

VICTOR H. ACUÑA O.

LA REGLAMENTACION DEL COMERCIO EXTERIOR EN AMERICA CENTRAL DURANTE EL SIGLO XVIII (**)

El objetivo de este trabajo es estudiar el modo como España pretendió controlar los intercambios exteriores del Reino de Guatemala, es decir, cómo el estado imperial metropolitano intentó impedir o estimular, según las épocas, determinadas corrientes comerciales y la circulación de determinadas mercancías. Fue a esos dos niveles que la metrópoli trató de hacer valer el principio del pacto colonial y de castigar aquellos que pretendían transgredirlo.

Nuestro análisis será desarrollado en cuatro partes: a) la herencia de los siglos precedentes, b) la situación durante la primera mitad del siglo XVIII; c) las reformas aplicadas en la segunda mitad y por último, d) la crisis final del régimen colonial, que se sitúa entre los últimos años de esa centuria y 1821.

I. La herencia de los Siglos XVI y XVII

Hemos dividido en tres aspectos el estudio de la reglamentación del comercio exterior de América Central durante estas dos centurias: en primer lugar, las relaciones comerciales a través de la Mar del Norte (Mar Caribe), que comprenden tanto los intercambios con la metrópoli como el comercio con otras colonias españolas por medio de los puertos de la costa atlántica del Reino; en segundo lugar, las relaciones mercantiles con el Virreinato del Perú a través de la Mar del Sur (Océano Pacífico); y, finalmente, los intercambios marítimos y terrestres con el Virreinato de la Nueva España.

I. Los intercambios por la Mar del Norte (Mar Caribe)

a) La reglamentación de las relaciones comerciales con España:

En el siglo XVI, la metrópoli se preocupó de mantener un contacto periódico y directo con el Reino de Guatemala y de garantizar la seguridad de los navíos que hacían la ruta del Golfo de Honduras. En efecto, la Corona

(*) *Costarricense, Licenciado en Historia, Universidad de Costa Rica; Doctor en Historia, Ecole Pratique des Hautes Etudes (Paris); Profesor de la Universidad de Costa Rica.*

(**) *Este artículo es una versión traducida y corregida de una parte de la tesis de doctorado Le commerce extérieur du Royaume de Guatemala au XVIII siècle 1700-1821: une étude structurelle, Paris, 1978.*

había determinado que todos los años debían ir dos barcos debidamente armados a Honduras (en aquella época los puertos de la costa atlántica de América Central eran Puerto Caballos y Trujillo, ubicados en la jurisdicción de la provincia de Honduras). Estos dos navíos son llamados algunas veces en los documentos las "naos de Honduras" o la "flotilla de Honduras". En 1564 se dispuso que dichas naos partieran con la flota de Nueva España, y otra real cédula de 1596 señala los parajes en el Mar Caribe donde la "flotilla de Honduras" debía separarse de la flota novohispana para enrumbarse hacia las costas de América Central.

Finalmente, en los albores del siglo XVII, la real cédula (R.C.) del 13 de febrero de 1608 estableció que las "naos de Honduras" debían viajar debidamente armadas para hacerle frente a eventuales ataques enemigos, una vez separadas del convoy de Nueva España.

En consecuencia, durante el siglo XVI y en los inicios del siglo siguiente existía una reglamentación orientada a garantizar los intercambios periódicos y directos entre la metrópoli y el Reino de Guatemala. (1)

Sobra decir que la existencia de tal reglamentación por sí misma no aseguraba el comercio y la navegación regulares entre la colonia y la metrópoli que dependían más bien del comportamiento de la coyuntura del comercio transatlántico.

En 1633 el panorama arriba descrito sufrió una modificación importante porque la Corona decidió suprimir los navíos destinados a América Central; por la R.C. del 12 de abril de ese año, se estableció que los barcos de guerra destinados a Honduras serían añadidos a la flota de Nueva España y que, en adelante el comercio con nuestra región sería realizado por registros sueltos de particulares que harían la ruta de Honduras según las circunstancias. Tales registros sueltos deberían unirse en Veracruz con la flota de Nueva España para su retorno a la Península.

No hay duda que, desde el punto de vista de la reglamentación, este cambio es significativo: anteriormente, la Corona definía como obligatoria la navegación entre España y el Reino de Guatemala; en lo sucesivo, esta será un derecho facultativo de los comerciantes sevillanos. Así, lo que antes se

(1) Véase: *García-Peláez, F. de P. Memorias para la Historia del Antiguo Reino de Guatemala, Guatemala, 1851-52, T. I, p. 206 y también, Veitio Linaje, José de. Norte de la Contratación de las Indias Occidentales, Sevilla, 1672, libro II, Cap V. p. 96. También se podría citar, Milla, José, Historia de la América Central, Tomo I y II, Guatemala, 1879-1882, pero en nuestra opinión esta obra es casi una copia del trabajo de García Peláez.*

consideraba como necesario ahora se juzga simplemente deseable. (2)

Probablemente, esta disposición está en relación con la crisis del comercio colonial español que comenzó a manifestarse hacia 1620. También está ligada con la clausura total de los intercambios directos entre la metrópoli y América Central entre 1639 y 1659 y con la circunstancia de que, durante el resto del siglo XVII y las primeras décadas del XVIII, el comercio centroamericano con la Península se realizó casi exclusivamente de manera indirecta por medio del puerto de Veracruz.

En síntesis, el siglo XVIII heredó una situación en la que, desde el punto de vista real, los intercambios directos con la metrópoli eran casi inexistentes y, desde el punto de vista formal, una simple posibilidad que podían usar a su discreción los mercaderes sevillanos. La colonia estaba condenada, por tanto, a un papel puramente pasivo en sus relaciones marítimas y comerciales con España.

b) Los intercambios con La Habana.

En el siglo XVI y durante la mayor parte de la centuria siguiente, los intercambios entre el Reino y la isla de Cuba, fueron permitidos. Según García-Peláez, cuando Thomas Gage estuvo en Guatemala (hacia 1630), este comercio no estaba prohibido. Dicho autor cita también la R.C. del 9 de febrero de 1646 que confirma esta libertad y, finalmente, hace referencia a una fragata que arribó de La Habana a Puerto Caballos en 1659. Todos estos datos muestran pues, que había libertad de comercio entre nuestra región y Cuba.

No obstante, esta corriente comercial fue prohibida por la Corona en 1676. Según García Peláez, por la R.C. del 10 de febrero de este año fue aprobado un contrato entre el estado y los comerciantes de Sevilla para el envío de flotas y galeones a las Indias. En este contrato se estipulaba que durante su período de vigencia —cinco años— la navegación de La Habana a Veracruz y los puertos de Honduras estaría prohibida. Con esta medida, los comerciantes metropolitanos buscaban evitar encontrar los mercados ya abastecidos por navíos procedentes de Cuba al momento de la llegada de la flota (constátese la mentalidad monopolista y especulativa de los comerciantes sevillanos).

Sin embargo, esta prohibición, que tenía en principio un carácter temporal, se convirtió en definitiva porque el Ayuntamiento de Guatemala no

(2) *La R.C. de 1633 esta transcrita en Rubio, Manuel, Comercio terrestre de y entre las provincias de Centroamérica, T. I, Guatemala, 1973, p. 199-200. Véase también García-Peláez, Memorias..., T. II, p. 82-83 y Haring C., Comercio y navegación entre España y las Indias, México, 1939, p. 258, nota 10.*

pudo lograr —a pesar de varias peticiones infructuosas— su abolición. Así, al llegar el siglo XVIII, el comercio entre el Reino de Guatemala y Cuba estaba prohibido. (3)

Tampoco hay que exagerar la eficacia de esta reglamentación pues hemos podido constatar que en 1676 dos navíos hicieron esta ruta, uno en 1678 y otro en 1681. (4) El marco institucional es, sin duda, un factor fundamental en la vida del comercio bajo el mercantilismo español, pero esto no implica otorgarle un carácter de determinante absoluto.

Esta disposición surgió como producto de la actitud monopolista del comercio metropolitano, pero su mantenimiento de manera permanente expresa la voluntad de la Corona Española de restringir al máximo los intercambios intercoloniales.

El Reino de Guatemala podía también relacionarse por el Mar Caribe con los puertos de Tierra Firme. Desgraciadamente, no conocemos disposiciones reglamentarias referidas a esta corriente comercial. Sin embargo, sabemos que la ciudad de Granada mantuvo relaciones mercantiles con Portobelo y Cartagena por la vía Lago de Nicaragua-Río San Juan. También es conocido que la provincia de Costa Rica tuvo relaciones comerciales con esos mismos puertos. Este comercio estaba ritmado por la llegada de los galeones de Tierra Firme y constituía otro medio indirecto —como Veracruz— para establecer contactos mercantiles con la metrópoli. Inferimos, pues, que los intercambios por el Mar Caribe del Reino de Guatemala con Panamá y Nueva Granada no estaban prohibidos al nacer el siglo XVIII. (5)

- (3) *García-Peláez, Memorias...*, T. III, p. 87-91, quien debe haber obtenido esos datos del siguiente documento: A.G.C.A. A 3 6 exp. 2174-leg 118 "Autos que sigue el Capitán don Antonio Zapián como procurador síndico de esta muy noble ciudad de Guatemala sobre que se declare que la provincia de Honduras pueda comerciar con la ciudad de La Habana y sus puertos libremente" 1708. Véase también, "El cabildo representa la extrema pobreza de los habitantes de este reino y las causas de ella; y para su remedio suplica al rey se sirva concederles perpetuo y franco el comercio con el reino del Perú y con La Habana, Guatemala, marzo 9 de 1709", reproducido en Arévalo, Rafael, Colección de documentos antiguos del archivo del Ayuntamiento de la ciudad de Guatemala, Guatemala, 1857, p. 128-138.
- (4) Véase A.G.C.A.: A 3. 6. exp. 2145-leg 116; exp. 2148-leg 116; exp. 39.569-leg 2750 y exp. 39.573-leg 2750.
- (5) Datos que demuestran la existencia de este comercio aparecen en Rubio, Comercio..., p. 158, 167, 207, 229, 289 y 302.

2. Comercio y navegación con el Virreinato del Perú.

No es posible comprender la reglamentación del comercio entre el Perú y América Central, sin antes considerar la evolución del cuadro institucional de las relaciones mercantiles de los dos grandes virreinos del imperio hispánico en América.

a) La reglamentación de las relaciones entre Nueva España y el Perú:

Durante la mayor parte del siglo XVI, España no trató de controlar o restringir los intercambios de sus colonias a través de la Mar del Sur. No fue sino hacia 1590 que la Corona comenzó a intentar poner limitaciones a esta corriente comercial. La voluntad de someter a un control más estricto la navegación por el Océano Pacífico manifiesta la preocupación de la monarquía de aplicar de manera consecuente el principio del pacto colonial. Tanto la Corona como los comerciantes metropolitanos no querían que los metales preciosos americanos tomaran el camino del Oriente en lugar de ir a engrosar los tesoros de la Península. Igualmente, ambos eran conscientes de que los productos textiles importados de las Filipinas competían en los mercados americanos con las mercancías importados de España. Por último, tanto la una como los otros temían que el desarrollo de los intercambios intercoloniales condujese a una creciente independencia de las economías americanas respecto de la economía metropolitana. (6)

De esta manera, en 1587 y de nuevo en 1591 y 1593, se le prohibió a Tierra Firme, Perú y América Central tener intercambios, con las Filipinas, y sólo a Nueva España se le concedió el privilegio de realizar este comercio. No obstante, el envío de mercancías asiáticas de Nueva España al Perú fue igualmente prohibido. Se pretendía así, limitar y controlar un comercio que podía poner en peligro el principio del pacto colonial. (7)

La Corona debía también hacer prevalecer los intereses monopolistas de los comerciantes sevillanos, para quienes el régimen restrictivo de comercio y navegación con las Indias —basado en el principio de un solo puerto de

(6) Véase: Rodríguez, Vicente E., *El tribunal del consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII*, Madrid 1960, p. 241.

(7) Ver: Navarro, Luis, "El comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna" *Revista de Historia*, Caracas, año IV, No. 23 (mayo de 1965) p. 19 y Ramos Pérez D., *Minería y comercio interprovincial en Hispanoamérica (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Valladolid, 1970, p. 229-238.

exportación— importación en la metrópoli (Sevilla) y dos puertos coloniales (Veracruz y Nombre de Dios-Cartagena) —debía mantenerse inalterable. Por esta razón, en 1609 la reexportación de mercancías de origen metropolitano de Nueva España al Perú fue totalmente prohibida. Dicha prohibición fue reiterada por la R.C. del 5 de marzo de 1607. (8)

Pareciera ser que la eficacia de esas medidas fue casi nula; esto explicaría que las restricciones impuestas a los intercambios entre el Perú y la Nueva España se hayan incrementado en los primeros años del siglo XVIII. De este modo, por la R. C. del 31 de diciembre de 1604, la Corona tomó las siguientes disposiciones:

- prohibición a la Nueva España de reexportar hacia el Perú mercancías procedentes de Filipinas ("géneros de Castilla"), disposiciones ya vigentes desde la última década del siglo anterior;
- prohibición al Perú de remitir metales preciosos hacia Nueva España;
- limitación de los intercambios entre ambos virreinos al tráfico exclusivo de artículos de producción interna ("géneros de la tierra") y restricción de sus contactos marítimos a sólo tres barcos anuales de 300 a 400 toneladas.

En 1609, por la R. C. del 29 de junio, la Corona determinó limitar aún más dicha navegación reduciéndola a dos barcos anuales de 200 toneladas. Estos dos navíos partirían de El Callao, prohibiéndose a los comerciantes mexicanos el derecho de enviar barcos mercantes al Perú. No obstante, la prohibición que pesaba sobre los metales preciosos peruanos fue parcialmente levantada porque fue autorizado que las dos embarcaciones que partirían del Perú podrían llevar 200.000 ducados para comprar "géneros de la tierra" novohispanos. Finalmente, por la R. C. del 28 de marzo de 1620, la Corona reiteró los términos de las dos R. C. anteriores, contentándose con introducir una nueva prohibición: la de exportar vino peruano en dirección de Nueva España. (9)

Como todas esas disposiciones fueron poco eficaces, la navegación entre las dos regiones fue reducida a una sola embarcación anual (R. C. del 23 de noviembre de 1634). Esta espiral prohibicionista se cerró dos años después cuando la Corona tomó la decisión extrema: por la R. C. del 29 de marzo de

(8) Navarro, "El comercio..." p. 19, 21 y 22

(9) La R.C. de 1620 reproduce la de 1609 que a su vez resume la de 1604. Esta transcrita en Rubío, Manuel *Historial de El Realejo, Managua, 1975, p. 112-123 Véase también Navarro, El comercio...* p. 22-23. Ramos Pérez, loc. cit. y García-Peláez, *Memorias...*, T. II, p. 45-46.

1636 (10) todo comercio y toda navegación entre los dos virreinos fueron totalmente prohibidos. Esta disposición fue reiterada más tarde en 1674, integrada en la "Recopilación" y conservada hasta la época de las reformas de Carlos III. Ella es un claro testimonio de la voluntad del estado imperial hispánico de impedir —por lo menos en el nivel de la legislación— toda posible fuga de metales preciosos hacia el Extremo Oriente y de conservar las colonias sometidas a una estrecha dependencia comercial con respecto a su metrópoli.

b) El caso del Reino de Guatemala

La información disponible sobre la legislación relativa a los intercambios entre América Central y el Perú en el siglo XVIII es bastante confusa: por un lado, los datos existentes son bastante incompletos y, por otro, tenemos la impresión de que la propia reglamentación es muy contradictoria. A pesar de esos inconvenientes, hemos intentado sacar algunas conclusiones de carácter general.

