

# Reclamos y circunstancias del Consulado de México ante los anuncios de la salida de la flota en 1764

Edgar Omar Gutiérrez López\*

*Resumen:* Este trabajo quiere dar a conocer dos documentos elaborados, en noviembre de 1763, por el Consulado de México, con los cuales podemos percatarnos de algunas posturas, demandas y reclamos de esta entidad novohispana (y, por medio de ella, escuchar la voz de los comerciantes más importantes del virreinato) a la máxima autoridad de la Corona española en relación con las formas de organizar el abasto de mercancías europeas a Nueva España. Documentos elaborados en un delicado momento ante la posibilidad de sufrir una invasión o ataque de fuerzas militares británicas al puerto de Veracruz, como consecuencia de los equilibrios políticos internacionales posteriores al tratado de paz de la Guerra de los Siete Años.

*Palabras clave:* comercio colonial, información mercantil, saturación de mercancías, navíos de registro sueltos, consumidores.

*Abstract:* This work wants to present two documents prepared by the Consulate of Mexico, with which we can become aware of some positions, demands, and claims of this New Spain organization (and, through it, listen to the voice of the most important merchants of the viceroyalty) to the highest authority of the Spanish empire in relation to the forms in which the organization of the supply of European goods to New Spain was arranged. Documents prepared at a delicate moment in view of the possibility of suffering an invasion or attack by British military forces on the port of Veracruz; as a consequence of the international political balances after the peace treaty of the Seven Years' War.

*Keywords:* colonial trade, mercantile information, saturation of merchandise, ships of record loose, consumers.

Fecha de recepción: 8 de mayo de 2020

Fecha de aceptación: 12 de junio de 2020

## Introducción

Antes de entrar de lleno en el tema de este artículo, quiero llamar la atención sobre algunos acontecimientos que, aunque podrían

considerarse lejanos al territorio novohispano, llegaron a afectar las circunstancias en las que se encontraba el virreinato. En 1754, en el valle de Ohio, hoy territorio de Estados Unidos, se enfrentaron fuerzas militares británicas y francesas, ambas intentaban establecer su dominio permanente en ese lugar, considerado

\* Dirección de Estudios Históricos, INAH.

como clave y estratégico para sus proyectos expansionistas en Norteamérica. Francia buscaba asegurar la comunicación entre sus asentamientos coloniales en Canadá con los del valle del Misisipi y Nueva Orleans, con la intención de tener una salida al Golfo de México y de bloquear la expansión británica hacia el oeste de ese territorio.

Esto, que podría considerarse un pequeño conflicto en las praderas norteamericanas, es el origen de la llamada Guerra de los Siete Años (1755-1763), la que el historiador inglés John H. Elliott califica como una manifestación de la lucha por alcanzar la hegemonía global, en aquel momento, entre Gran Bretaña y Francia, lucha que decidió la suerte de numerosos lugares del mundo y no sólo de esa parte de Norteamérica, ya que su impacto tuvo consecuencias históricas en todo el hemisferio occidental.<sup>1</sup>

El mencionado historiador inglés observa que el conflicto fue la manifestación más visible de un cambio radical en las alianzas entre las potencias europeas, lo que permitió las necesarias modificaciones en las condiciones políticas para que esa situación bélica alcanzara una mayor escala. Francia no pudo lograr sus objetivos y así comenzó su debilitamiento, lo que puso muy nerviosa a España, que siempre mantuvo la esperanza de un triunfo galo en tierras norteamericanas o que la pacificación de la guerra pudiera evitar su posible involucramiento. Previo a la derrota francesa y ante la ríspida relación que mantenía con Inglaterra, la Corona española abandonó su postura neutral en el conflicto al firmar con Francia, en agosto 1761, el llamado tercer “pacto de familia”, y así se unieron las casas borbónicas de ambas monarquías en un mismo frente contra la Corona británica.

En tanto, a Inglaterra, que siempre mantuvo muchas dudas sobre la neutralidad española, no le sorprendió del todo la alianza familiar franco-española; así las cosas, no esperó mucho

para declararle la guerra oficialmente a la casa reinante de España (4 de enero de 1762), a la que derrotó de manera muy rápida: “En un par de audaces operaciones militares y navales que demostraron las nuevas dimensiones globales de la guerra en el siglo XVIII —nos dice John H. Elliot— una fuerza expedicionaria británica [...] tomó La Habana, la perla de las Antillas, mientras [que] otra fuerza expedicionaria [...] tomó Manila, el puerto de enlace comercial entre Asia y el virreinato de Nueva España”.<sup>2</sup>

Ello significó que las fuerzas militares británicas se encontraran precisamente enfrente de las puertas de entrada del virreinato más importante de las colonias hispanoamericanas, es decir, la Nueva España. Poco después de esta demostración de fuerza, de organización y de los recursos con los que contaban ingleses en las operaciones militares contra la Habana y Manila, no tardó en firmarse el tratado de paz; no antes de unos apasionados debates suscitados en Londres relativos al mantenimiento o no de la ocupación de Cuba, en los que no sorprende que fueran “los intereses comerciales los que llevaron a los ingleses a renunciar a la conquista territorial” cuando nada les impedía sostenerla; al parecer, la gota que derramó el vaso fue la posibilidad de que se interrumpiera “la fuente de llegada de la plata mexicana”.<sup>3</sup> Firmado el armisticio en París, el acuerdo entró en vigor en febrero de 1763.

