiciones políticas favorecen el incremento de la piratería y es preciso salir en convoy, lo que favorece stoks y tardanzas en las salidas, sobre todo en la escalada en La Habana, a lo que se suma lo antes mencionado: mayor peso del cargamento.

Entre 1814 y 1819 se registran 48 Hojas de Registro en las que se indica fecha de salida de Veracruz y fecha de llegada a Cádiz, por lo que se puede sacar los días de la travesía de cada viaje. De ellos 26 son fragatas, 8 bergan-

(19) GARCIA BAQUERO G., A. *Op. cit.*, pp. 210 y ss.

(20) Son muchas las protestas elevadas al Consejo por distintas instituciones y personalidades novohispanas. Donde hay más documentación al respecto es en A. G. I. Audiencia de México. Legajos núms. 2.843, 2.912, 2.946, 2.992, 2.993, 2.994. El más completo e interesante de todos es el siguiente manuscrito impreso: PEREZ Y COMOTO, Florencio. *Representación que a favor del libre comercio dirigieron al Excmo. Sr. D. Juan Ruíz Apodaca, virrey, gobernador y capitán general de la Nueva España 223 vecinos de la ciudad de Veracruz*. La Habana, 1818.

(21) Del total de las exportaciones a España en cada uno de estos años la extracción de caudales supuso los siguientes porcentajes: 1814 un 87%, 1815 un 60'31%, 1816 un 68%, 1817 un 70%, 1818 un 80%, y 1819 un 64'4%. Por otra parte el total de la extracción de caudales a América supuso los siguientes porcentajes: 1814 un 92'63%, 1815 un 91'75%, 1816 un 89%, 1817 un 89%, 1818 un 91'25% y 1919 un 98%. Como puede apreciarse las exportaciones a América representaban una media superior de extracción de caudales que los salidos rumbo a España.

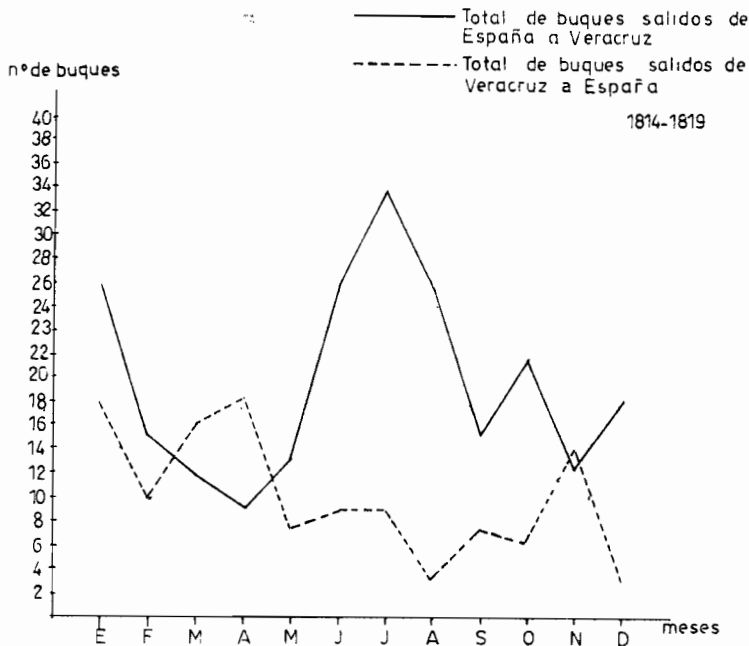
tines y el resto corbetas y polacras, por tanto embarcaciones de alto y medio tonelaje. La media de la travesía era de 88 días (22) para un recorrido de 1.510 leguas entre España y La Habana y de 308 entre éste y Veracruz, según el siguiente recorrido:

La Habana-Cabo San Antonio: 52 leguas.

Cabo San Antonio-Cabo Catoche: 56 leguas.

Cabo Catoche-Veracruz: 200 leguas.

Ahora bien, los barcos de pequeño calado solían hacer este recorrido en 30 días si aprovechaban el verano para salir de España y, los vientos del N. que soplan en Veracruz de enero al mes de abril para salir de la Nueva España ya que agilizan el viaje aprovechando la corriente del Golfo. A fines de mayo se inicia en el Golfo el período de lluvias que dura todo el verano y obliga a la disminución del tráfico transatlántico (23).



MEDIA MENSUAL DEL TRAFICO VERACRUZ-ESPAÑA 1814-1819

(22) Leguas existentes entre los puertos de tráfico mercantil más importantes de Veracruz en la segunda década del siglo XIX. A. G. I. Indiferente General. Legajo núm. 2.994 bis.

(23) BATAILLON, C. *Las regiones geográficas de México*. México, 1976. p. 131. HUMBOLDT, A. *Ensayo político del Reino de la Nueva España*. México, 1978. pp. 3-33.

La escala en La Habana variaba de unos pocos días a un mes entero según la carga que se incorporase y el estado climatológico. Por otra parte, en aguas españolas los barcos rumbo a Cádiz no registran escala alguna ni los que llevan rumbo Santander, mientras que los que se dirigían al Mediterráneo presentan escala en Cádiz para desaguar. Los que llevan rumbo a Barcelona hacían escala en Málaga y los de Tarragona en Palma.