En primer lugar, no hay ninguna duda de que la prohibición que pesaba sobre el comercio de "géneros de China" y "géneros de Castilla" entre Nueva España y el Perú estaba también en vigor para los intercambios entre nuestra región y el Perú. (11)

- (10) *Existen diversas versiones contradictorias sobre la fecha de prohibición total de los intercambios entre Nueva España y el Perú: Navarro, "El Comercio..." p. 24; Ramos Pérez, loc. cit. y García-Peláez coinciden en la fecha de 1636. Por el contrario, Arcila Farias E., Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII, México, 1950, p. 251-52, afirma que la prohibición absoluta fue establecida por la R. C. del 6 de febrero de 1635. Rodríguez Vicente, El tribunal..., da como fecha el año 1634; opinión expresada también por Haring, Comercio... p. 188.*
- (11) *Los siguientes datos nos permiten sostener esta afirmación: García-Peláez, Memorias... T. II, p. 56-57, señala que, entre 1679 y 1683, el Ayuntamiento de Guatemala hizo varias gestiones en la Corte para obtener la libre importación de vinos peruanos y el derecho de enviar al Perú un barco anual cargado con mercancías importadas de España y de las Filipinas. Esto prueba que dicho comercio estaba prohibido. La Corona rechazó esta petición y solo autorizó provisionalmente la importación de vinos peruanos. En el siglo XVIII, en 1718 y en 1730, los vecinos de Guatemala solicitaron de nuevo el permiso para comerciar "géneros de Castilla" con el Perú, petición que les fue rechazada véase: A.G.I. Guatemala 313, "Documentos sobre la fundación de una Casa de Moneda en Guatemala".*

No obstante, a diferencia del caso novohispano, la navegación entre el Reino de Guatemala y el virreinato del sur del continente no estaba totalmente prohibida. En efecto, el comercio de "géneros de la tierra" entre ambas colonias siempre estuvo permitido. (12) Probablemente esto se explica porque la brea de Nicaragua era una materia prima indispensable para la viticultura peruana, aunque también otros productos centroamericanos eran exportados al Perú, entre ellos el añil.

No obstante, pareciera ser que estos intercambios estaban sometidos a algunas restricciones: la navegación estaba limitada a dos navíos anuales que podían traer del Perú 200.000 ducados para la compra de "géneros de la tierra" centroamericanos. (13)

Además, durante la mayor parte del siglo XVII hubo otra prohibición que pesó sobre estos intercambios: importar vinos del Perú. Paradójicamente, esta prohibición fue establecida por la Corona a solicitud de los comerciantes de Guatemala (R. C. del 18 de mayo de 1615) quienes aducían que estos vinos eran malos para la salud de los indígenas, disfrazando así sus intenciones monopolistas de especular con los vinos importados de España.

No obstante, unas tres décadas después, los comerciantes guatemaltecos cambiaron de opinión, y en 1643, solicitaron a la Corona autorizara la importación de vinos peruanos. Las autoridades metropolitanas fueron esta vez

(12) *En el escrito del Ayuntamiento del 9 de marzo de 1709, puede leerse: "...que el comercio que de tiempo inmemorial está concedido a este reino en sus géneros y frutos con el del Perú...", Arévalo, Colección... p. 132. Rubio en su Historial..., transcribe parcialmente muchos registros de barcos que hacen el comercio entre América Central y el Perú (p. 139-40, 173-74, 184-85, 189-195, etc).*

(13) *Recordemos que esta restricción había sido impuesta en 1620 a los intercambios entre el Perú y Nueva España. En 1667, por la R. C. del 12 de enero se estipuló que el contenido de la R. C. de 1620 tenía también validez para Guatemala. Esto parece ser una mala interpretación de la R. C. de 1620 puesto que esta no se refería más a las relaciones con el Perú y Nueva España. La R. C. del 29 de enero de 1676 estableció de nuevo que la de 1620 estaba en vigor para América Central. Finalmente en 1685, cuando la importación de vinos peruanos fue autorizada provisionalmente, la limitación a dos navíos y a 200.000 ducados fue reiterada. (R.C. del 21 de mayo de 1685) El equívoco se instauró pues, en la legislación y luego pasó a los trabajos históricos: García-Peláez y todos aquellos que se basan en este autor (Milla, Rubio, etc.)*

La R. C. de 1667 está transcrita en Rubio, Comercio... p. 230-32; la de 1676 se encuentra en Rubio, Historial... p. 218-220 y la de 1685 está resumida en Arévalo, Colección... p.134.

menos complacientes y mantuvieron la prohibición. Así, en los cuatro decenios siguientes los mercaderes de la capital demandaron en distintas ocasiones (1646, 1659, 1670, 1672 y 1679-81) que la citada disposición fuese suprimida y se encontraron siempre con la negativa de la Corona (reales cédulas del 12 de febrero de 1667, 22 de junio de 1670, 29 de enero de 1673, 29 de febrero de 1676, 6 de marzo de 1676, etc). Debemos señalar que la prohibición comprendía también el aguardiente y el aceite peruanos.

Por fin, en 1685 después de una nueva petición del Ayuntamiento de Guatemala, la Corona decidió autorizar temporalmente, por un período de tres años, la importación de vinos del Perú (R. C. del 21 de mayo de 1685). En 1688 (R. C. del 6 de junio) el permiso temporal fue renovado por otro período de tres años, y en 1695 (R. C. del 28 de julio) fue prolongado por un período de dos armadas (flotas). En síntesis, a comienzos del siglo XVIII, la importación de vinos del Perú estaba provisionalmente autorizada. (14)

La real cédula de 1685 suprimió provisionalmente una prohibición, pero al mismo tiempo, introdujo una nueva: a solicitud de los vecinos de Guatemala, la importación de cacao de Guayaquil fue prohibida. Esta disposición fue reiterada en las mismas reales cédulas que prorrogaron la autorización temporal de los vinos peruanos. (15)

En resumen, al comenzar el siglo XVIII, la situación del comercio y de la navegación entre América Central y el Perú, desde el punto de la reglamentación, era la siguiente:

- prohibición de comerciar tres tipos de mercancías: géneros de China, géneros de Castilla y el cacao de Guayaquil,
- libertad de comercio para los "géneros de la tierra" de las dos regiones,
- autorización provisional para la importación del vino, el aguardiente y el aceite peruanos,
- limitación de la navegación a dos barcos anuales,
- restricción de las remesas de moneda peruana a 200.000 ducados por año.

Es difícil pronunciarse sobre la eficacia de todas esas medidas, y en particular, sobre las prohibiciones. Todo parece indicar que el comercio clandestino de mercancías prohibidas fue un fenómeno constante. Por otra

(14) *Sobre los asuntos relativos a la reglamentación del comercio del vino peruano, véase Arévalo, Colección... p. 133-34; García-Peláez, Memorias... T. II, p. 51-62; Rubio, Comercio... p. 213-14, 230-32, 239 y Rubio, Historia... p. 204, 218-220, 233-35.*

(15) *Arévalo, loc. cit y García-Peláez, Memorias ... T. II, p. 47.*

parte, las propias autoridades locales autorizaban algunas veces el desembarco de artículos prohibidos pasando por alto las leyes establecidas. Igualmente, no poseemos cifras exactas y seguras sobre el movimiento marítimo para determinar si la restricción del número de barcos anuales y del envío de moneda fueron respetados.

En principio, la navegación debía hacerse en el sentido Perú-América Central de manera que los centroamericanos no tenían derecho de enviar, motu proprio, embarcaciones al Perú. Sin embargo, hay documentos que muestran que existían mercaderes guatemaltecos, propietarios de barcos, con los que comerciaban con el virreinato peruano. (16)

En fin, aunque los marcos institucionales impuestos a estos intercambios no eran respetados, constituían, de todos modos, un obstáculo por superar y, por tanto, una realidad que pesaba en su desarrollo.

3. Comercio y navegación con Nueva España

Durante casi todo el siglo XVII, la navegación de "géneros de la tierra" entre el Reino de Guatemala y Nueva España fue libre. García-Peláez señala la existencia de un movimiento marítimo de este tipo hacia 1660 y en 1673. Aún más, la R.C. del 27 de noviembre de 1697 autoriza expresamente este tráfico e insta a las autoridades de Guatemala a estimular estos intercambios. (17) No obstante, siete años después, por la R. C. del 17 de noviembre de 1704, la navegación entre ambas regiones fue prohibida. (18)

El comercio de "géneros de China" entre México y Guatemala siempre estuvo permitido, aunque sometido a una restricción importante: las mercancías asiáticas sólo podían ser transportadas a Guatemala por vía terrestre, ya que la vía marítima les estaba legalmente vedada. Esta medida estaba orientada a impedir el tráfico clandestino de "géneros de la China" de Nueva España hacia el Perú. También pretendía elevar el precio de costo de los productos asiáticos en el mercado centroamericano, de manera que no hicieran una competencia excesiva a los "géneros de Castilla" importados desde

- (16) *Tal es el caso del capitán José Agustín de Estrada, miembro del cabildo de Guatemala, propietario del barco llamado San Lorenzo, el cual solicitó en 1669 autorización al presidente de la Audiencia para hacer un viaje a los puertos del Perú para transportar géneros de la tierra permitidos. Ver, Rubio, Historial... p.189-95.*
- (17) *García-Peláez, Memorias..., T. II, p. 70; Navarro, "El comercio..." p. 26 y nota 12 donde está reproducida la R. C. de 1697. Hemos encontrado una copia de esta R.C. en A.G.I.: Guatemala 799.*
- (18) *García-Peláez, Memorias, T. II, p. 71.*

Sevilla. (19) Aquí vemos reaparecer una vez más el espíritu monopolista de los mercaderes metropolitanos.

Otra prohibición secundaria pesaba sobre las relaciones mercantiles de Guatemala con México. En efecto, el Reino carecía del derecho de reexportar (en dirección de) a su vecino los productos importados de España. Evidentemente, esta prohibición no era esencial puesto que tal posibilidad podía presentarse muy raras veces, sobre todo en el depresivo siglo XVII, cuando las relaciones directas entre la metrópoli y nuestra región casi no existieron. No obstante, los comerciantes novohispanos sí tenían la facultad de remitir géneros de Castilla hacia la América Central, (20)

En fin, aunque no disponemos de ningún texto legislativo, sabemos que el comercio terrestre de "géneros de la tierra" entre las dos regiones estaba permitido. En síntesis, a principios del siglo XVIII, la reglamentación de los intercambios entre el Reino de Guatemala y el Virreinato de Nueva España era como sigue:

- prohibición de toda navegación entre las dos regiones;
- autorización de la importación, por vía terrestre, de géneros de la China;
- libertad de comercio recíproco, por vía terrestre, de los géneros de la tierra.
- prohibición de reexportar de Guatemala a México las mercancías importadas de la Península, (la corriente inversa sí estaba autorizada).

4. Conclusiones

Nuestras conclusiones tienen un carácter provisional, tanto por las

- (19) *No conocemos ningún texto legislativo de los siglos XVI y XVII relativo a esta limitación. Pero la R. C. de 1774 que libera el comercio intercolonial mantiene esta restricción indicando que había sido establecida en tiempos anteriores. Además, si la R.C. de 1704 prohibía toda navegación entre Nueva España y Guatemala es evidente que en ella quedaban comprendidos los géneros de China. La R. C. de 1774 se encuentra en Documentos para la Historia Argentina, T. V., Buenos Aires, 1915, p.306-310.*
- (20) *No es posible constatar la existencia de esta prohibición sino con documentos del siglo XVIII: en primer lugar dos bandos de 1770 y 1774 de Virreyes de Nueva España que recuerdan su existencia (Ver: Chavez Orozco, Luis, El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España, México, 1967, p. 131-34 y 153-53 y la R.C. del 28 de junio de 1797 que la suprime. (Ver: Rubio, Historial..., p.739-740, que reproduce el texto de dicha cédula).*

limitaciones de la información que manejamos como por el desorden --casi anarquía diríamos-- de la propia legislación durante el período analizado.

En primer lugar, es seguro que el desvío potencial del numerario peruano hacia el Extremo Oriente obsesionaba a las autoridades y a los comerciantes metropolitanos.

Igualmente, ambos rechazaban la competencia "desleal" de las mercancías asiáticas en los mercados americanos. Hay que reconocer que esas dos posibilidades podían poner en peligro el principio del pacto colonial. Así, no es incorrecto afirmar que esta doble preocupación explica en buena parte las restricciones que fueron impuestas al comercio y a la navegación por el océano Pacífico.

En segundo lugar, la actitud monopolista del comercio sevillano y su voluntad --compartida por la Corona, que pensaba en sus intereses fiscales-- de centralizar en dos puertos exclusivos (Veracruz y Cartagena-Portobelo, sucesor de Nombre de Dios) el tráfico con las Indias ayudan a comprender las prohibiciones que pasaron sobre la reexportación de "géneros de Castilla" en dirección Norte-Sur, a través del Pacífico. Los mercaderes sevillanos, sobre todo, temían que Nueva España, e incluso el Reino de Guatemala, se convirtieran en incómodos intermediarios del comercio atlántico entre España y el Perú. Esas mismas actitudes monopolistas explican la clausura del comercio entre América Central y La Habana.

En términos más generales, nosotros pensamos que, a pesar de las incoherencias de la reglamentación, la Corona quería reducir al máximo los intercambios intercoloniales para impedir toda posibilidad de desarrollo comercial autónomo de las economías americanas. Si el comercio intercolonial de géneros de la tierra fue siempre permitido es porque esos intercambios estaban condenados a ser de importancia secundaria. En efecto, las economías americanas, desde el punto de vista de sus producciones, eran más bien competitivas que complementarias, y además, los géneros de la tierra eran en la mayoría de los casos, productos de poco valor por unidad de peso, o simplemente artículos muy baratos. En otras palabras, no era el comercio de productos autóctonos lo que iba a poner en peligro las relaciones de dependencia con la metrópoli.

Con respecto a los intercambios Guatemala-Perú, la Corona tuvo que tomar en cuenta dos realidades: el Perú necesitaba algunas materias primas para su industria vinícola (tolerada por la metrópoli) y nuestra región, pobre en riquezas mineras, tenía necesidad del numerario peruano, el cual servía para saldar los intercambios con España. Se trataría en este caso de dos economías que, en alguna medida, eran complementarias, (las importaciones de vino peruano apuntarían también en este sentido).

En algunas circunstancias, la actitud monopolista del comercio sevillano confluía con el espíritu no menos restrictivo de los comerciantes residentes en las Indias. Recuérdese al respecto la primera prohibición del vino peruano en Guatemala. Ahora bien, si la disposición se conservó durante casi

todo el siglo XVII fue por la voluntad del comercio metropolitano, ya que los comerciantes guatemaltecos cambiaron de parecer en la cuarta década de ese siglo.

En conclusión, podemos afirmar que el principio del exclusivo colonial y la organización monopólica del comercio colonial español son los hilos conductores que hacen inteligible la reglamentación de los intercambios externos de América Central en los siglos XVI, y XVII. Sobra advertir que no pretendemos magnificar la eficacia de dicha reglamentación, pero sería igualmente erróneo negar su peso como factor condicionante en la vida de los intercambios.