Con la firma del tratado de paz se legalizó la nueva situación política y territorial entre España y Gran Bretaña en América. En tanto, Francia perdía la gran mayoría de sus posesiones americanas, quedando británicos y españoles frente a frente a ambos lados de las regiones fronterizas norteamericanas y caribeñas. Las dos potencias europeas eran conscientes de las urgentes y necesarias medidas defensivas que debían implementarse, con la gran diferencia de que los británicos mantenían a más de 30000 soldados

<sup>1</sup> John H. Elliott, *Imperios del mundo atlántico. España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*, trad. de Marta Balcells y revisada por el autor, Madrid, Taurus, 2006, sobre todo capítulo 10, “Guerra y Reforma”, pp. 431-475.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 434.

<sup>3</sup> Ruggiero Romano, *Monedas, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, México, FCE / El Colegio de México, 1998, p. 69.

profesionales desplegados en Norteamérica y el Caribe. Mientras, España se veía forzada a incrementar sus recursos fiscales y a iniciar urgentemente la defensa militar de sus territorios coloniales.

De tal forma se hace más presente que nunca las dramáticas palabras del ministro de Indias, Julián de Arriaga, expresadas en carta al ministro de Estado, Ricardo Wall, y con las cuales coincidían ambos en sus esfuerzos por evitar el conflicto bélico con Inglaterra, ya que consideraban que su principal debilidad era “las defensas en Indias y la imposibilidad material de mejorarlas”, lo cual señalaban de la siguiente manera:

Se aventura mucho en cualquiera [lugar] en Indias. Es imposible tener todas las plazas en buen estado de defensa. No basta diligencia, ni dinero para que subsista tropa, que muere, deserta o el propio país la vicia. No hay modo de poblar tan inmenso terreno y así se encuentran en él muchos parajes que el que los quiera se los tomará [...] conviene pesar a qué sirve aquel progreso en dos siglos y si se expone en una guerra a mayor daño presente que la carcoma de otros 200 años.<sup>4</sup>

## La representación del Consulado de México

Así las cosas, el 25 de octubre de 1763, en el Consulado de México se recibió información relativa a la próxima salida de la flota que tendría como destino el puerto de Veracruz. Esto significaba que se daban los primeros pasos en la organización de la feria comercial que se realizaría en la población de Jalapa. Dichas noticias las había traído un correo procedente de Guatemala, el cual a su vez se había enterado, poco tiempo an-

tes, por medio de un barco de los llamados de registro suelto que había llegado a Honduras, que se le había notificado al Real Tribunal del Consulado de Cádiz que se preparara porque para principios de abril del siguiente año (1764) saldría la flota mercante a vender sus mercaderías en Nueva España.

Al conocerse esta información en la Ciudad de México, el Consulado de comerciantes convocó a sus miembros a junta general. Como resultado de esa reunión se tomó la decisión de elaborar dos documentos: una representación con seis puntos dirigida al virrey marqués de Cruillas (9 de noviembre de 1763), que sería acompañada con un largo argumento que sustentaba el por qué pretendían la suspensión de los preparativos de la salida de la flota anunciada.<sup>5</sup>

En su representación, el Consulado novohispano le solicitó al virrey que empleara sus buenos oficios ante el rey para dos cosas: la primera, para convencerlo de la necesidad de suspender la salida de la mencionada flota y con ello evitar fuertes perjuicios a los comercios de España y México; y la segunda, reiterarle al soberano las seis propuestas que habían elaborado con la