El predominio de barcos de gran calado determinó que los viajes se alargasen, siendo lo normal de 60 días de ida a Cádiz y 80 de vuelta, según un documento de 1816 que especificaba para fragatas y bergantines todas las travesías posibles y su duración con los principales puertos americanos (24). En consecuencia el número de viajes disminuyó de forma paralela al aumento de las posibilidades de ataque por los piratas que infectaban las aguas del Golfo de México favorecido por la revolución. Debido a ello fue preciso establecer barcos de vigilancia en toda la costa y escoltarlos hasta La Habana, para lo que era preciso salir todos juntos en convoy, lo que retrasaba aún más su salida. Asimismo el uso de barcos correo para transporte mercante atrasaba aún más los viajes, pues antes de llegar a Veracruz tenían que pasar por Trinidad, La Guayra, Cartagena de Indias y La Habana (25).

La insuficiencia de la Corona para evitar barcos mercantes y de guerra a las colonias era tal que se vio obligada a permitir el tráfico de neutrales bajo unas condiciones especiales favorecedoras a la Real Hacienda (26) y gestionó la compra a Rusia de una pequeña flota. Esta estaba integrada por 5 navíos y 3 fragatas de guerra recién construidas. Según el informe de Martínez de Prada al Ministerio de Marina en diciembre de 1817 existían sólo: 18 navíos (1 armado), 15 fragatas (5 armadas), 11 corbetas (9 armadas), 22 bergantines (20 armados) y 27 goletas (20 armadas) (27). La armada española era insuficiente a las necesidades españolas, pero más agravante fue aún el olvido y abandono de los barcos recién adquiridos en la bahía de Cádiz cuando habrían sido de gran ayuda para el comercio transatlántico que atravesaba una aguda crisis y estaba siendo absorbido por barcos mercantes extranjeros. Cuando

(24) Los datos para poder establecer dicha media están tomados de las hojas de registro de los barcos que van y vienen de Indias. A. G. I. Arribadas. Legajo núm. 302. Indiferente General. Legajos núms. 2.205-2.208, 2.253-2.256. Papeles de Correo. Legajo núm. 236 A. Están recogidos en un cuadro con entradas y salidas especificadas en OLMOS S., I. *Op. cit.* (tesina de licenciatura inédita), vol. I, pp. 151-152.

(25) Leguas y duración de la travesía de barcos de guerra y mercantes entre Cádiz y los distintos puertos americanos. Año de 1818. A. G. I. Audiencia de México. Legajo núm. 2.994.

(26) Permisos de buques extranjeros a Ultramar. A. G. I. Arribadas. Legajo núm. 354. Indiferente General. Legajo núm. 2494 bis.

(27) FERNANDEZ DURO, C. *La armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. T. IX. Madrid, 1973. S. S. *Estado General de la Real Armada*. Madrid, 1818. p. 260.

tres años después se quisieron utilizar no estaban ya en buenas condiciones, alegándose que había sido un engaño de los rusos y surgiendo el escándalo político (28).

Esta circunstancia, que podría alegarse meramente como anecdótica, nos revela una vez más la incapacidad de la Corona de acudir con la armada española en prestar ayuda al problema que la piratería, la guerra y el contrabando suponía para los barcos españoles y no así para los extranjeros. Estos aprovecharon el momento y ocuparon el vacío de los españoles, proceso que se había iniciado a fines del siglo XVIII y que en los últimos años del período colonial era ya irreversible. Entre 1814 y 1819 las compañías de comercio españolas contaban a lo sumo con tres embarcaciones de este tipo de tonelaje (29) y estaban en franco declive.

Por su parte las embarcaciones extranjeras, sobre todo británicas y norteamericanas, estaban en proceso de expansión. Gran Bretaña esperaba celosamente la independencia americana para hacerse con el control de sus mercados y desprenderse de la molesta tutela española sobre ellos. Norteamérica muy favorecida por las guerras napoleónicas en suelo europeo y el embargo de Madison (30) ve en su vecino novohispano las posibilidades de su expansión industrial y territorial una vez fuera independiente. La debilidad política española les permitió contar con la ventaja de actuar en calidad de neutrales a veces, y otras de piratas y contrabandistas, según su propia conveniencia.

La tipología mercantil España-Veracruz y viceversa presentó, pues, un giro considerable respecto a los años anteriores a 1814 y especialmente 1812. En este período anterior prestaba aún una proporción de tonelaje equilibrada similar a la gaditana, los volúmenes de comercio y el tráfico mercantil lo evidencian. Sin embargo, los últimos años del período colonial vivieron un aletargamiento de dicho tráfico: disminución de la variedad de los productos de comercio hasta canalizarse casi exclusivamente a la extracción de caudales. El número de viajes por año disminuyó y las travesías se alargaron considerablemente. Todo lo cual determinó una progresiva transformación de su tonelaje medio que serviría de contribución básica al traspaso total del control mercantil en manos extranjeras en el momento en que el virreinato obtuviese su independencia.

ISABEL OLMOS

(28) FONTANA, J. *Op. cit.*, pp. 284-295.

(29) SOLIS, R. *El Cádiz de las Cortes*. Madrid, 1976.

(30) LUCENA SALMORAL, M. *Comercio de los EE.UU. con España e Iberoamérica a comienzos de la presidencia de Madison*. Huelva, 1976.