II. La reglamentación de los intercambios durante la primera mitad del XVIII.

Estudiaremos la legislación comercial de este período en dos partes: comenzaremos pasando revista de las principales disposiciones emitidas por la Corona que afectan al conjunto del comercio colonial hispánico y enseguida, analizaremos el caso concreto del Reino de Guatemala a fin de establecer los cambios introducidos en el panorama heredado del siglo anterior.

I. La situación del comercio colonial español:

El régimen de comercio colonial español no sufrió ninguna reforma importante en el transcurso de la primera mitad de la centuria. No obstante, es posible señalar algunas disposiciones secundarias emitidas en este período: la fundación de compañías privilegiadas de comercio; los intentos emprendidos para hacer más eficiente el sistema de navegación heredado de los Habsburgo, y el desarrollo de una nueva forma de enlace marítimo con las Indias, es decir, la navegación de los llamados registros sueltos, barcos que circulaban solos, sin formar parte de los tradicionales convoyes (flotas o galeones).

La creación de compañías privilegiadas de comercio y navegación constituye una novedad del mercantilismo español del siglo XVIII y se explica en parte por los orígenes franceses de la nueva dinastía. Su surgimiento tiene un doble significado para el régimen de comercio colonial hispánico: por un lado, representa una limitación al monopolio del comercio transatlántico español detentado por el eje andaluz Sevilla-Cádiz; por otro, añade una nueva característica monopolista y exclusivista al sistema de intercambios con las colonias.

Durante este período fueron fundadas nueve compañías:

- la Compañía de Honduras (1714) para el comercio y la navegación con América Central y Venezuela, que tuvo apenas una vida de tres años;
- la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, establecida en 1728, que fue la primera en florecer y controló el comercio exterior de Venezuela hasta 1781;

- la Compañía de Filipinas (1733) y la Compañía de Galicia que fracasaron.
- La Real Compañía de La Habana, fundada en 1740 para el comercio con Cuba y que fue la segunda que logró sobrevivir;
- la Real Compañía de San Fernando de Sevilla, creada en 1747 para el comercio con todas las Indias, salvo Cuba y Venezuela;
- la Real Compañía de Barcelona, fundada en 1755 para el comercio con las islas de Santo Domingo, Puerto Rico y Margarita, la cual rindió buenos servicios a la joven industria catalana.
- por último al final de reinado de Felipe V fueron fundadas otras dos compañías: la Compañía de Granada y la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid.

Aunque tres de esas compañías fracasaron y a pesar de que sólo tres (Caracas, Barcelona y La Habana) de las que fructificaron tuvieron una importancia real en el comercio colonial, no hay que subestimar su papel en el tráfico de las Indias puesto que, según García-Barquero, controlaron el 20o/o de los navíos que atravesaron el Atlántico entre 1717 y 1778. (21)

Aparte de la creación de compañías privilegiadas, los primeros Borbones no intentaron hacer innovaciones en el régimen de comercio y navegación con las Indias. Al principio, más bien trataron de mejorar el funcionamiento de las instituciones legadas por los Austria. Así, el Proyecto del 5 de abril de 1720, el Reglamento de 28 de agosto de 1725 y el Real Despacho del 21 de enero de 1735 estaban orientados principalmente a garantizar la regularidad y la puntualidad de la navegación y de los intercambios entre España y las Indias, sin pretender tocar el régimen de flotas y galeones.

El Proyecto de 1720 no introduce ninguna reforma en el régimen de navegación, salvo la exigencia según la cual los navíos de la Carrera de Indias debían ser de fabricación española. Pretende sobre todo fijar las fechas de salida de España y el tiempo de permanencia en América de las flotas y galeones a fin de garantizar la regularidad y la puntualidad de los convoyes. Todos los autores concuerdan en que la gran innovación del Proyecto de 1720 se sitúa en el campo de la fiscalidad porque establece los derechos de palmeo: nuevo método de percepción de los derechos aduaneros que reemplaza los

(21) *Sobre compañías de navegación, véase: García-Barquero, Antonio, Cádiz y el Atlántico (1717-1778) Sevilla, 1976, T. I, p. 133-37. Arcila Farias, Eduardo, Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España, México, 1974, T. I, p. 28-29, una mención sobre la Compañía de Honduras se encuentra en Haring, Comercio..., p. 174 y Arcila Farias, loc. cit. hace un breve resumen de su trayectoria. Para terminar recordemos que en 1785 fue fundada una última compañía para el comercio con las Filipinas cuya existencia se prolongó hasta 1834.*

impuestos ad valorem por un derecho cobrado según el volumen de las mercancías. La mayor parte de estas, independientemente de su naturaleza, debían pagar 5 1/2 reales por palmo cúbico.

El Reglamento de 1725 expresa de nuevo la preocupación por la regularidad de la navegación sin afectar el sistema en su conjunto. Su principal disposición consistió en establecer que los viajes de las flotas y galeones debían ser anuales.

No obstante, diez años después, los retrasos y la irregularidad caracterizaban el tráfico de flotas y galeones con las Indias. Así, por el "Real Despacho" de 1735, la Corona intentó de nuevo luchar contra los defectos de los enlaces comerciales con sus colonias americanas. Pero en esta oportunidad dictó una medida importante al clausurar provisionalmente el envío de los galeones de Tierra Firme, disposición que posteriormente tendrá consecuencias significativas. En efecto, la real orden (R.O.) del 11 de octubre de 1754, que restableció las flotas para Nueva España, determinó la supresión permanente de los galeones de Tierra Firme o instauró de manera definitiva el sistema de registros sueltos como modo de navegación para la parte sur del continente.

Si se hace un balance de las medidas de 1720, 1725, 1735 y 1754 se constata que fueron incapaces de darle una nueva energía al sistema de flotas y galeones porque los retrasos y la impuntualidad jamás desaparecieron. Así, a pesar de los esfuerzos de la Corona, este período marca la decadencia del viejo régimen de navegación y la R.O. de 1754 constituye su acta de defunción. En contrapartida, esta época fue testigo del despegue de un nuevo método de enlace marítimo entre la metrópoli y sus colonias: los registros sueltos. (22)

La navegación en registros sueltos es, sin duda, la transformación más importante que sufrió el comercio colonial. Debemos reconocer que ella se impuso más en la práctica que en los textos legales porque, aunque expresamente reconocida en el "Proyecto" de 1720, permaneció durante el período 1720-1738 como una alternativa secundaria a la navegación en convoy que seguía dominando las relaciones comerciales entre España y América. Realidad secundaria pero no despreciable, puesto que, según García-Barquero, la navegación en registros sueltos representó el 28o/o de los navíos y el 21o/o del tonelaje total del tráfico atlántico.

Hasta 1738, los registros sueltos estaban reconocidos en la reglamentación, sin que por ello fuesen estimulados por la Corona, e incluso,

(22) Para esta parte, véase García-Barquero, *Cádiz...*, T.I, p. 152-165 que resume y comenta los textos de 1720, 1725, 1735 y 1754. En *Documentos para la historia Argentina, T.V.*, se encuentra el texto de 1720 (p. 21-45) y el de 1735 (p. 115-123). Véase también: Muñoz Pérez, José, "La publicación del reglamento de comercio libre a Indias". *Anuario de Estudios Americanos, IV (1947) p. 636-37* y Arcila Farias, *Reformas...*, T. I., p. 127-28, quienes comentan el "Proyecto" de 1720.

no eran muy bien vistos por los mercaderes monopolistas de ambos lados del océano Atlántico. No obstante, entre 1739 y 1754 adquirieron un lugar exclusivo en el comercio colonial hispánico, gracias a un factor puramente circunstancial: la guerra. En efecto, la guerra entre España e Inglaterra estalló en 1739; el sistema de navegación en convoy a las Indias fue suspendido y hasta 1754 todos los enlaces marítimos y comerciales con las colonias fueron realizados por registros sueltos. Paradójicamente, a pesar del conflicto bélico, el ritmo de la navegación y el volumen de los intercambios aumentaron sensiblemente y, regiones que habían ocupado un lugar marginal en el imperio español como Chile y el Río de la Plata, conocieron un gran auge comercial. En consecuencia, la superioridad de esta forma de navegación quedaba demostrada en la práctica; pero por el momento aún no había sido refrendada por la reglamentación.

Con la desaparición formal de los galeones en 1754, más tarde, con las reformas de Carlos III el régimen de registros sueltos se convertirá en un principio básico del sistema de relaciones comerciales entre la Península y sus colonias americanas. Sin lugar a dudas, este nuevo régimen de navegación facilitó el gran desarrollo comercial del imperio español durante la segunda mitad del siglo XVIII. (23)

En síntesis, durante la primera mitad del XVIII, la nueva dinastía borbónica no se aventuró en el terreno de las grandes transformaciones del aparato institucional del comercio. El cambio más importante del período —el desarrollo de los registros sueltos— no fue el resultado de una decisión consciente de la Corona, sino más bien la consecuencia del peso de las circunstancias históricas.

2. El caso del Reino de Guatemala:

La situación de la reglamentación del comercio exterior de nuestra región durante esta etapa no es muy distinta de la ya descrita para el conjunto del comercio colonial español: su característica dominante es la continuidad de la herencia recibida del siglo anterior. No obstante, conviene señalar la existencia de dos reformas menores: la autorización definitiva de las importaciones de vino del Perú y un permiso parcial para la navegación La Habana.

Antes de considerar estas dos reformas, debemos señalar la voluntad permanente de la Corona española por mantener las prohibiciones impuestas al comercio intercolonial en el siglo anterior. En varias oportunidades, el Ayuntamiento y los comerciantes de la capital del Reino solicitaron la libertad de los intercambios marítimos con el Perú, La Habana y la Nueva España,

(23) *García-Barquero, Cádiz, T.I, p.165-174*

peticiones que siempre fueron denegadas por parte de las autoridades metropolitanas. (24)

Ya hemos señalado que, al llegar el siglo XVIII, la importación de vinos peruanos estaba provisionalmente permitida.

En 1709, los comerciantes de Guatemala iniciaron gestiones para obtener de la Corona una autorización definitiva ya que el permiso provisional expiraba. (25) Sin embargo, por la R. C. del 27 de septiembre de 1713, la Corona prohibió de nuevo dicho comercio para favorecer a los comerciantes metropolitanos que preparaban en ese momento una expedición en dirección de América Central. (26)

Los mercaderes guatemaltecos respondieron con nuevas gestiones y, por fin, por la R.C. del 2 de febrero de 1718, fue definitivamente autorizado el comercio de vinos entre el Perú y el Reino de Guatemala. El citado documento contenía las siguientes disposiciones: permiso de importación de 30.000 botijas anuales de vino peruano y libertad para traer aceite de la misma procedencia. Ambos productos estaban obligados a cancelar las siguientes contribuciones: un peso por botija al salir del Callao y dos pesos por botija al arribar a los puertos centroamericanos. Además se autorizaba el envío de 200.000 ducados para la compra de "géneros de la tierra" de nuestra región y la prohibición de importar cacao de Guayaquil era reiterada. (27) Así pues, a partir de 1718 la libertad de comercio de "géneros de la tierra" entre ambas colonias fue ampliada con la autorización otorgada a los vinos, aguardientes y aceites peruanos.

El permiso parcial a la navegación con Cuba constituye la otra pequeña reforma de este período. Como respuesta a una petición de los comerciantes de Guatemala —quienes se quejaban de los inconvenientes que acarrea el expedir los productos hacia la Península por el largo y costoso desvío de Veracruz— la Corona decidió autorizar a los mercaderes

(24) *El Cabildo y los comerciantes de Guatemala solicitaron la libertad de comercio con el Perú, La Habana y Nueva España en los períodos siguientes: 1707-1709, 1714-1718 y 1729-1733; ver Pardo, José Joaquín, Efemérides de la Antigua Guatemala, 1541-1779, Guatemala, 1944, p. 106, 107, 112, 115, 119, 134 y 141.*

La última negativa de la Corona de que tengamos conocimiento fue emitida por la R. C. del 26 de agosto de 1732, cf. García-Peláez, Memorias..., T. II, p. 91, Véase también: A.G.I., Guatemala 313, donde se encuentran testimonios de las peticiones presentadas en 1714, 1718 y 1730.

(25) *Arévalo, Colección..., p. 135.*

(26) *Rubio, Comercio..., p. 305-307 y también A.G.I., Guatemala 390: Libro de reales órdenes.*

(27) *Rubio, Historial..., p. 370-72, que transcribe el texto de la R.C. de 1718. Cf. también García-Peláez, Memorias..., p. 57-62.*

guatemaltecos (R.C. del 5 de marzo de 1760) a remitir sus exportaciones a España por la vía de La Habana: abría pues un tráfico marítimo entre Cuba y los puertos del Caribe de América Central.(28).

En resumen, la herencia institucional del siglo XVII no fue sensiblemente modificada en esta media centuria. Así, Fernando de Echevers, en sus "Ensayos Mercantiles" (29) publicados en Guatemala en 1742, pinta un sombrío panorama de la situación del comercio exterior del Reino. Según sus palabras, el tráfico con La Habana, Cartagena (30) y el Perú está prohibido, los intercambios con Nueva España y Panamá solo son permitidos por vía terrestre y, en la práctica, el comercio exterior del Reino está restringido a la eventual arriada de un registro de Cádiz y de algunos navíos del Perú, cargados con vinos, aguardientes y un poco de numerarios.

Había pues que esperar aún la llegada de la era de las reformas, proceso que por privilegio pertenece a la otra mitad del siglo XVIII: en sentido estricto el siglo de la Ilustración en España es apenas medio siglo.

III. El tiempo de las reformas: el libre comercio (1765-1797)

A partir de 1765, la Corona española se comprometió en un proceso de reforma del conjunto del comercio colonial; comprendió, al fin, que, para sacar un mayor provecho de su imperio era indispensable transformar totalmente el modo de organización y de funcionamiento del régimen de comercio y navegación heredado de los Austrias. Ahora, después de la experiencia de la primera mitad del siglo, no se trataba más de racionalizar el viejo sistema de relaciones con las Indias, sino de cambiarlo de manera radical.

No obstante, esas transformaciones se atacaban en la naturaleza monopolista de la organización del sistema (navegación en flotas, número restringido de puertos habilitados, etc) y de ningún modo al principio de su

- (28) Rubio, Historia del añil o xiquillite en Centroamérica, San Salvador, 1976, T. I, p. 248-252, donde se encuentra el texto de la R.C. de 1760. Véase también, Gómez Carrillo, A. Historia de la América Central, Guatemala, 1895, T. II, p.184. Pardo, Efemerides..., p.176.
- (29) Desgraciadamente no hemos logrado encontrar el texto completo de estos Ensayos Mercantiles. En la obra de García-Peláez aparecen algunas citas dispersas y Gómez Carrillo (Historia..., T. I, p 273-278) hizo un resumen muy poco satisfactorio. La referencia que hemos hecho aquí fue tomada de García-Peláez, Memorias..., T. III, p. 9.
- (30) Si aceptamos las palabras de Echevers, en 1742, el comercio con Cartagena estaba prohibido, hecho novedoso en relación con el siglo XVII. Como no conocemos el texto completo de Echevers y como no disponemos de más información sobre el comercio con Tierra Firme en esta época no nos es posible pronunciarnos sobre esta cuestión.

existencia: el pacto colonial. Por el contrario, fue precisamente en este período cuando España intentó llevar hasta sus últimas consecuencias el principio del exclusivo colonial.