<sup>5</sup> Los comerciantes del Consulado de la Ciudad de México con frecuencia solicitaron al rey, desde finales del siglo XVII y a lo largo del XVIII, el retraso de las salidas de las flotas con la idea de solucionar la saturación del mercado novohispano y con ello evitar la lentitud en la compraventa de las mercancías llegadas de España. Un caso documentado es el de la flota de 1672 descrito por Xabier Lamikiz en su artículo: “Flotistas en la Nueva España: diseminación espacial y negocios de los intermediarios del comercio transatlántico, 1670-1702”, *Colonial Latin American Review*, vol. 20, núm. 1, 2011, pp. 9-33, recuperado de: <<https://www.researchgate.net/publication/232930226>>, consultada el 18 de abril de 2020. Un caso más tuvo lugar en 1713 cuando el mencionado Consulado solicitó al virrey Fernando de Alencastre, duque de Linares, interviniera ante el rey para que “[...] en este presente año de [1]713 y en todo el siguiente de [1]714, no despache S. M. de España para este reino, flota ni otros navíos particulares con el permiso de cargar mercaderías... para introducir... en el puerto de Veracruz...”. Solicitaban esto porque tenían “aún empachadas las bodegas, almacenes y tiendas de los comerciantes...”. *Vid.* AGI, *México*, leg. 2501, en *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII*, selección de documentos e introducción de Carmen Yuste, México, UNAM, 1991, pp. 28-29.

<sup>4</sup> Carta de Arriaga a Wall, sin fecha [pero de 1759], Archivo General de Indias [AGI], *México*, 3 099, citado en Diego Téllez Alarcía, *El ministro Wall. La España discreta del ministro olvidado*, Madrid, Fundación de Municipios Pablo de Olavide y Marcial Pons, 2012, pp. 108-109.

intención de lograr obtener el mayor éxito económico en el despacho de las flotas y en la realización de las consecuentes ferias comerciales en Jalapa; o como lo decían ellos, “la mayor brevedad y felicidad apetecidas” en este tema. Propuestas que no eran nuevas, ya que las habían elaborado a partir de sus reflexiones sobre diferentes proyectos, reglamentos y órdenes relativas a la organización de flotas y ferias, además de que ya se las habían planteado al monarca en una representación anterior fechada en 29 de abril de 1761.<sup>6</sup>

Gracias a estos documentos podemos conocer un poco más sobre las posturas, demandas y reclamos a la máxima autoridad de la Corona española por parte de los comerciantes novohispanos organizados y, al mismo tiempo, nos muestra algunos trazos sobre cómo se llevaban a cabo los primeros pasos para la realización y organización de la flota y la consecuente feria de Jalapa de 1765. Circunstancias que deben observarse teniendo presente la amenaza de conflagración en territorio novohispano ante la coyuntura bélica de aquel momento. Veamos primero las seis propuestas de la representación del Consulado de México.

1) La primera planteada por el gremio mercantil novohispano señala como necesario que el rey —antes de iniciar los preparativos de la flota— tuviera noticias ciertas de haberse concluido la venta de los géneros traídos por la flota anterior. Es decir, dichos comerciantes solicitaban a su monarca que se asegurara de que los consumidores del virreinato requerían comprar nuevas mercaderías. Requisito básico e indispensable para que la feria de la flota en Jalapa tuviera el éxito correspondiente si se agilizaba la compraventa de los distintos géneros, lo que ayudaría a una muy deseable reducción del tiempo de feria y de volumen de los rezagos; esto es, las mercaderías que no habían sido

vendidas durante los meses de feria y que se quedaban en el pueblo de Jalapa con la idea de su posible venta posterior.

2) La segunda propuesta de los comerciantes novohispanos, miembros del Consulado, señalaba que para lograr el éxito del punto anterior era recomendable que se pidieran informes al virrey y a los demás ministros en Nueva España sobre el número de toneladas de los géneros que más convenía transportar a Veracruz. Para ello solicitaban al rey que diera a los virreyes la facultad de gestionar la información requerida en la representación mercantil (es decir al Consulado de México) en relación con las situaciones y las necesidades de los consumidores de Nueva España. Entonces, a partir de esa información, dichas autoridades podrían enviar al soberano y a sus ministros los “testimonios” correspondientes. Procedimiento que consideraron sería de mucho provecho y más si pudiera replicarse con los comerciantes miembros del Consulado de Cádiz.

3) Para describir la tercera propuesta de los comerciantes del Consulado es necesario detenernos un poco en la descripción de los pasos que se llevaban a cabo en España para poder enviar una embarcación que pudiera transportar entre 200 y 400 toneladas de géneros diferentes con destino a las Américas. Lo primero con lo que debía contar dicha embarcación, cuyo destino eran las llamadas “Indias”, era una licencia, la que se compraba en el Consejo de Indias en Madrid. Un testigo de aquella época, “el reverendo Edward Clarke, señalaba a comienzos de la década de 1760: [que] la licencia cubre tan sólo 300 toneladas, como máximo, pero el navío efectivamente dispuesto raramente carga menos de 600”.<sup>7</sup>

El siguiente paso después de haber obtenido la licencia era la revisión del barco para constatar las capacidades de carga (lo que se llamaba en-

<sup>6</sup> Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Archivo Histórico de Hacienda* (en adelante AHH), vol. 1286, “Libro 2° que contiene las consultas para el Consulado de Nueva España desde el 15 de septiembre de 1762 hasta el 13 de julio de 1767” (f. 221).