Analizaremos en dos partes las reformas de este período: en primer lugar, las modificaciones del régimen de comercio y navegación entre la metrópoli y las Indias y en segundo lugar, las transformaciones del régimen de intercambios entre las colonias. En esta oportunidad, no trataremos separadamente las reformas que afectan al Reino de Guatemala sino que serán integradas en la descripción del conjunto de los cambios de la presente etapa.

1. El comercio y la navegación con la metrópoli

La Corona comenzó reformando el sistema de relaciones metrópoli-colonia; aplicó su programa de transformaciones con mucha cautela y tardó cierto tiempo para poner en vigencia el "libre comercio" para el conjunto del imperio. Así, el nuevo régimen fue otorgado primero a ciertas regiones marginales de las Indias; luego extendió a la casi totalidad del imperio y, finalmente ampliado a aquellas zonas que habían quedado como excepción después de 1778. Por esta razón, hemos dividido el período en tres etapas: la implantación progresiva del nuevo régimen; su generalización a todo el imperio y, por último, las disposiciones secundarias ulteriores.

a) La implantación progresiva del libre comercio (1765-1778)

Comencemos señalando el carácter progresivo de las reformas: fueron inauguradas en 1765, paulatinamente extendidas en 1768, 1770, 1774 y generalizadas a casi todas las Indias en 1778.

La Corona tardó, por tanto, trece años para llegar a ponerlas en vigor en casi todas las colonias. Señalemos también que en sus inicios fueron puestas en marcha en regiones marginales o secundarias del imperio. Tanta prudencia y tanta cautela expresan la preocupación de la Corona de tratar de no desatar la oposición de los intereses monopolistas de ambos lados del Atlántico.

Por otra parte, la aprobación del decreto de 1765 está en relación con la coyuntura política internacional. En efecto, durante la última guerra. La Habana había sido ocupada por los ingleses en 1762 y tan grave incidente había provocado una toma de consciencia en las autoridades metropolitanas sobre la importancia estratégica y militar de Cuba y de las otras Antillas. (31)

(31) Véase, Rodríguez Casado, Vicente, "Comentario al decreto y real instrucción de 1765, regulando las relaciones comerciales de España e Indias" Anuario de historia del derecho español, XIII (1936-1941), p. 115.

El "Real Decreto e Instrucción" del 16 de octubre de 1765 para el comercio y la navegación de España con las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad (32) constituye el punto de arranque del proceso de reformas. Sus principales disposiciones son las siguientes:

i) Reformas al régimen de navegación:

- habilitación de los puertos de las islas citadas para el comercio directo con España.
- habilitación de nueve puertos metropolitanos para comerciar con dichas islas. Tales puertos eran: Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón.
- libertad para navegar a dichas islas de cualquier manera, en cualquier momento y a cualquiera de los puertos habitados.
- supresión del trámite de pedir licencia a la Corona para navegar a las regiones autorizadas.
- igualdad de los americanos y de los peninsulares para participar en este comercio.

ii) Las reformas fiscales:

- abolición de los derechos de palmeo y de otras contribuciones llamadas genéricamente "toneladas" (toneladas, San Telmo, extranjería, etc).
- las exportaciones metropolitanas pagarían los siguientes impuestos: derechos de salida (sustituyendo a los de palmeo) 60/o para los artículos españoles y 70/o para los extranjeros (aquellos artículos que no eran tasados según los derechos de palmeo seguirían pagando de acuerdo a los aranceles del "Proyecto" de 1720) derechos de entrada en América: 60/o de alcabala.
- las exportaciones coloniales serían gravadas así: derechos de salida: 60/o de alcabala; derechos de entrada en España: los existentes hasta entonces.

iii) Las restricciones impuestas a estas nuevas libertades:

- prohibición a los navíos de cambiar de destino o de puerto de desembarque, después de haber zarpado de España.

(32) *Reproducido en Documentos..., T.V. p. 434-440. Véase también Arcila Fariás, Reformas..., T. I p. 131.*

— prohibición de comerciar entre las islas las mercancías importadas de España: los artículos debían ser vendidos y consumidos en el mismo lugar donde habían sido desembarcados en Indias por primera vez.

Para terminar la descripción del contenido del "Real Decreto" señalemos que el intercambio de "géneros de la tierra" entre las islas habilitadas fue autorizado. Tal comercio pagaría los siguientes impuestos: derechos de entrada, 6o/o de alcabala y derechos de salida, el mismo monto.

Desde el punto de vista del régimen de navegación, el decreto de 1765 tiene dos significados: por un lado, la abolición del monopolio gaditano —uno de los fundamentos del régimen heredado de los Habsburgo— al habilitarse diversos puertos españoles para el comercio con América y, por otro lado, la apertura de nuevas áreas coloniales al comercio directo con la Península, quebrantándose así el viejo principio de los dos puertos exclusivos en Indias. El decreto representa también la consagración oficial de los registros sueltos como el mejor sistema de navegación para el comercio transatlántico. Finalmente, conlleva una simplificación de los trámites administrativos y expresa una actitud más flexible y menos intervencionista del estado frente a los asuntos del comercio colonial. Todas estas disposiciones liberalizantes permiten a la Corona bautizar su nueva política con el nombre de "libre comercio". Pero no confundamos los términos, se trata de un "libre comercio" dentro de los límites de un monopolio: el pacto colonial.

Con respecto a la fiscalidad, la gran innovación del decreto es la supresión de los derechos de palmeo, método de percepción que había sido duramente criticado por la mayoría de los economistas ilustrados españoles. Por otro lado, la distinción entre mercancías nacionales, y extranjeras en el cálculo de los derechos de exportación es un primer esbozo de una política fiscal proteccionista, orientada a estimular la producción y las exportaciones nacionales.

Finalmente, las limitaciones impuestas a esta joven libertad se explican por el peso de los intereses monopolistas de Cádiz y de Nueva España, firmemente ligados al viejo sistema que permitía todo tipo de manipulación de los precios y de especulación sobre la oferta y la demanda de las importaciones metropolitanas.

Siempre con la misma precaución, en 1768, la Corona amplió el libre comercio a otra región marginal: La Luisiana, colonia francesa que acababa de ser agregada al imperio español. Esta particular situación llevó a la Corona a conceder una exoneración casi total de derechos aduaneros a las mercancías exportadas por dicha colonia (solo un 4o/o de derechos de entrada en España).
(33)

(33) *Documentos...* T. V. p. 219-233, donde se encuentra el Real Decreto de 23 de marzo de 1768.

Dos años más tarde, en 1770, el privilegio del libre comercio fue concedido a la provincia de Yucatán —zona marginal de Nueva España y muy codiciada por los ingleses.

También se le otorgó una rebaja de 50o/o de los derechos pagados por el palo de Campeche. (34)

En 1774 por la R. O. del 23 de abril, la Corona introdujo nuevas reformas en el libre comercio: en primer lugar, la prohibición de cambiar de puerto de destino en Indias fue suprimida; en adelante sería posible modificar el punto de desembarque durante la travesía del Atlántico, pero esta nueva libertad solo era válida para los puertos de las regiones englobadas por el libre comercio, a excepción de La Luisiana; en segundo lugar, toda una serie de productos coloniales fueron declarados exentos del pago de derechos de entrada en España (palo de Campeche, pimienta de Tabasco, carey, achiote, etc.); por último, dos nuevos puertos españoles fueron habilitados para el comercio con las Indias: Vigo y Santa Cruz de Tenerife (Islas Canarias). (35)

Este mismo año, por la R.O. del 15 de agosto, se autorizó a los navíos destinados a La Luisiana poder trasladarse a La Habana para vender los saldos o la totalidad de su cargamento, cuando no hubieran podido hacerlo en la citada ex-colonia francesa. (36)

Entre 1774 y 1778, el libre comercio fue concedido a Santa Marta y Río de Hacha ya que el decreto que lo amplió a Buenos Aires en 1778, menciona a estas dos regiones entre las que disfrutaban del nuevo régimen de comercio. No obstante, el documento no hace referencia a los textos legales según los cuales el derecho había sido otorgado.

En el año de 1778 el proceso de reforma se aceleró: en febrero, Buenos Aires, Chile y el Perú fueron incluidos en la nueva organización institucional y unos meses después en octubre, el libre comercio fue generalizado a la casi totalidad de las colonias americanas. (37) Terminan así trece años de prudencia y de probar el nuevo ordenamiento institucional del comercio en las zonas secundarias del imperio.

(34) *Idem*, p. 249-250 que transcribe la R. O. del 5 de julio de 1770. Obsérvese que este texto especifica que el libre comercio con Yucatán tiene una limitación "... sin internación a otras (provincias)", medida para proteger los mercados de Nueva España y Guatemala.

(35) *Idem*, p. 354-356.

(36) *Idem*, p. 359-361.

(37) No analizaremos el Real Decreto de 2 de febrero de 1778 que concede el libre comercio a Buenos Aires, Chile y el Perú ya que fue integrado en el "Reglamento" promulgado meses más tarde. Señalemos aquí que, por el Real Decreto de 16 de marzo de 1778 los puertos de Tortosa y Almería fueron habilitados para el comercio con las Indias. Véase respectivamente: *idem*, p. 401-404 y 413-414.

b) La generalización del libre comercio (1778-1789)

La fase de ensayo ha terminado y el ritmo de las reformas se acelera. En febrero el libre comercio es instaurado en la parte sur del nuevo continente y meses más tarde, extendido a casi toda América; no quedan ahora más que dos excepciones: Nueva España y Caracas.

El "Reglamento para el Comercio Libre de España con Indias" del 12 de octubre de 1778 tiene dos cualidades evidentes: su naturaleza de ley general que lo diferencia de los decretos precedentes y el hecho de tener vigencia dentro de un gran espacio geográfico; ahora el conjunto del imperio está sometido a una sola reglamentación, a diferencia de los decretos precedentes que tenían un ámbito geográfico limitado.

La situación se ha invertido: antes, las zonas regidas por el libre comercio eran anómalas, en adelante y por poco tiempo las regiones excluidas del nuevo régimen serán más bien la excepción.

El objetivo del "Reglamento" es asegurar un mejor funcionamiento del comercio con las colonias —gracias a la liberalización y a los estímulos fiscales— para aumentar el volumen de los intercambios mutuos.

Según se puede leer en el propio texto del "Reglamento" fueron tres las razones que animaron a la Corona a generalizar el libre comercio: la convicción de que por medio del comercio colonial sería posible restablecer la economía española; la necesidad de ampliar el nuevo régimen a la Nueva Granada y a la América Central; finalmente, los buenos resultados obtenidos con las medidas precedentes. (38)

Intentamos ahora hacer una síntesis del contenido del célebre "Reglamento":

i) El régimen de navegación:

- habilitación de trece puertos españoles para el comercio con las Indias: Cádiz, Sevilla, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón, La Coruña, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife.
- habilitación de 24 puertos americanos para el comercio con la metrópoli: San Juan, Puerto Rico; en La Española: Santo Domingo y Monte Christi; en Cuba: Santiago, Trinidad, Batabanó, La Habana, La isla de Margarita, La isla de Trinidad, Campeche en la provincia de Yucatán; en el Reino de Guatemala: Santo Tomás de Castilla y Omoa; en el virreinato de Santa Fe y Tierra Firme: Cartagena, Santa Marta, Río de La Hacha, Portobelo y Chagre; en el Río de la Plata:

(38) *Para esta parte hemos utilizado el texto del Reglamento reproducido en Documentos para la historia Argentina, T. VI, Buenos Aires, 1915, p. 12-36.*

Montevideo y Buenos Aires; en el Reino de Chile: Valparaíso y Concepción; por último, en el Perú y sobre las costas del Mar del Sur: Arica, Callao y Guayaquil.

- libertad para cambiar de puerto de destino en América, pero prohibición de desembarcar o de acercarse a puertos no habilitados (Veracruz, por ejemplo).
- libertad de tránsito a través del istmo de Panamá en dirección de los puertos habilitados del océano Pacífico.
- los navíos tenían que ser de propiedad y de fabricación nacional y por lo menos dos terceras partes de la tripulación tenían que ser españoles.
- los comerciantes que embarcaban mercancías hacia las Indias y aquellos que se embarcaban como consignatarios debían ser de nacionalidad española.

ii) Las disposiciones fiscales:

- abolición de los derechos de palmeo y de las diversas contribuciones llamadas "toneladas".
- para la fijación de los derechos de salida de España y de entrada en América, los puertos de las Indias fueron clasificados en dos categorías: puertos "menores" (quince en total) y puertos "mayores" (La Habana, Cartagena, los dos del Río de La Plata, los dos de Chile y los tres del Perú). Los derechos aduaneros serían percibidos de la siguiente manera: puertos "menores": 1,50/o sobre las mercancías nacionales y 40/o sobre las extranjeras; puertos "mayores": 30/o y 70/o respectivamente.
- para el cálculo de los derechos de entrada en América el valor declarado de las mercancías al salir de España sería aumentado en una proporción variable en función del puerto de arribada: 50/o para los puertos "menores"; 80/o en La Habana y Cartagena; 120/o en los puertos del Río de La Plata; 200/o en los puertos de Chile y el Perú.
- a fin de estimular la industria española, se exoneró del pago de derechos de salida de España y de entrada en América, durante un período de diez años, a una serie de productos textiles y otros artículos de fabricación española.
- en el mismo sentido, los navíos de construcción española cargados en su totalidad con mercancías nacionales tendrían derecho a una reducción del 330/o sobre los impuestos a pagar; si estaban cargados con dos tercios de artículos españoles la reducción sería de un 200/o.
- con una similar voluntad de incentivar la producción americana, se estableció la exoneración de derechos de salida de Indias durante un período de diez años.

- igualmente, una serie de productos coloniales fueron dispensados del pago de derechos de entrada en España (achiote, añil, azúcar, cochinilla, palos de tinta, etc), por un lapso de diez años.
- los metales preciosos debían pagar los siguientes derechos aduaneros: el oro, 20/o y la plata, 5,50/o.

Hay que reconocer que el "Reglamento" de 1778 constituye sobre todo una gran reforma fiscal. No introduce reforma alguna importante en el régimen de navegación, en este campo se limita a extender, el libre comercio a casi todo el imperio y, en este sentido, la innovación es más bien cuantitativa que cualitativa. Por su parte, la reforma fiscal está dominada por una doble voluntad de desarrollar los intercambios y de estimular la industria y la marina españolas. Por primera vez en España, surge un ensayo global y coherente de utilizar la política fiscal como un instrumento al servicio del crecimiento económico nacional. (39) En este sentido, el "Reglamento" es un producto genuinamente mercantilista.

Para el Reino de Guatemala el "Reglamento" es importante porque integra nuestra región en el nuevo régimen de comercio.

Además, concede a los dos puertos habilitados el privilegio fiscal de pertenecer a la categoría de puertos "menores".

No puede dejarse de señalar que nuestra región fue una de las últimas a beneficiarse del libre comercio. Probablemente esto se explica por el peso de los intereses monopolistas de Nueva España, quienes temían ver a esa zona limítrofe integrada en el nuevo régimen y con la posibilidad de intentar cruzar, por la vía del contrabando, los mercados novohispanos, mercados cautivos de los comerciantes de la ciudad de México.

El peso indiscutible de los intereses monopolistas mexicanos queda bien demostrado cuando se recuerda que Nueva España no fue incluida en el "Reglamento" junto con otra colonia que también conservó un estatuto de excepción, Caracas. Había pues, que franquear todavía otra etapa para que el nuevo régimen tuviese vigencia universal.

Ya hemos visto que el arcaico sistema de flotas fue restablecido para la Nueva España en 1754, situación que no fue modificada en 1778. No obstante, la oleada de reformas también empezó a afectar esta región del imperio; así, por la R.O. del 22 de marzo de 1779, la Corona acordó que durante un año, once navíos españoles navegarían a Nueva España sometidos a las reglas del libre comercio: era una especie de prueba del nuevo régimen para el contexto mexicano, con una duración limitada. (40) Cuatro años después, en 1783, las flotas de la Nueva España fueron suprimidas y sustituidas por registros sueltos que transportarían un número determinado, previamente, de toneladas anuales de mercancías importadas. (41) A Venezuela, los vientos

(39) Muñoz Pérez, "La Publicación", p.651.

(40) Arcila Farias, Reformas..., T. I. p.135.

(41) García-Barquero, Cádiz..., p. 165.

reformadores llegaron en 1781 cuando la Compañía de Caracas perdió el monopolio comercial de esta región. (42)

Finalmente, en 1789, las dos situaciones excepcionales desaparecieron. La Corona —teniendo en cuenta los buenos resultados del nuevo régimen y las dificultades prácticas para fijar el número anual de toneladas para Nueva España y Caracas— amplió el libre comercio a estas dos colonias americanas. (43) Terminaba aquí el proceso de generalización de las reformas, iniciado once años antes en 1778.

España había requerido casi un cuarto de siglo —de 1765 a 1789— para llegar a aplicar el libre comercio al conjunto de sus colonias americanas. Lapso de tiempo que testimonia la prudencia de las reformas y el gran peso del pasado. Demasiado tiempo quizás si pensamos que en la década siguiente estallaría la crisis estructural del sistema colonial español y que veinte años después de 1789, los embriones de repúblicas independientes emergerían entre los escombros de la metrópoli derrumbada.

c) Las disposiciones posteriores:

En 1789 —por pura coincidencia es el mismo año del gran viraje del siglo XVIII— el proceso de grandes reformas está terminado y en cierto modo agotado: es imposible profundizar en la vía del libre comercio permaneciendo dentro de los límites del pacto colonial. Así, las autoridades metropolitanas se contentarán con introducir algunas modificaciones de detalle: ya sean concediendo exoneraciones fiscales o habilitando nuevos puertos españoles y americanos para participar en el régimen de libre comercio.

Por ejemplo, el mismo día en que Nueva España y Caracas fueron integradas al nuevo marco institucional del comercio, la Corona concedió una exoneración de impuestos —incluyendo la alcabala— a los intercambios a través de los puertos "menores". Omoa y Trujillo, puertos del Reino de Guatemala, fueron beneficiados con esta disposición. (44)

En cuanto a la política de habilitación de nuevos puertos señalemos que con la disposición anterior un nuevo puerto centroamericano quedaba autorizado para participar en el régimen de libre comercio: Trujillo. En 1796,

(42) *Arcila Farias, Reformas...*, p. 34.

(43) *Cf. Documentos...*, T. VI p. 393-394, véase también *Arcila Farias, Reformas*, p. 138-139.

(44) *Documentos...*, T. V. p. 399-400, *Real Orden de 28 de febrero de 1789*.

el Rfo San Juan fue habilitado como puerto "menor". Como no existía ningún poblado en la boca o en las orillas de dicho río, dicho privilegio fue ampliado a la ciudad de Granada situada en las riberas del lago de Nicaragua. (45) Esta disposición fue confirmada por la R.O. del 31 de marzo de 1808 en la que la Corona concedía una serie de estímulos fiscales para que se fundara un puerto en las márgenes de dicho río. (46) Por último, hasta la marginal y olvidada Costa Rica llegaron las reformas: Matina, en 1811 y Puntarenas, en 1814, fueron declarados puertos "menores". (47) Medidas que nos parecen anacrónicas y extemporáneas porque en esos años lo que estaba en juego era más bien la supervivencia del régimen colonial español.

Hay una sola disposición posterior a 1789, referente al comercio con la metrópoli, que puede ser calificada de importante: el permiso concedido a los americanos de navegar por su propia iniciativa en dirección de los puertos peninsulares. En efecto, todas las reformas consideraban de manera implícita, que el elemento activo de la navegación del comercio era España: eran los comerciantes y los barcos peninsulares quienes venían a las Indias para negociar y la situación inversa no era aceptada o al menos no era concebida. Así, por la R.C. del 23 de agosto de 1796 se autorizó a los americanos a hacer expediciones con sus navios en dirección de la península del mismo modo que los mercaderes españoles lo hacían de España en dirección de las Indias. Esta disposición es importante porque con ella la metrópoli renunciaba al monopolio de la marina y de los enlaces comerciales y reconocía a las colonias el derecho de tener un pacto activo en sus relaciones con España y de poseer su propia marina mercante. Pero esta medida fue decretada, justo antes del inicio de las Guerras de la Revolución Francesa que provocaron una ruptura casi total de las comunicaciones directas entre las dos partes del Imperio y que inauguraron el proceso de disolución del régimen colonial español; en consecuencia no tuvo ninguna eficacia. (48)

- (45) *Peralta, M. Costa Rica Colombia, París, 1889, p. 269-272, R. O. de 26 de febrero de 1796. Véase también Documentos para la historia Argentina, T. VII, Buenos Aires, 1916, p. 108.*
- (46) *Cf. A.G.I.: Guatemala 891: expediente sobre la aplicación de esta R. O.*
- (47) *Peralta, Costa Rica... p. 325-328 que transcribe la R. O. de 12 de diciembre de 1811 y la de 21 de septiembre de 1814; véase también: A.G.I.: Guatemala 891. Cabe señalar aquí que fueron habilitados nuevos puertos en la Península, por ejemplo Grao en Valencia; cf: Antunez y Acevedo, Rafael, Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales, Madrid, 1797, p. 40.*
- (48) *Documentos ... T. VII, p. 120-121, véase igualmente Arcila Farias, Reformas T.I. n. 120-121.*

En síntesis, después de 1789, el régimen de comercio y de navegación con la metrópoli no conoció ninguna transformación importante: las reformas habían llegado a su límite. Ni los estímulos fiscales ni la habilitación de nuevos puertos modificaban el marco institucional acabado en 1789; se trataba simplemente de retoques. Sin duda, esos retoques tenían algo de irrisorio porque ocho años después de 1789, el problema planteado no era ya de discutir si convenía liberalizar los intercambios metrópoli-colonias, sino más bien de saber como detener el deslizamiento del comercio colonial en dirección de los extranjeros, en particular hacia los ingleses. En suma, se trataba de ver si las colonias permanecían o no bajo el control de España.

2. Los intercambios intercoloniales y el libre comercio:

La liberación del comercio intercolonial era el otro aspecto de la política de reforma del régimen de navegación y comercio con las Indias emprendida por España a partir de 1765. En este caso, la Corona decidió romper con un pasado de prohibiciones y de restricciones que tendían a cerrar casi totalmente las relaciones marítimas y comerciales mutuas de las distintas colonias, en particular a través del océano Pacífico. Ahora, estaba convencida que tanto por el interés de la metrópoli como por la conveniencia de las colonias era necesario desarrollar esos intercambios.

En el programa de transformaciones podemos encontrar tres tipos de medidas: la autorización de ciertas relaciones marítimas y comerciales; la abolición de prohibiciones a la circulación de determinadas mercancías; una política de estímulos fiscales. En este caso también, las reformas fueron introducidas con prudencia y sin demasiada prisa por lo menos en el período 1774-1789; la Corona tardó casi tres décadas antes de concederle al comercio intercolonial una total libertad. Decir libertad total no es totalmente exacto porque el comercio con las Filipinas; no se despojó nunca de ciertas restricciones.

Este segundo aspecto del programa de reformas será analizado en tres partes: la fase de puesta en marcha de una libertad circunscrita aún por importantes limitaciones; la etapa de ampliación de las libertades, por último, analizaremos el comercio con las Filipinas para mostrar los límites de esta política de reformas.

a) La libertad vigilada: el libre comercio de los "géneros de la tierra" (1774-1789).

Antes de 1774 había habido ya algunas disposiciones referidas al comercio intercolonial. Recuérdese que el decreto de 1765 concedía a las islas habilitadas la libertad de los intercambios mutuos de "géneros de la tierra"; en 1770 cuando Yucatán fue integrado en el nuevo régimen también se le otorgó

la misma libertad. En suma, el comercio intercolonial por el Mar Caribe empezaba a ser liberado.

No obstante, la prohibición más importante heredada del pasado era la que pesaba sobre el comercio y la navegación intercoloniales por el océano Pacífico. Por lo tanto, se puede afirmar que las reformas del comercio intercolonial solo comenzaron con la supresión de esta prohibición en 1774. La R.C. del 17 de enero de 1774 (49) constituye el primer conjunto de medidas referidas directamente a los intercambios intercoloniales. He aquí sus disposiciones principales:

- autorización del comercio de "géneros de la tierra" por la Mar del Sur, entre el Perú, Nueva España, Nueva Granada y Guatemala.
- autorización de remitir numerario de oro y de plata del Perú y de Nueva Granada con destino a Guatemala y Nueva España.
- autorización de exportar el cacao de Guayaquil en dirección de Guatemala y de Nueva España.
- habilitación de Acapulco como puerto exclusivo de Nueva España para el comercio por la Mar del Sur.
- prohibición de enviar de Nueva España hacia las otras colonias los artículos siguientes: oro, plata y textiles tejidos con esos metales.
- únicamente cuando el valor de los "géneros de la tierra" novohispanos no alcanzara para pagar las importaciones de cacao de Guayaquil, se autorizaba a cancelar el faltante con moneda mexicana.
- prohibición del comercio de los vinos peruanos en dirección de las otras colonias, salvo la América Central.
- prohibición de remitir "géneros de Castilla" y "ropas de China" de Nueva España o del Reino de Guatemala con destino del Perú y de Nueva Granada.
- prohibición de envío, por vía marítima, de los "géneros de la China" de México a Guatemala y autorización de ese comercio solo por vía terrestre.
- los intercambios autorizados pagarían los impuestos siguientes: derechos de salida, 2.50/o derechos de entrada, 50/o; los derechos de armada y de alcabala percibidos al efectuarse las transacciones.

La importancia de esta real cédula reside en haber reabierto una navegación que había sido clausurada por la legislación desde hacía casi siglo y medio. No obstante, no hay que sobreestimarla puesto que mantiene prohibiciones que pesan sobre varias mercancías. De hecho, solo libera el comercio de géneros de la tierra y el del cacao de Guayaquil. Es cierto que también autoriza el envío de numerario desde el sur del continente hacia

(49) *Este documento ha sido publicado en diversas obras nosotros hemos utilizado la copia fechada el 20 de enero de 1774, publicada en Documentos... T.V. p. 306-310.*

México y América Central pero este hecho tiene menos importancia porque en el siglo XVIII el Perú ya no era el primer productor americano de metales preciosos y el peligro de que estos tomaran el "mal" camino del Asia había disminuído. Importa más hacer notar que todas las viejas prohibiciones del pasado permanecían incólumes (contra los vinos peruanos, los "géneros de Castilla" y los "generos de China") y, además nuevas restricciones fueron añadidas, en particular contra los metales preciosos mexicanos.

En conclusión, admitiendo que la R.C. de 1774 es un primer paso en el proceso de reforma del comercio intercolonial, debe reconocerse que la liberalización que introduce es todavía bastante limitada: permite la reapertura del comercio y de la navegación por el Pacífico pero conserva la prohibición de circular a una serie de mercancías y no establece una política de estímulos fiscales.

Esta constatación es aún más evidente si hacemos el balance de las innovaciones que dicha cédula ha traído para el Reino de Guatemala. En efecto, se puede afirmar que esta no modificó sensiblemente la situación de los intercambios intercoloniales de la región. En primer, porque el comercio y la navegación de "géneros de la tierra" entre la América Central y el Perú había sido siempre permitido con la limitación de los dos navíos y de los 200.000 ducados anuales.

Por tanto, la R.C. de 1774 se circunscribió a suprimir esas dos restricciones. Recordemos también que la libre importación de vinos peruanos había sido obtenida desde 1718.

Así, solo la autorización del cacao de Guayaquil y el permiso de comerciar, por vía marítima "géneros de la tierra" con Nueva España eran realmente innovaciones en la reglamentación de los intercambios coloniales del Reino de Guatemala. Pero los dos tipos de comercio que codiciaban los comerciantes guatemaltecos a inicios del siglo XVIII —la reexportación de "géneros de Castilla" y de "géneros de China"— fueron totalmente prohibidos.

En 1776, el libre comercio de "géneros de la tierra" por la Mar del Sur fue extendido a Buenos Aires que no aparecía mencionado en la R.C. de 1774. Simultáneamente Buenos Aires fue autorizado a comerciar con La Habana, Cartagena, Veracruz y otros puertos de la parte norte de la América española. (50) Por otro lado, el decreto del 2 de febrero de 1778, que instauraba el nuevo régimen para la parte sur del continente, concedía también la libertad de intercambiar productos autóctonos entre todas las regiones integradas dentro del libre comercio. (51) Por el contrario, el "Reglamento" publicado algunos meses más tarde no hace ninguna alusión al comercio intercolonial. Por último, no tuvimos conocimiento de ningún otro texto referido a este comercio después de 1778 y hasta 1789.

(50) *Idem*, p. 373-374, R. C. de 10 de julio de 1776.

(51) *Idem*, p. 401-404.

Después de este paréntesis en 1789, la Corona se interesó de nuevo en los intercambios intercoloniales; por el decreto del 28 de febrero, que exoneraba de impuestos a los puertos menores, fue dispensado del pago de todo derecho —incluyendo la alcabala— el comercio de "géneros de la tierra" realizado a través de esos puertos. (52) Según nuestros conocimientos esta es la primera medida de estímulo fiscal aplicada a este comercio.

Ya hemos visto que en 1774, el comercio del cacao de Guayaquil había sido autorizado sin ninguna restricción. Sin embargo, un poco más tarde, a solicitud de la provincia de Caracas, las importaciones novohispanas de este producto fueron restringidas a diez mil fanegas anuales. (53) Pero finalmente, por la R.O. del 5 de junio de 1789, el libre comercio del cacao de Guayaquil fue concedido sin ningún tipo de limitación. (54)

Para terminar podemos concluir que el período 1774-1789 se caracterizó por la liberación de los intercambios de "géneros de la tierra" entre las distintas regiones de las Indias y su principal contribución fue la reapertura del comercio y de la navegación por la Mar del Sur que, a pesar de todo permanecieron todavía sometidos a importantes restricciones. Era necesario, pues, generalizar la libertad levantando las prohibiciones que pesaban todavía sobre diversas mercancías, tarea que será realizada durante la década de 1790.

b) La ampliación de las libertades: el libre comercio por la Mar del Sur.

Aquí estudiaremos solamente los intercambios por la Mar del Sur y esto por dos razones: no conocemos otros textos referidos al comercio intercolonial a través del Mar Caribe y el Océano Atlántico (55) y, además, el comercio a través la Mar del Sur plantea problemas más particulares. En efecto, a partir del momento en que el libre comercio estaba generalizado, era posible transportar mercancías europeas a través el Caribe y el Atlántico americano ya que el derecho de cambiar de puerto de destino en Indias,

(52) Ver nota 41.