<sup>7</sup> Edward Clarke, *Letters Concerning the Spanish Nation: Written at Madrid During the Years 1760 and 1761*, Londres, 1763, p. 258, citado por Stanley J. Stein y Barbara H. Stein, *El apogeo del Imperio. España y Nueva España en la era de Carlos III, 1759-1789*, Barcelona, Crítica, 2005, p. 136. El costo de la licencia se calcula que oscilaba entre los 40 000 y 50 000 pesos para un buque de 300 toneladas.

tonces el arqueo) y de navegación, con la idea de determinar si tenía o no que someterlo a reparaciones para llevar a cabo el largo viaje hasta América. Las inspecciones de las naves también incluían la revisión de los espacios conocidos como “sollado” (dormitorios de la tripulación) y de los “pañoles” (bodegas para las provisiones, herramientas, municiones, entre otros pertrechos). Aprobado este requisito, entonces, obtenían el certificado de navegabilidad, siendo el paso siguiente el inicio de la estiba de la carga.

Conforme se subían los géneros que se transportarían para América se calculaba la tasa arancelaria que debía pagarse por volumen y peso. Terminada esta tarea se realizaba una inspección final de la carga y del espacio; asimismo, se revisaba la lista de la tripulación que viajaría con la idea de evitar “polizones”, es decir, marineros no registrados en los documentos que autorizaban el viaje.

La descripción anterior nos ayuda a entender la tercera de las propuestas formuladas por los comerciantes del Consulado de México, ya que tenía como centro nodal lo relativo al cargamento y el pago de impuestos a que estaba obligada la flota a saldar. Para que pudiera llevarse un estricto cumplimiento de lo establecido en relación con la cantidad de carga en los barcos, así como con la forma de pagar los impuestos, los comerciantes novohispanos organizados solicitaban al rey que se dieran las más puntuales disposiciones o prevenciones para que el tonelaje del arqueo de los navíos correspondiera con la verdadera capacidad de carga de las embarcaciones de la próxima flota. De igual forma debía suceder con el impuesto llamado “palmeo” (pagado según el volumen ocupado sin tomar en cuenta el valor)<sup>8</sup> de las

piezas transportadas en las mencionadas embarcaciones. Pero como ya lo mencioné antes, a pesar de todos los trámites e inspecciones practicados en España, las autoridades del reino tenían gran dificultad para “neutralizar el ingenio de los cargadores para embarcar muchas más mercancías de lo que implicaba la hoja del registro oficial”.<sup>9</sup>

Es muy probable que los comerciantes del Consulado mexicano estuvieran bien informados sobre las variadas críticas que se vertían al cobro del impuesto de palmeo por parte de algunos miembros de la misma burocracia metropolitana o de las expresiones contrarias a su aplicación formuladas por Jerónimo de Uztáris en su libro *Theorica y practica de comercio y marina...* (publicado en 1724 de forma privada, sin censuras ni licencias, para un círculo cercano de amigos; y también publicado en 1742 en una edición realizada por el hijo de Uztáris para el público en general). Dicho autor consideraba el palmeo como un impuesto discriminatorio para la producción de géneros españoles, ya que las cargas que enviaban a América eran, en general, “de menor valor por unidad de volumen que la de los extranjeros”.<sup>10</sup> De esta forma, los comerciantes novohispanos representados por su Consulado señalaban los problemas de aplicación de un impuesto cuestionado en círculos burocráticos metropolitanos.

Iván Escamilla González, *Los intereses malentendidos. El Consulado de Comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*, México, UNAM, 2011, p. 146.

<sup>9</sup> En general, las tripulaciones consistían en su capitán, oficial de cubierta, contramaestre, capellán, cirujano, escribano, piloto y marineros. Stanley J. Stein y Barbara H. Stein, *El apogeo del Imperio...*, pp. 137-138.

<sup>10</sup> “Meses antes de darse a conocer el Proyecto de 1720, el secretario de Guerra, Miguel Durán, remitió al presidente interino de la Casa de Contratación, Francisco de Varas y Valdés, un escrito con las objeciones formuladas contra dicho Proyecto”; en pocas palabras se le pedía que: “[...] refutase los argumentos de peso esgrimidos dentro de la administración que desaconsejaba la utilización del derecho de palmeo [...]”. Josep M. Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales (1650-1796). España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, Barcelona, Bellaterra, 2007, pp. 109 y 108.

<sup>8</sup> El derecho de palmeo (5½ reales de plata el palmo cúbico), que sustituyó a los viejos impuestos de almojarifazgos, fue instaurado en 1720 al entrar en vigor el *Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España, y para navíos de registro y avisos que navegaren a ambos reinos*, publicado por Real Cédula del 5 de abril de 1720, documento conocido como “Proyecto de 1720”. Con el palmeo se cambió el modo de cobrar impuestos a la exportación-importación, ya que parte de la nueva política fiscal borbónica con la idea de simplificar el cobro de los derechos aduanales.

Reconocida la dificultad de la aplicación correcta del impuesto de palmeo, los comerciantes novohispanos conminaban a las autoridades españolas a que aceptaran esas limitaciones para poder conseguir el objetivo del “mejor arreglo de las flotas y las ferias”. De tal forma que, al ser conscientes de dichas complicaciones, observaban la dificultad para llevar a cabo la tercera de las propuestas mencionadas; por tanto, proponían que se debía hacer todo lo necesario para que Nueva España no pudiera surtir de mercaderías durante el tiempo de espera de una flota y la siguiente.

4) Así entonces, consecuentes con lo dicho hasta aquí, la cuarta propuesta del gremio mercantil novohispano solicitaba a las autoridades, en general, que deberían prevenir tanto a los ministros de Cádiz como a los de Veracruz de que “celasen y cuidasen” que los navíos de azogues y los llamados navíos de avisos,<sup>11</sup> embarcaciones procedentes de la Habana, Campeche, Honduras, Guatemala, Tabasco y demás puertos americanos, no introdujeran “efectos o mercaderías” al puerto veracruzano, ya que dicha acción era contraria a los llamados “reales mandatos”. Estaban conscientes de que si en la propia metrópoli era difícil hacer valer dichos mandatos, en América era más complicado.

5) La quinta propuesta señalaba que para el despacho de una flota y la siguiente debía tenerse siempre presente la particularidad del comercio de la Ciudad de México, considerado éste como “el [comercio] más opulento y del que dependen los demás de Nueva España”. A partir de lo anterior se menciona que en la capital novohispana se realizaban las ventas al fiado, remitiendo “muchas porciones de efectos” a Tierra Adentro y a provincias remotas (entre ellas Sonora y Chihuahua, por ejemplo), lo que sig-

<sup>11</sup> Los llamados navíos de azogue y de avisos eran, en el caso de los primeros, los que transportaban el azogue o mercurio necesario para las actividades mineras; en tanto que los segundos eran los encargados de trasportar la correspondencia. Era común que unos y otros, además de la actividad que les daba su nombre, cargaran mercancías para su venta, acción que criticaba el Consulado como fuera de la ley y de los reglamentos vigentes.

nificaba que para su “transporte, beneficio y recaudación de sus precios” se requería de un “largo espacio” de tiempo, circunstancia por la cual se debería considerar “la toma del tiempo necesario” para completar el virtuoso círculo de la compraventa y el consecuente retorno de lo gastado, ya que si no era así no se podía “aprontar [...] o prometer la] aceleración de caudales competentes para emplearlos en las ferias”.

Como puede verse, este último punto es de vital importancia para entender el proceso y los tiempos requeridos por la inversión comercial de los principales compradores en la feria de Jalapa, sobre todo para aquellos inversionistas mayormente vinculados con el comercio trasatlántico, también conocido como “carrera de Indias”. En términos muy generales y burdos se puede decir que dicho proceso iniciaba con las compras en el puerto de Veracruz o en las ferias de Jalapa (Acapulco tenía la misma función en relación con las mercancías llegadas en la Nao de China), continuaba con el traslado de las mercancías a la Ciudad de México o a aquellas poblaciones donde se consumían o distribuían para diversas regiones del virreinato, para más tarde “recaudar sus precios”; es decir, cobrar por su comercialización y así poder iniciar el siguiente proceso con nuevas compras o inversiones. Proceso lleno de un enorme número de transacciones, convenios, formación de compañías, redes, pactos, circuitos comerciales y varios etcéteras.

6) La sexta y última propuesta plasmada en la mencionada representación del Consulado de México era consecuencia, en cierto modo, del punto anterior. La representación mercantil solicitaba que, cuando menos, se le comunicara con anticipación la noticia de la organización y la salida de la flota con destino a Veracruz, para que los comerciantes novohispanos, en general, tuvieran tiempo para “excitar a los mercaderes y éstos disponer de sus negocios y proporcionar sus empleos”.<sup>12</sup>

En pocas palabras, la representación del Consulado de comerciantes de México deja ver la

<sup>12</sup> AGN, *AHH*, vol. 1286, “Libro 2º que contiene las consultas para el Consulado...”, f. 44.