(53) Arcila Fariás, *Reformas* . . . p. 133.

(54) La R. O. de 5 de junio de 1789 esta citada en la de 18 de septiembre de 1803, que es una especie de recuento de la legislación vigente relativa al comercio intercolonial por la Mar del Sur. Véase también Quirós, J.M., "Reflexiones sobre el comercio libre de las Américas" (1817). *Anales de la Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala*, Tomo XXIV Nos. 1 y 2 (marzo y junio de 1949) p. 100-101.

(55) Tenemos conocimiento de que el trasbordo de mercancías europeas de La Habana a Veracruz fue prohibido por la R.O. de 16 de agosto de 1790. Sin embargo, diversas R. O. de 1806, 1807, 1810 y 1811 estipulan que este comercio está autorizado, véase Quirós, "Reflexiones" p. 92, 102, 113.

estaba admitido en la nueva reglamentación. Por otro lado, el comercio de mercancías importadas de las Filipinas no parecía ser un asunto importante para las colonias americanas que no tenían costas en el océano Pacífico; la única posibilidad que existía su reexportación por Veracruz en dirección de las otras colonias. Desgraciadamente, no disponemos de información sobre esta cuestión.

Por el contrario el comercio de "géneros de Castilla" a través el Pacífico planteaba un problema importante, es decir, el de saber si se permitía un comercio de transbordo en dirección norte-sur. Tal posibilidad —siempre rechazada por los comerciantes metropolitanos— fue de nuevo denegada en la R.C. de 1774. Igualmente, la autorización del comercio de "géneros de China" por el Pacífico americano planteaba problemas, aún más graves ya que estaban en relación con el mismo principio del pacto colonial. Por esta misma razón, la posibilidad de un comercio libre y directo entre América y las Filipinas era un asunto trascendental.

En consecuencia, la autorización del comercio intercolonial, de "géneros de la tierra" entre las colonias de cara al Atlántico y el mar Caribe era en alguna medida una reforma suficiente mientras que, en lo que se refiere al comercio por la Mar del Sur no era más que un primer paso ya que las reformas esenciales quedaban por hacerse.

Estas llegaron en la década de 1790 cuando el proceso de reforma del comercio intercolonial conoció una clara aceleración. La nueva etapa se inició en 1794 con la autorización de los intercambios recíprocos de "géneros de Castilla" entre la Nueva España y el Perú. (56)

Por la R. C. del 20 de febrero de 1796, la Corona concedió el privilegio de puertos "menores" a Sonsonate, Realejo y Acapulco para su comercio recíproco de mercancías autóctonas y europeas y, simultáneamente la exoneración de los derechos de almojarifazgo y de alcabala de primera venta. (57) La libertad de comercio para las mercancías de origen español estaba, pues, plenamente reconocida.

Por la R.C. del 10 de abril de 1796 la Corona rebajó en un 25o/o los derechos sobre los "géneros de la tierra" comerciados por Nueva España con las regiones costeras del Mar del Sur y con las Antillas. Además, el numerario mexicano enviado para la compra de "generos de la tierra" antillanos fue dispensado del pago de los derechos de salida. (58)

En el mismo año, por la R.O. del 2 de mayo el puerto de San Blas en Nueva España fue habilitado para el comercio por la Mar del Sur y autorizado a importar los vinos, el aceite y los otros productos peruanos prohibidos, con

(56) Quirós, "Reflexiones..." p.96, R. O. de 18 de noviembre de 1794.

(57) A. G. I. Guatemala 892.

(58) Quirós, "Reflexiones...", p.95-96 y Documentos..., T. VII, p. 112-113.

la condición de que fuesen para el consumo de las llamadas provincias internas de Nueva España y de California; la prohibición de los vinos peruanos en el resto de Nueva España era conservada. (59) San Blas y los puertos del Reino de Guatemala venían a ser ahora las dos excepciones de esta prohibición general.

En 1797, por la R. O. del 28 de junio las relaciones entre los puertos de Realejo y Sonsonate con el de San Blas fueron reglamentadas de la manera siguiente: exoneración de derechos para las mercancías europeas y para los productos autóctonos, habilitación de Sonsonate y Realejo como puertos de escala para el comercio entre San Blas y la Península. Este mismo documento derogó la prohibición que impedía enviar mercancías europeas de Guatemala a Nueva España por vía terrestre. (60)

Un primer balance de las disposiciones tomadas a partir de 1794 pone de relieve dos hechos principales: la autorización del comercio de mercancías europeas por la Mar del Sur y la multiplicación de medidas de incentivo fiscal.

Veamos ahora la reglamentación referida al comercio de "géneros de la China". La Corona por la R.O. del 20 de febrero de 1796, aprobó el desembarque en Sonsonate, de un cargamento de productos de origen asiático, traídos desde Acapulco.

No obstante, advirtió que esta aprobación era una excepción y que la navegación de tales mercancías entre México y América Central seguía estando prohibida; este comercio solo estaba permitido por la vía terrestre. (61)

No obstante, en la R. O. del 28 de junio de 1797, la Corona pedía también ser informada sobre los derechos que tendrían que pagar las mercancías asiáticas transportadas de Acapulco a Guatemala por vía marítima, lo cual revela una cierta disponibilidad por parte de las autoridades metropolitanas para eliminar esta prohibición. Por fin, la cuestión fue resuelta con la R.O. del 13 de julio de 1803: la Corona decidió autorizar el comercio de "géneros de China", por vía marítima, entre Nueva España y la América Central, comercio que estaría exento del pago de cualquier derecho. (62) Así, al llegar el siglo XIX, los dos tipos de comercio de "géneros de Castilla" y de "géneros de China" que tanto habían deseado realizar los comerciantes de Guatemala desde fines del siglo XVII eran al fin, autorizados.

(59) *Idem* p.96 et *idem*, p. 113-144

(60) *Idem*, p.96-97 y Rubio, *Historial...*, p. 739-740

(61) *Ver nota* 59

(62) Véase: Rubio, Manuel, "Comercio terrestre de la Audiencia de Guatemala con el virreinato de la Nueva España", *Anales de la Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala*, 44 (enero-diciembre de 1977) p. 321-22

En los años 1802-1803 fueron emitidas varias disposiciones relativas al comercio por la Mar del Sur: en 1802 se autorizó a los barcos cambiar a voluntad de puerto de destino —como estaba admitido en la navegación atlántica— y este comercio fue dispensado del pago de cualquier derecho incluyendo la alcabala y la averfa; por la R.O. del 27 de julio de 1803, Sonsonate y Realejo fueron habilitados como puertos "menores" para el comercio directo con la Península; (63) por último, la R.C. del 18 de septiembre de 1803, vino a reiterar la legislación en vigor en el comercio y navegación por el Pacífico americano sin agregar ninguna nueva disposición (64) Después de esta fecha no conocemos ningún otro texto relativo a la reglamentación de los intercambios intercoloniales por la Mar del Sur.

Haciendo el balance de este período se constata que ha habido una aceleración del proceso de reforma y una auténtica liberalización de los intercambios por el Pacífico americano. Esto es válido sobre todo para el Reino de Guatemala: las prohibiciones que pesaban sobre las mercancías europeas y asiáticas, desde hacía casi dos siglos, habían por fin desaparecido. Además, se había tratado de estimular el comercio con diversas medidas de incentivo fiscal. Por lo tanto, para el Reino de Guatemala se puede afirmar que el proceso de reforma ha sido acabado y que le ha sido concedido el libre comercio intercolonial.

No obstante, para otras regiones y para ciertas mercancías, algunas restricciones fueron mantenidas. Por ejemplo, pareciera ser que el comercio de vinos peruanos siguió estando prohibido, salvo las dos excepciones admitidas (provincias internas de Nueva España y la América Central). De la misma manera, no queda claro si la navegación de "géneros de China" estaba permitida más allá del Reino de Guatemala.

Este asunto está en relación con el último problema que quedaba por resolver en el sistema de los intercambios entre las colonias de España: el comercio directo y recíproco entre las Indias y las Filipinas.

c) Los límites de las reformas: el comercio con las Filipinas.

Ya hemos visto que en el siglo XVI, los intercambios con las Filipinas fueron concedidos exclusivamente a la Nueva España. También vimos que la obsesión del contrabando de "géneros de China" condujo a las autoridades españolas a clausurar casi totalmente el comercio y la navegación por la Mar del Sur en el siglo XVII y hasta 1774.

Se podría esperar que las reformas de la segunda mitad del XVIII desembocarían en la concesión del libre comercio entre América y las

(63) Ver: Quirós, "Reflexiones...", p. 99; A.G.I.: Guat 892; Rubio, *Historial...*, p.571 y *Documentos...*, T. VII, p.252-53.

(64) Quirós, "Reflexiones...", p.100-101.

Filipinas. No obstante, esta libertad no fue nunca totalmente otorgada ya que tales intercambios eran igualmente peligrosos para los intereses de la metrópoli que el comercio con los extranjeros.

Veamos ahora como evolucionó esta reglamentación. En 1785 con la creación de la Compañía de las Filipinas, España estableció un comercio directo con Manila. La R.C. de fundación de dicha compañía estipulaba que esta podía enviar navíos desde América a las Filipinas, pero con la condición de que al regreso tales navíos irían directamente a la Península. (65) Igualmente, las expediciones hechas a partir de España podían tomar indistintamente la ruta del Cabo de Hornos a la del Cabo de Buena Esperanza, pero al regreso deberían volver por la segunda ruta. (66) La Corona buscaba con estas restricciones evitar la llegada masiva de mercancías orientales a los mercados americanos.

En consecuencia, la navegación de las Indias con Manila estaba permitida solo en el sentido América-Filipinas, pero esta era un monopolio de una compañía peninsular. Hay que señalar que a pesar de la creación de esta compañía, el comercio entre Nueva España y Manila siguió siendo autorizado.

En 1793, hubo una modificación importante porque se autorizó a la Compañía a realizar, en caso de guerra, expediciones de Manila hacia los puertos de América del Sur y América Central. Este permiso estaba sometido a varias condiciones: se autorizaba solo una o dos expediciones cuyo valor total facturado en Manila no podía ser mayor de 500.000 pesos; las mercancías transportadas serían gravadas como si fuesen de origen extranjero y el numerario obtenido como producto de esas transacciones pagaría 9,50/o de derechos de salida. Por otro lado, la Compañía se comprometía a conducir la menor cantidad posible de textiles que pudieran hacer competencia a las telas importadas directamente de España. (67) Esta autorización tiene un carácter excepcional y bien restrictivo y muestra claramente que España no estaba dispuesta a aceptar un comercio libre, directo y recíproco entre las Indias y las Filipinas.

Según Villalobos, la compañía utilizó esta autorización durante las guerras de 1796-1802 y 1804-1808 y los mercados de América del Sur fueron abarrotados de mercancías asiáticas. (68) No obstante, no sabemos si también hubo expediciones en dirección de los puertos del Reino de Guatemala.

(65) Navarro, "El comercio...", p. 54-55, en particular la nota 22.

(66) Villalobos, S., Comercio y contrabando en el Río de La Plata y Chile, 1700-1811, Buenos Aires, 1965, p. 62.

(67) Documentos..., T. VII, p. 37-38, R. O. de 20 de julio de 1783. Véase también Arcila Farias, Reformas, T.I, p. 48 donde se cita otro ejemplar de 29 de mayo de 1793.

(68) Villalobos, Comercio..., p. 63-65

En las Cortes de Cádiz, el comercio directo con las Filipinas fue un tema de debate tan importante como el libre comercio con los extranjeros. En la sesión del 29 de marzo de 1813, Antonio Larrazabal —diputado por la provincia de Guatemala— hizo una vibrante defensa del libre comercio con los extranjeros y del comercio directo con las Filipinas.⁽⁶⁹⁾ Defensa que no tuvo eco y así hasta el fin de la época colonial España mantuvo su oposición a un comercio directo y recíproco entre las Indias y las Filipinas.

El comercio con los extranjeros y el comercio con las Filipinas era sin duda alguna, dos libertades que la metrópoli no podía conceder sin poner en cuestión el principio del pacto colonial. No obstante, el comercio con los extranjeros era más importante porque el poderío inglés y sus baratos textiles eran más temibles. De todos modos, la artesanía oriental no podía competir con la máquina de vapor.

El programa de reforma ha llegado a su límite: libre comercio con la metrópoli, pero cuidado con los extranjeros; libre comercio intercolonial pero cuidado con los "géneros de China". El mercantilismo español se ha agotado, y ya no hay nada más que reformar en su sistema colonial. La historia se acelera: la era de las reformas ya pasó y la época de las revoluciones se aproxima.

VI. Crisis y disolución del régimen colonial (1797-1821).

La política de reforma del comercio colonial español estaba terminada, mejor dicho agotada hacia 1790: se había cambiado todo lo que era posible modificar respetando el principio del pacto colonial. La Corona esperaba ahora simplemente que el nuevo régimen tuviera un funcionamiento normal. Pero tal expectativa fue frustrada por la imprevisible dinámica del acontecer histórico: por un lado, Europa se aproximaba a un período de grandes trastornos políticos y, por otro lado, las propias reformas habían desencadenado una nueva dinámica en las Indias que, tarde o temprano, entraría en conflicto con los intereses metropolitanos.

La naciente Revolución Industrial colocaba a Inglaterra a la cabeza de las potencias europeas y la empujaba a la conquista de mercados para su creciente producción textil: llegaba la época del libre cambismo. Por su parte la Revolución Francesa emprendía la tarea de barrer el Antiguo Régimen de Europa Occidental y Francia se convertía en la primera potencia continental. Revolución industrial y revolución Burguesa: el capitalismo, se imponía como modo de producción dominante y comenzaba a construir el mundo de

(69) *"Discurso que el señor diputado en Cortes por la provincia de Guatemala Don Antonio Larrazabal dijo en la sesión del día 29 de marzo de 1813, abogando por la libertad de comercio en las colonias de España". Anales de la Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala. T. XXVII, No. 1-4 (marzo de 1953-diciembre de 1954) p. 84-85.*

producción dominante y comenzaba a construir el mundo a su imagen y semejanza. El estado liberal reemplazaba al estado mercantilista.

En tal contexto, España enraizada en el Antiguo Régimen y atada a un mercantilismo a estas alturas superado por la historia, se encontraba en una posición de debilidad tanto frente a Inglaterra como frente a la Francia revolucionaria.

Por otra parte, las reformas borbónicas habían posibilitado una aceleración del crecimiento económico de Hispanoamérica y en particular, el auge de los intercambios con la metrópoli. Como su comercio con España había aumentado notablemente, las economías americanas se habían ligado de manera más estrecha a la economía europea; en este sentido, eran ahora más vulnerables que antes a cualquier eventual interrupción de los contactos con la Península. Por último, esta multiplicación de los intercambios iba a chocar, tarde o temprano, contra los límites impuestos por el pacto colonial y contra la propia situación de la metrópoli que era cada vez más incapaz de satisfacer las crecientes necesidades comerciales de sus colonias.

Este conjunto de contradicciones —el impasse de las reformas, la doble marcha ascendente de la Revolución Industrial y de la revolución burguesa y el auge de las Indias— iba a estallar a la luz del día gracias a un factor coyuntural: La guerra, este acelerador del tiempo histórico.