molestia de sus integrantes por las formas seguidas, hasta entonces, en la organización de las flotas, al pedir al rey que se acabara la improvisación en su organización y, con ello, las ferias en Jalapa, demandando que se cumplieran, en sus términos, los proyectos, leyes y órdenes vigentes relativos al tema; que se reconociera a los comerciantes de dicho Consulado como el interlocutor o grupo más representativo del quehacer mercantil en el virreinato; y, lo que parece realmente sencillo, que se les enviara la información de la organización de las flotas de manera oportuna y, con ello, tener el tiempo necesario para prepararse, a partir de reconocer las particularidades del quehacer mercantil novohispano. Los comerciantes organizados en el Consulado novohispano pedían que, en España, autoridades y comerciantes tuvieran presente los tiempos y las circunstancias del quehacer mercantil de la colonia y, de esta forma, hacer factible la obtención de mejores beneficios y menores tiempos de feria.

### **Un amplio argumento para retrasar la flota**

Como ya se había mencionado, para reforzar las seis propuestas anteriores el Consulado de comerciantes de México sumó a su representación la elaboración de un largo argumento con el que quiso sustentar o fortalecer el por qué de su solicitud de retraso de la anunciada flota por el correo guatemalteco, argumento que va más allá de la organización de la siguiente flota y de la realización de la consecuente feria. Este segundo documento nos permite conocer más elementos de la postura y de la concepción que tenían los comerciantes novohispanos sobre las circunstancias relacionadas con la organización de las flotas y de la feria de Jalapa. Y de igual forma que con la representación anterior, por medio de este documento podemos escuchar la voz de la representación de los comerciantes considerados como los más importantes del virreinato.

Es de llamar la atención que en este segundo documento tampoco tiene importancia para el

Consulado la coyuntura bélica en la que se encontraban, aunque es válido considerar que se trata de una manera de autodefensa ante la fuerte demanda de recursos que hacía en ese momento la Corona española.<sup>13</sup> El largo argumento del Consulado tiene como punto central lo crecido de las cargas o cargazonas (como se decía entonces) de las dos flotas anteriores a la anunciada, comandadas por Joaquín Manuel de Villena (que zarpó de Cádiz el 11 de febrero de 1757 y salió de Veracruz hasta el 2 de mayo de 1758) y por Carlos Reggio (que salió de Cádiz el 29 de junio de 1760 y zarpó de Veracruz en abril de 1762), lo que abonaba al frecuente llamado del Consulado novohispano para que se tomara en consideración la saturación de mercancías europeas en sus almacenes y bodegas como un elemento significativo en el desarrollo de los negocios en ambos lados del océano Atlántico.

Aquí me detengo un poco para exponer unas reflexiones de Xabier Lamikiz relativas a la saturación del mercado novohispano, con las que concuerdo. Para él, las solicitudes constantes del Consulado mexicano para posponer la partida de las flotas muestran que el llamado “monopolio del comercio colonial no era garantía de beneficios desorbitados, ni siquiera de beneficios razonables”, cuando menos no para todos. En este sentido, considero que se ha abusado del uso del término monopolio (más representativo del ámbito económico) para calificar el poder político y de representación que poseían los Consulados de Cádiz y de México.

Xabier Lamikiz señala que la saturación del mercado novohispano hace visible “la incertidumbre generada por la volatilidad de [los] precios [...] problemas que la mayor parte de

<sup>13</sup> Para finales de 1763, el Consulado novohispano ya había aportado a la causa defensiva del Imperio alrededor de 454 610 pesos en diferentes donativos, que empezaron en 1754. Entre ellos, el financiamiento de un regimiento de 600 dragones montados, integrado con veteranos del ejército peninsular que ocupaban diferentes cargos en el virreinato. Guillermina del Valle Pavón, “El Consulado de comerciantes de la Ciudad de México y las finanzas novohispanas, 1529-1827”, tesis de doctorado en historia, El Colegio de México, México, 1997, pp. 143-149.

la historiografía ha asociado, principalmente, a tres importantes fenómenos: 1) al floreciente contrabando extranjero que comenzó a penetrar los dominios españoles desde poco después del descubrimiento; 2) a los tejidos chinos que desde 1571 llegaban anualmente a Acapulco en el Galeón de Manila, también conocido como la Nao de China; 3) a la evolución de la producción minera y su efecto sobre el numerario disponible”.<sup>14</sup>

Y algo que parece curioso a dicho autor es que el efecto saturador de las mercancías de las flotas ha llamado poco la atención, relativamente, de los historiadores hasta ahora. Debe tenerse en cuenta que no es un tema sencillo de abordar, pues para ello debe contarse con la información relativa a los registros contables de las casas comerciales o la correspondencia de los negocios mercantiles que describan la situación económica de estos últimos. En este sentido, sería muy valioso saber en qué información se basaba el Consulado para argumentar la saturación de mercancía europea en los almacenes de sus agremiados.

Para acercarnos un poco a ese argumento del Consulado de México sobre la saturación del mercado observemos que, a pesar de que la *Real Cédula sobre despacho de galeones y flotas y el método de comercio entre las Indias y España*, de 21 de enero de 1735, que estableció que la carga de las flotas no debía rebasar las 3 000 toneladas en no más de siete u ocho buques,<sup>15</sup> y a pesar de ello, la flota al mando

<sup>14</sup> Xabier Lamikiz: “Flotistas en la Nueva España: diseminación espacial y negocios...”, pp. 9-10. Este autor nos señala que: “A lo largo de la segunda mitad del siglo XVII el Consulado de Sevilla señaló veinte problemas distintos que perjudicaban al comercio con América. El problema más recurrente era el de la saturación del mercado colonial”, y tiene como referencia a Lutgardo García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 1980, pp. 66-77.

<sup>15</sup> AGN, México, *Consulado*, 269, exp. 2, f. 340, citado en Mariano A. Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano, política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784)*, México, El Colegio de México, 2012, p. 117. El 11 de octubre de 1724, el Consulado de Cádiz solicitó al rey que pospusiera la salida de la flota para Nueva España hasta 1726: “en vista de la abundancia de mercancías europeas con que contaba el virreinato” y que esta flota “fuesen de

de Joaquín Manuel de Villena transportó una cargazón de 7 207½ toneladas en diez barcos mercantes y dos de guerra, con el añadido de que tenía un incremento en sus precios de 30%. Casi tres años después, la cargazón de la flota al mando de Carlos Reggio llevó a Veracruz 9 000 toneladas en 13 barcos mercantes y dos navíos de guerra.<sup>16</sup>

A los datos anteriores habría que sumar, cosa que el Consulado de México no hace, el hecho de que las cinco flotas que zarparon de Cádiz hacia Veracruz entre 1720 y 1735 transportaron en sus barcos una carga promedio que osciló entre 6 000 y 8 000 toneladas. Mientras que, durante el periodo 1740-1756, lapso en el que se utilizaron navíos de registro sueltos o simplemente navíos de registro para abastecer el mercado novohispano, el número de embarcaciones que atracaron en Veracruz, comparado con las flotas anteriores, aumentó 51% y el tonelaje total transportado 78%, por cada barco que llegó al puerto novohispano más de 18 por ciento.<sup>17</sup> Este incremento de los porcentajes

moderado buque y número de navíos”. El monarca no aceptó la solicitud pero le pidió al Consulado que señalara la cantidad conveniente de toneladas que debía embarcar para mayo de 1725. En noviembre de 1724, el Consulado de Cádiz consideró que las toneladas a embarcar debían ser 3 000, “más las 500 del privilegio del Seminario de San Telmo” (también llamada Universidad de Mareantes o del Mar, colegio para la formación de marinos). Así fue como se fijó el número de toneladas que se estableció en la Real Cédula de 1735. José Joaquín Real Díaz, *Las Ferias de Jallapa*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de la Universidad de Sevilla, 1959, pp. 46-48.

<sup>16</sup> Geoffrey J. Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979. En sus páginas 271 y 272, este autor presenta cifras distintas de cada una de las cargazones de estas dos flotas: para la de Villena registra 7 069.70 toneladas y para la de Reggio 8 492.75. Es probable que en sus registros no estuvieran contempladas las cargas que llegaron en los navíos de guerra. Mientras que Stanley J. Stein y Bárbara H. Stein, en *El apogeo del Imperio...*, registran en la página 144 cargas de 7 699 y 8 492 toneladas respectivamente, con una diferencia: ellos registran 13 navíos para la flota de Villena y 17 para la de Reggio, uno y dos navíos más respecto de los señalados por el Consulado de México.

<sup>17</sup> Stanley J. Stein y Bárbara H. Stein, *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*, Barcelona, Crítica, 2002, pp. 230-231 y 238.

de las cargas de las flotas hace pensar necesariamente en un mayor consumo, lo que debilita el argumento del Consulado relativo a la saturación del mercado, pero, también, muestra la otra cara de ese incremento (debilitado o no) y que para los comerciantes novohispanos organizados era la principal preocupación y amenaza de las posibles quiebras de las casas comerciales si se mandaba una nueva flota, y ésta era la creciente acumulación en bodega de las mercancías rezagadas o invendibles.