En efecto, la guerra con Inglaterra, declarada en 1796, cortó casi totalmente las comunicaciones entre España y América. En 1797, a fin de restablecer los contactos, la Corona apeló a un recurso que sin duda, marca el inicio del fin del pacto colonial: las expediciones con navíos de potencias neutrales. Desde el punto de vista formal esta medida tenía un carácter provisional y muy restrictivo: la Corona autorizaba a los comerciantes metropolitanos a utilizar barcos y puertos neutrales mientras durara la guerra para mantener las relaciones comerciales con las Indias y, en consecuencia, no estaba permitiendo un comercio directo con los extranjeros.

No obstante, en la práctica las restricciones no fueron respetadas y el recurso de los barcos neutrales se convirtió en una puerta abierta para el comercio directo de las colonias españolas con los extranjeros. Evidentemente, la metrópoli intentó oponerse a semejante desviación de sus intenciones originales pero no tuvo éxito porque se puede afirmar que a partir de 1797 los extranjeros se apoderaron casi totalmente del comercio exterior de la América española.

Años más tarde, cuando el estado español se derrumbe bajo los golpes del Emperador, las colonias decidirán unilateralmente, establecer un comercio directo con el extranjero, disposición que sería sellada finalmente con su independencia.

Analizaremos el proceso de ruina del pacto colonial en tres partes: en primer lugar, las autorizaciones precedentes dadas a extranjeros para comerciar con las Indias; en segundo lugar, el período del comercio de neutrales; por

último, la crisis final del sistema con las autorizaciones del comercio directo con los extranjeros.

1. **Los extranjeros en el comercio de las Indias: los antecedentes.**

Por distintas razones, durante la segunda mitad del XVIII, la Corona había tenido que aceptar ciertas formas de relación comercial entre las Indias y el extranjero. Por ejemplo, durante la guerra contra Inglaterra de 1779-1783, se había permitido a los comerciantes gaditanos hacer expediciones desde el Rfo de La Plata hacia Lisboa con barcos portugueses, haciendo escala en Rfo de Janeiro. Así, por primera vez, la bandera neutral servía de intermediario entre España y América. (70)

Aún más radical fue la autorización concedida a La Luisiana, en 1782, para poder comerciar directamente con puertos franceses, donde hubiera un consul español, y con las colonias francesas en el Mar Caribe. En tal situación, los extranjeros no eran ni siquiera intermediarios sino simplemente interlocutores comerciales en un mismo plano de igualdad que la metrópoli. En este caso, el principio del pacto colonial era francamente derogado. (71)

Hasta aquí se trataba en el primer caso de una medida excepcional debida a las circunstancias de guerra y, en el segundo, de una disposición válida para una zona bien precisa del imperio, muy marginal y recientemente adquirida por España. En este sentido, la primera legislación de validez general relativa a la participación de los extranjeros y promulgada en circunstancias normales fue el libre comercio de esclavos.

En 1789, el mismo día en que el libre comercio fue ampliado a Nueva España y a Venezuela, la Corona decretó el libre comercio de esclavos para las Antillas y Caracas. En este caso se autorizaba a los extranjeros para participar, por un período de dos años, en este tipo de tráfico, permitiéndoseles arribar a los puertos de las Indias con la mercancía humana y recibir a cambio productos y numerario americanos. Claro está que la Corona tomaba un conjunto de medidas para impedir que este comercio se convirtiera en una vía para el contrabando de mercancías de origen europeo. Por su parte, los comerciantes residentes en América también estaban autorizados a realizar expediciones al extranjero para comprar esclavos. Este conjunto de

(70) Véase la introducción de Levene al tomo V de los Documentos..., p. CII-CIII y también las páginas 209-252 de ese mismo volumen donde se encuentran diversos permisos concedidos a ese tipo de comercio durante los años 1782-1783. Señalemos que la R.O. de 1797 reconoce esos permisos como su precedente.

(71) Antunez Acevedo, Memorias..., p. 37, R.C. de 22 de febrero de 1782.

disposiciones fue prorrogado y ampliado en diversas ocasiones: en 1791 por seis años; en 1798 por dos años y en 1800 y en 1804 por seis años.(72).

En tanto que abrogación parcial del pacto colonial, el libre comercio de esclavos tiene un doble significado: los extranjeros obtienen el derecho de exportar moneda metálica y productos americanos y los comerciantes americanos adquieren el derecho de navegar al extranjero para intercambiar sus mercancías y su dinero contra esclavos y algunas mercancías autorizadas (máquinas, herramientas, etc); pero la importación de mercancías europeas es totalmente prohibida. Es evidente que a la sombra de este permiso, el contrabando se desarrolló con gran amplitud. Señalemos, en fin, que este comercio fue ampliado a todo el imperio, con las excepciones de la Nueva España y del Reino de Guatemala.

El último antecedente fue la autorización para entablar relaciones comerciales con las colonias extranjeras. En 1795 a solicitud de un comerciante del Rfo de la Plata, la Corona decidió que sus posesiones americanas podían intercambiar aquellos productos suyos que no tuvieran mercado en España contra los "géneros de la tierra" de las colonias extranjeras vecinas. Claro está que el intercambio de "géneros de Europa" estaba formalmente prohibido. Esta autorización posibilitó el desarrollo del comercio entre el Rfo de la Plata y el Brasil, y, desde luego, también facilitó el comercio ilegal. Este permiso fue mantenido hasta el inicio del proceso de independencia de la parte sur del continente.(73)

Hemos constatado, por tanto, que los extranjeros habían sido tolerados algunas veces en el comercio exterior de las Indias: cuando las circunstancias de guerra hacían difíciles las relaciones con la metrópoli; para hacer el comercio de un tipo particular de mercancía: los negros; o para cambiar los productos coloniales que no interesaban a la metrópoli, esta última fórmula era, en cierto sentido, una ampliación hacia el extranjero de las libertades concedidas al comercio intercolonial. Pero en todos esos casos el comercio que tenía un valor estratégico para España, el de las mercancías europeas, permanecía rigurosamente prohibido.

(72) *Para el libre comercio de esclavos ver Documentos...*, T. VI, R.C. de 28 de febrero de 1789, p. 394-399 e *idem*, T. VII, R.C. de 24 de noviembre de 1791, p. 4-9; R.C. de 12 de abril de 1798, p. 145 y R.C. de 22 de abril de 1804, p. 281-286 donde se hace un resumen de toda la legislación emitida después de 1789.

(73) *Villalobos, Comercio...*, p. 70 ss y *Documentos...*, T. VII, p. 89-90 R. Q. de 4 de marzo de 1795.

2. La autorización de navíos neutrales (1797-1808).

En 1797, frente a la ruptura casi total de los contactos con América provocada por la guerra contra Inglaterra, España decidió acudir a las potencias neutrales para intentar restablecer las relaciones con las Indias. Con esta medida la metrópoli confesaba su impotencia y reconocía que había que tolerar, por lo menos provisionalmente y con ciertas condiciones, la participación de los extranjeros en el comercio colonial. Al contrario de las reformas de la segunda mitad del siglo —producto de la voluntad renovadora de la Corona— la autorización de los barcos neutrales era una disposición que ella emitía obligada por las circunstancias y contra sus propias convicciones: España ya no era más dueña de su propia política colonial.

El antecedente inmediato de la autorización de los navíos neutrales fue una R.O. del 17 de marzo de 1797 por la cual las autoridades metropolitanas aprobaban una decisión tomada por el consulado de La Habana de permitir la arribada de barcos norteamericanos con mercancías europeas y productos alimenticios. (74) Pero la reglamentación general válida para toda América fue la muy conocida R. O. del 18 de noviembre de 1797, cuyo contenido es el siguiente: (75)

- permiso para enviar a las Indias mercancías no prohibidas en barcos españoles o extranjeros.
- las expediciones podían partir de puertos españoles o de puertos de potencias neutrales.
- todas las expediciones debían regresar obligatoriamente a puertos españoles.
- las expediciones que partieran de puertos extranjeros debían pagar los mismos derechos que aquellas que salieran de España a saber: derechos de entrada en España, derechos de salida de España y derechos de entrada en América.

Es claro, pues, que el contenido de esta R.C. es muy restrictivo y que de ningún modo autoriza un comercio directo de los extranjeros con las Indias. La Corona se limita a permitir a los comerciantes metropolitanos utilizar navíos y puertos neutrales como intermediarios para mantener las relaciones mercantiles con las Indias mientras dure el conflicto. Al respecto, la cláusula de regreso obligatorio a España de todas las expediciones es bien determinante. La grave concesión hecha por la metrópoli es la de admitir que mercancías europeas puedan llegar a las Indias por una vía distinta que la Península y ser transportadas en embarcaciones extranjeras. En suma, desde el

(74) *García-Barquero, A., Comercio colonial y guerras revolucionarias: la decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana, Sevilla, 1972, p. 136.*

(75) *Ver: Documentoss..., T. VII, p. 134; A.G.I.: Guat. 480; A. Arcila Farias, Reformas..., p. 144 ss y Villalobos, Comercio..., p. 80 ss.*

punto de vista formal, la prohibición de los extranjeros en el comercio colonial no había sido levantada.

Pero en la práctica, la R. O. de 1797 desencadenó un proceso que superó ampliamente las intenciones iniciales de la Corona porque de facto, el comercio colonial cayó en manos de los extranjeros. En primer lugar, la cláusula de retorno obligatorio a España nunca fue respetada. Además, es difícil saber si los extranjeros eran efectivamente intermediarios de los españoles —como lo pretendía la R.O.— o sí, al contrario, los comerciantes españoles eran simples testaferros de los extranjeros. En segundo lugar, algunos mercaderes de las distintas colonias aprovecharon la ocasión y, con pretexto en la R.O. de 1797, entablaron relaciones comerciales directas con naciones extranjeras, lo cual era una evidente violación del contenido de la citada R. O. En tercer lugar, incluso la Corona no respetó su propia legislación puesto que, a partir de 1798, concedió licencias a expediciones cuyo puerto de regreso era extranjero. (76) En síntesis, en la práctica y a despecho del contenido de la R. O. del 18 de noviembre, el año 1797 señala el momento en que el comercio colonial español comenzó a pasar a manos de los extranjeros.

En 1798, las autoridades españolas ensayaron contrarrestar el proceso desencadenado a fines del año anterior concediendo ventajas especiales a las expediciones que partieran de la metrópoli; éstas fueron exoneradas de la mitad de los derechos a pagar a la salida de España y a la arribada en América; (77) medida irrisoria frente a la extensión del movimiento suscitado en 1797.

En 1799, por la R. O. del 20 de abril (78), la Corona derogó la R. O. de 1797 y cualquiera otra autorización de comercio con las naciones neutrales concedida por autoridades en las colonias. Se intentaba con esta medida detener el peligroso movimiento suscitado por la R.O. de 1797.

No obstante, la prohibición de 1799 no fue respetada ni por los particulares ni incluso —lo cual es revelador— por la Corona misma, que concedió en el mismo año de 1799 y en 1800, varios permisos especiales a cortesanos influyentes para hacer expediciones con navíos neutrales; los beneficiarios de tales concesiones las vendían enseguida a comerciantes ávidos. (79)

Todo esto no impidió a la Corona emitir una nueva R.O. el 18 de julio de 1800 en la que reiteraba la prohibición de 1799, ya que los residentes en Indias tampoco se tomaban la molestia de respetarla. (80) A inicios de 1801, hubo un nuevo cambio de orientación, y se concedió a los comerciantes cubanos —que no aceptaban la prohibición de 1799— el derecho de conservar sus relaciones comerciales con los neutrales mientras durara el conflicto; y

(76) *Villalobos, Comercio...*, p. 81 ss.

(77) *Documentos...*, T. VII, p. 192-193 y *Villalobos, Comercio...*, p. 84.

(78) *Idem*, p. 157-159 y *A.G.I.: Guat 480A*.

(79) *Véase: Villalobos., Comercio...*, p. 83-84 y *Documentos...*, T. VII, p. 173, 190-94.

(80) *Documentos...*, T. VII, p. 181-182.

Caracas obtuvo también una autorización similar. (81)

Algunos meses más tarde, por la R.O. del 16 de septiembre de 1801, (82) se acordó otorgar de nuevo permisos para la navegación de las Indias en barcos neutrales. En esta oportunidad como el estado español estaba en una difícil situación financiera, se quiso hacer de la concesión de permisos un medio para atraer fondos al tesoro público. Ahora las autorizaciones serían dadas mediante el pago de cierta suma de dinero llamado púdicamente "servicio". Para el cobro de este derecho fueron consideradas cuatro posibilidades:

	Primer Caso	Segundo Caso	Tercer Caso	Cuarto Caso
Nacionalidad del navío	neutral	neutral	neutral	neutral
Puerto de salida	neutral	español	español	español
Puerto de llegada	neutral	neutral	español	español
Origen de las mercancías	extranjero	extranjero	extranjero	español
"Servicio": (reales de vellón/toneladas)	1.082	882	782	582

Esta R. O. es más liberal que la de 1797 ya que la cláusula de regreso obligatorio a los puertos de la Península ha sido suprimida. Ella es una prueba evidente de la total crisis que atravesaba el sistema colonial español.

Al finalizar este año, por la R. O. del 4 de diciembre de 1801, la Corona hizo su última parodia restableciendo la prohibición de los navíos neutrales de 1799. (83) Esta fue la última medida relativa a los navíos neutrales del período 1797-1801 (84). En 1802, la guerra con Inglaterra terminó y, en consecuencia la calidad de neutral desapareció. No obstante, el

(81) *García-Barquero, Comercio...*, p.152.

(82) *Documento...*, T. VII, p. 192-93 y *Villalobos. Comercio...*, p.84.

(83) *Idem*, T. VII, p.199-200: R. O. de 4 de diciembre de 1801.

(84) *En idem*, T. VII, p. 207-208 se encuentra otra R. O. sin fecha, autorizando el comercio con barcos neutrales. El autor de esta compilación estima que dicha R. O. podría ser de 1802, pero no da mayores explicaciones.

comercio de neutrales no se detuvo ya que muchos de los permisos concedidos antes de la última prohibición, tuvieron efecto a partir de 1802.

En 1804 se reanudó la guerra con Inglaterra y los permisos de neutrales se multiplicaron de nuevo sobre todo a partir de 1805. (85)

El Reino de Guatemala no estuvo ajeno a este proceso: la Corona concedió también permisos especiales de expediciones en barcos neutrales a los puertos de nuestra región. (86)

También, para América Central, el período de comercio de neutrales abre la época en que el comercio exterior de nuestra región comenzó a pasar a manos de los extranjeros.

En síntesis, durante el período 1797-1808, el comercio colonial español fue captado en gran medida por los extranjeros, sea aprovechándose de los permisos de neutrales, sea, directamente, por medio del contrabando: este es sin duda el período de gloria del contrabando en la América española.

Sin embargo, en términos formales España no quiso autorizar el libre comercio de sus colonias con los extranjeros. Había pues una flagrante contradicción entre los principios y la realidad; pero la dinámica de la realidad se impuso sobre las instituciones que pretendían dominarla, hecho que está bien ilustrado por las incesantes palinodias de la Corona.

Las relaciones entre los marcos institucionales y el movimiento de la realidad se han invertido definitivamente; antes las instituciones pretendían controlar y regir la dinámica de lo real, en adelante el movimiento de la realidad determinará las instituciones. Es el fin del mercantilismo: la economía ya no tiene más necesidad de la protección de la política; en lo sucesivo, la dinámica autónoma de la vida económica no requiere nada más que "laissez faire, laissez passer": el liberalismo ha sonado a las puertas de la historia.

3. El comercio directo con los extranjeros (1808-1821)

Los acontecimientos del período 1797-1808 habían puesto de relieve

(85) Villalobos, Comercio..., p. 84ss; ver también Documentos..., T. VII p. 307ss, 319ss, 327ss, y 352ss donde aparecen permisos concedidos por la Corona a expediciones de neutrales.

(86) Por ejemplo el 16 de julio de 1807, el barco portugués San Antonio había llegado a Omoa, procedente de Lisboa, ver A.G.I.: Guat 891. Aquí no hemos profundizado el análisis del comercio neutral en el Reino de Guatemala porque ese problema lo hemos estudiado en el capítulo dedicado al contrabando en nuestro trabajo: Le commerce extérieur du Royaume de Guatemala au XVIIIe siècle, 1700-1821: une étude Structurale (these de 3^e cycle) E.H.E.S.S. — Université de Paris-Sobornne (Paris IV), juin 1978.

dos hechos importantes: la imposibilidad de España para prescindir de los servicios de la marina y del comercio extranjeros para abastecer el mercado americano y la profunda descomposición del Estado y del régimen colonial españoles. Este contexto incitaba e incluso obligaba a las autoridades y a las élites de las colonias americanas a hacerse cargo de sus propios asuntos; en otras palabras el debilitamiento de los lazos con la metrópoli creaba condiciones favorables para una mayor libertad de acción por parte de las colonias. Los hechos posteriores no hicieron sino acelerar esta tendencia.

En 1808, la crisis de la monarquía española se agravó: las alianzas se invirtieron e Inglaterra de repente se convirtió de enemiga en aliada de España; las tropas francesas ocuparon la Península; la dinastía de los Borbones fue depuesta y el estado español desmantelado; en fin, el pueblo español reaccionó desencadenando una guerra de independencia contra el invasor.

Las Indias, por su parte, se encontraron súbitamente frente a una nueva situación: el estado metropolitano —su centro de control y de dirección política— estaba en añicos y el responsable de la situación provocada a partir de 1797 —ese que codiciaba el mercado americano y quería hacer estallar el pacto colonial y que de hecho, ya era su interlocutor comercial— se había convertido en el principal aliado de la nación española.

Las autoridades y las élites americanas se veían confrontadas así a un cierto número de problemas que tenían que resolver por su propia cuenta: unos planteaban la cuestión del poder y otros se referían a la situación económica. La nueva coyuntura les planteaba interrogantes políticos importantes: ¿qué hacer frente a la usurpación francesa del trono español? ¿Cómo mantener su propia seguridad interna y externa? ¿Qué tipo de gobierno frente a la crisis? ¿Cómo constituirlo? Pero había también importantes asuntos económicos que resolver: ¿Qué hacer frente a la bancarrota del tesoro público? ¿Con qué medios ayudar a las autoridades legítimas en España? Todo esto llevaba a buscar donde obtener recursos para el fisco y a preguntarse, en consecuencia, cuáles medidas tomar para mantener un funcionamiento normal de los intercambios exteriores (fuente de recursos fiscales por antonomasia).

La experiencia de la etapa precedente mostraba que no había más que una solución: la apertura de un comercio directo con los extranjeros es decir con Inglaterra. Así, en los años 1808-1809 a pesar de la oposición de los comerciantes metropolitanos de una fracción de la clase comerciante de cada colonia y del Consejo de Regencia, la mayor parte de las colonias americanas entablaron relaciones comerciales con los extranjeros: Cuba, Caracas, Santa Fe,

Puerto Rico, Montevideo y Buenos Aires (87) Nueva España y Guatemala no siguieron este movimiento.

En nuestra región el comercio con los extranjeros no fructificó aunque no estuvo exenta de la tentación. En efecto, en 1810 el Ayuntamiento de la ciudad de Guatemala, pretextando la necesidad de obtener recursos fiscales adicionales para financiar la compra de armas a fin de garantizar la seguridad del Reino, propuso la fundación de una compañía para comerciar con los extranjeros. Esta propuesta encontró la cerrada oposición del Consulado de Guatemala y finalmente, fue desechada.(88)

El proceso de ruina del pacto colonial estaba terminado porque quienes lo habían padecido —disfrutándolo también— desde siglos lo habían abrogado finalmente. Es evidente que no iban a ser quienes más lo habían aprovechado quienes lo derogaran.

Después de 1810, para la parte sur del continente la cuestión del libre comercio con los extranjeros sería eclipsada por el problema del poder que había desembocado en la cuestión de la independencia. La política pasaría luego al terreno de lo militar: es la época de las guerras de independencia. La victoria militar consagraría finalmente la muerte del pacto colonial y abriría el paso a otra historia, también historia de dependencias.

Es interesante subrayar la actitud casi ciega de las autoridades y de los comerciantes metropolitanos que no quisieron reconocer lo que en la práctica se había impuesto desde la etapa anterior. Así, en 1810, el Consejo de Regencia estuvo a punto de publicar una R.O. autorizando, con limitaciones el libre comercio con los extranjeros, pero, en el último momento, por la presión de los comerciantes gaditanos, no lo hizo y la R.O. del 17 de mayo de 1810 nunca fue publicada.(89) Igualmente, en las Cortes de Cádiz, a pesar de las demandas de los diputados americanos, el libre comercio con los extranjeros no fue autorizado.

(87) Véase: *García-Barquero, Comercio...*, p. 196-197; *Documentos...*, T. VII, p. 379-387: "El virrey Cisneros comunica al administrador de la Aduana, la resolución de la Junta consultiva sobre la permisión provisoria de comercio con los extranjeros a ampliándose la franquicia con las naciones amigas, en vista de las necesidades del Erario (Buenos Aires, 6 de noviembre de 1809)" y *Albuerne, Manuel de, Origen y estado de la causa formada sobre la Real Orden de 17 de mayo de 1810, que trata del comercio de América, Cádiz, 1811, apéndice No. 1: "Informe de Esteban Fernández de León, contador general de las dos Américas sobre el comercio con extranjeros" (Sevilla, 22 de enero de 1810) p. 1-3.*

(88) *Woodward Jr, R. L., "The Guatemalan Merchants and National Defense: 1810". H.A.H.R., volumen 45, No. 3 (agosto de 1965) pp. 452-462.*

(89) *Albuerne, Origen...*, contiene los principales documentos del expediente sobre esta cuestión, la R. O. de 17 de mayo de 1810 ésta

El Reino de Guatemala no había seguido la dirección tomada por las colonias suramericanas después de 1808: la tentativa del Ayuntamiento de Guatemala de 1810 había fracasado y los comerciantes de la región tenían que contentarse con el contrabando o con la eventual llegada de un registro de la península. Tampoco la crisis política de la metrópoli los había llevado a plantear el problema de la independencia.

No obstante, la nueva situación existente en las otras colonias tuvo repercusiones en nuestra región. En 1809, varios navíos procedentes de Santa Fe, donde el comercio con los ingleses había sido autorizado, arribaron a los puertos del Reino cargados de mercancías inglesas. Las autoridades de Guatemala autorizaron su desembarque y la decisión fue ratificada por la R. O. del 3 de julio de 1810, pero solicitando a los capitanes de esos navíos que hicieran donativo a cambio de la autorización recibida. (90)

Durante este período, las escasas comunicaciones directas con España a veces eran realizadas con barcos extranjeros fletados por comerciantes peninsulares, como en la época del comercio de neutrales; por ejemplo, por la R. O. del 16 de enero de 1818, la Corona autorizó a Gregorio de Castricciones, mercader de Cádiz, para hacer una expedición de ese tipo a América Central. (91)

No obstante, a partir de 1818, el problema del comercio directo con los extranjeros se planteó también con gran agudeza en el Reino de Guatemala. Así en diciembre de 1818, Carlos de Urrutia, Capitán General de Guatemala, escribía a la Corona diciéndole que, dada la situación de bancarota de la economía del Reino y dado el desmesurado desarrollo del contrabando con los ingleses, había que autorizar temporalmente, las relaciones comerciales directas con el extranjero. Reconocía que la única manera de terminar con el comercio interlope era legalizarlo, operación que, además, aportaría recursos a las desfallecientes finanzas públicas. (92)

En febrero de 1819 el Consulado de Guatemala por su parte, declaraba que, en vista de la decadencia de la producción y de las exportaciones de añil y el desarrollo inaudito del contrabando, la única

- (90) A.G.I.: Guat 891. Carta del Capitán General José Bustamente y Guerra de 17 de febrero de 1810, dirigida a la Corona. Una copia de esta carta se encuentra en Peralta, Costa Rica..., p. 320-23 que, además, transcribe la R. O. de 3 de julio de 1810.
- (91) A.G.I.: Guat 498: Carta del Capitán General Carlos de Urrutia de 15 de junio de 1818, dirigida al Consulado de Guatemala. Ver también: A.G.I.: Guat 499: Expediente sobre el establecimiento de un comercio con La Habana, 1819.
- (92) A.G.I.: Guat 498: Carta del Capitán General Carlos de Urrutia de 3 de diciembre de 1818, dirigida a la Corona.

solución era abrir relaciones comerciales directas con el extranjero.(93). La posición del Consulado era apoyada también por el Ayuntamiento de la Ciudad de Guatemala. (94) Había pues cierto consenso entre las élites y las autoridades coloniales sobre la necesidad de autorizar el comercio con el extranjero.

Entretanto, en 1818, el Intendente de La Habana —donde el comercio extranjero estaba permitido— había propuesto a las autoridades de Guatemala establecer un comercio de mercancías extranjeras entre Cuba y América Central. En 1819, el presidente de la Audiencia de Guatemala con el consentimiento de las otras autoridades coloniales y del Consulado aceptó la propuesta del Intendente de La Habana.(95) Pero esto no significaba todavía relaciones directas y libres con el extranjero.

En este mismo año una nueva etapa fue franqueada cuando el presidente Carlos de Urrutia autorizó el 21 de julio de 1819 el comercio del Reino con Belice a través de los puertos de Omoa y Trujillo.(96) En este caso, el gobierno colonial legalizaba unos intercambios que existían desde hacía ya bastante tiempo en forma ilegal. La profundidad de la crisis del tesoro público y la incapacidad para impedir el contrabando obligaban a dejar de lado los principios y a reconocer abiertamente que los intercambios exteriores del Reino dependían del extranjero, en este campo la metrópoli ya no tenía ningún papel que jugar. Incluso lo más dramático —las finanzas del estado colonial estaban necesitadas de las relaciones comerciales con el extranjero. Así el 12 de agosto de 1819, el presidente Urrutia en asocio con las autoridades de Real Hacienda, estableció los derechos aduaneros que deberían pagar las mercancías traficadas entre la colonia inglesa de Belice y la América Central.(97)

(93) A.G.I.: Guat 499: Informe del procurador síndico del Consulado de Guatemala 3 de febrero de 1819 que fue aprobado y suscrito por el Consulado. Fragmentos de este documento fueron publicados por: Salvatierra, Sofonías, Contribución a la historia de Centroamérica, Managua, 1936, T. II, p. 107-110.

(94) Véase nota 96.

(95) A.G.I.: Guat 499: Expediente sobre el establecimiento de un comercio con La Habana, en particular la carta de Carlos de Urrutia de 19 de febrero de 1819 dirigida a la Corona.

(96) A.G.C.A.: A 3.6. exp. 12.250 — leg. 640: "Varios individuos del comercio sobre que se suspendan los efectos de la providencia en que se concedió a los ingleses de Walis permiso para poder extraer frutos de este Reino por los puertos de Omoa y Trujillo" 1819.

(97) A.G.C.A.: A 3.6 exp. 8480-leg 412.

No obstante, las nuevas relaciones con Belice no significaban todavía libre comercio con los extranjeros tal y como lo entendía una fracción de la clase comerciante del Reino. (98)

En 1821, la independencia permitirá finalmente, hacer la declaración formal de libertad de intercambios con todas las naciones del mundo: el exclusivo colonial español era así legalmente enterrado en nuestra región.

La cuestión del libre comercio desató una polémica en las columnas de los dos diarios fundados en Guatemala en 1820, al restablecerse la Constitución de Cádiz: "El Amigo de la Patria" y sobre todo, "El Editor Constitucional". Los adversarios del libre comercio con los extranjeros defendían argumentos proteccionistas y de nacionalismo económico y sus contrincantes defendían las tesis librecambistas. Esta controversia superó ampliamente su tema original y desembocó en el problema —planteado en los términos de su época, claro está— del futuro modelo de desarrollo económico para América Central. Los librecambistas, aducían condiciones geográficas e insuficiencias estructurales demográficas, tecnológicas, culturales, etc., y proponían un modelo de crecimiento extravertido: el modelo agroexportador. Los proteccionistas, alababan el modelo inglés de desarrollo, y defendían un proyecto de crecimiento intravertido, casi autárquico.

La historia dio razón a los librecambistas porque el modelo agroexportador se impuso unas décadas después en América Central. Pero, paradójicamente, los proteccionistas fueron los únicos que comprendieron el fondo del problema al señalar que el crecimiento hacia afuera conduciría

(98) *Por ejemplo el regidor del Cabildo de San Salvador decía en 1820 lo siguiente:*

"La libertad absoluta de comercio y no ceñida a Waliz (Belice) como ahora será el manantial de las prosperidades de la provincia. Esta es una verdad matemática que solo avaricia y la ambición de los monopolistas ha querido reducir a cuestión. Si la España, disputa de aquella no hay motivo para que la América esté privada de sus grandes beneficios, por lo que es lícito en el orden social a un individuo no puede ser prohibido a otro".

Véase: Anales de la Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala, T. XV, No. 4 (junio de 1939) p.458.

En el "Editor Constitucional" No. 15 de 9 de octubre de 1820, alguien decía categóricamente:

"...tampoco se puede llamar libre el comercio de Walez. Libre se llama el que se hace como en La Habana, con todas las naciones" (véase la nota siguiente).

necesariamente a una nueva situación de dependencia.(99)

La América Central independiente salió a la búsqueda de una nueva situación, pero la herencia colonial condicionaba ya las posibilidades futuras, y un desarrollo autónomo parecía excluido. En el horizonte, una solución la esperaba ya: la situación neocolonial.

El pacto colonial había muerto oficialmente en 1821, la historia de una dependencia se acababa, pero otras historias de dependencias sobrevendrían: el pasado sería el futuro que se ha convertido en nuestro presente.

(99) *En el periódico "El Amigo de la Patria" (tomo I, No. 4 de 11 de noviembre de 1820) aparece un escrito de los tejedores de Antigua Guatemala contra la importación de textiles ingleses y contra el libre comercio. En el No. 10 de 23 de diciembre de 1820 aparece un discurso del director de la Sociedad Económica en defensa de la artesanía guatemalteca. La colección completa de este periódico ha sido editada con el título: Escritos del Lic. José Cecilio del Valle, Guatemala (2V).*

Pero la polémica que acabamos de citar tuvo lugar en las columnas de "El Editor Constitucional": año 1, No. 7 (21 de agosto de 1820); el suplemento No. 9 (4 de septiembre de 1820); No. 11 y su suplemento (18 de septiembre de 1820); el suplemento del No. 12 (25 de septiembre de 1820); el No. 15 y su suplemento (9 de octubre de 1820). La colección completa de este periódico y de su sucesor "El Genio de la Libertad" ha sido editada con el título: Escritos del Doctor Pedro Molina, Guatemala, 1954 (3v).