A propósito de esto último, el Consulado novohispano, apoyándose en registros propios, calculaba que entre el 8 de octubre de 1760 y el 31 de agosto de 1762 había introducido la flota de Reggio, en Jalapa, 127 947 cajones, fardos, tercios y embalajes de toda especie. Mientras que desde febrero de 1761 hasta agosto de 1762 habían salido vendidas de dicho pueblo unas 78 069 piezas; de ellas, 41 018 con dirección a Tierra Adentro y las 37 251 restantes para la Ciudad de México. Además, menciona, por única vez en su documento, que ante la posibilidad de incluir al puerto de Veracruz en el escenario bélico de la guerra entre España e Inglaterra, las ventas en Jalapa se habían hecho particularmente lentas. Por un lado, los flotistas especularon con los precios ante el probable conflicto y su consecuente desabasto, en tanto que su contraparte, los compradores novohispanos, dudaron en hacer inversiones por el incremento en los precios, acción esta última que fue considerada injusta y, al parecer, innecesaria.

Como ya se ha mencionado, la toma de la Habana por los ingleses en agosto de 1762 y la posibilidad de un ataque enemigo al puerto de Veracruz justificaron la decisión del virrey marqués de Cruillas de otorgar el permiso correspondiente a los flotistas que quisieran trasladar sus rezagos a la Ciudad de México, con el respectivo pago de 6% de alcabala. Entonces, gracias a esa decisión pudieron salir de Jalapa 39 596 piezas de todas las especies, entre el 4 de octubre de 1762 y el 31 de agosto de 1763. Aun así, los comerciantes novohispanos organizados calculaban que habían quedado en la población veracruzana unas 10 082 piezas hasta noviembre

de 1763, fecha de la representación formulada por el Consulado de la Nueva España a la que me referí en el apartado anterior.

Para fortalecer aún más su argumento sobre lo saturado en que se encontraba el mercado, motivo del por qué se solicitaba el retraso de la salida de la flota anunciada para abril de 1764, el Consulado de México señala en el documento que, según sus cálculos, habían entrado a Nueva España, con la llegada de las flotas de Joaquín Manuel Villena y Carlos Reggio, unas 16 207½ toneladas de diversos géneros, sin contar las cargas traídas en los navíos de azogue y en las embarcaciones que llegaron a Veracruz durante ese lapso. A este dato añaden que, según la *Cédula Real sobre el despacho de galeones y flotas y el método de comercial los residentes de Indias con España de 1735*,<sup>18</sup> el consumo anual estimado debía alcanzar 4 000 toneladas aproximadamente, y calculaban que en “los últimos tres años” el consumo debía acercarse a las 10 000 toneladas hasta finales de 1764; aun así, todavía quedaban en Jalapa existencias por unas 6 207½ toneladas, lo que representaba una flota y media más y, todo ello, sin mencionar para nada lo que representaba el comercio ilícito, es decir, el contrabando de mercancías.

A lo anterior, el Consulado de México añade algunas interesantes particularidades sobre los consumidores novohispanos con la idea de robustecer aún más su argumento acerca de la saturación en la que se encontraban. Se dice que, aunque se observe un incremento en el número de habitantes del virreinato, entre 1735 y 1763, y para tener un mejor entendimiento del consumo, debe tomarse en cuenta que en Nueva España no se compran los géneros que llaman de “Castilla” de forma proporcional al crecimiento de la población, ya que “los indios y demás gente plebeya”, que es la mayoría, “se acomodan mucho

<sup>18</sup> AGN, México, *Consulado*, 269, exp. 2, f. 340, citado en Mariano A. Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano...* Como ya se había mencionado, dicho documento limitó las cargas de las flotas a 3 000 toneladas para los comerciantes y 500 más para el Colegio de San Telmo.

con la desnudez y aun los que de ellos andan vestidos, sólo gastan los géneros del País, pues con esto tienen toda la decencia que les permiten su esfera y cortísimas facultades [...]”.<sup>19</sup>

Si bien puede considerarse en este punto que existe un reconocimiento explícito de la pobreza de la mayoría de la población y del incremento del consumo de la producción local, por otro lado no hay una contundente negación del crecimiento de la población consumidora de bienes importados legal e ilegalmente. Aunque con sus diferencias de enfoque, la mayoría de los autores que abordan el tema demográfico del siglo XVIII en Nueva España reconoce que durante ese siglo se incrementó o recuperó la población, hasta hoy es difícil saber que tanto representó este fenómeno en la compra de mercancías en los almacenes de los comerciantes del Consulado y de aquellos que no eran miembros de esa corporación, así como la magnitud del problema del contrabando.

Algunos testimonios de la época dan una idea de que el consumo de las importaciones europeas se realizaba más allá de los grupos sociales que pudiéramos llamar *consumidores tradicionales* de tales mercancías. De ahí la expresión del padre fray Francisco de Ajofrín cuando, en 1763, pasó por la Ciudad de México y observó la gran cantidad de comerciantes informales: “los desnudos venden ropa y los descalzos zapatos”. A este mismo religioso le llamó mucho la atención ver a muchos indios y negros, mineros de Guanajuato, vestidos el fin de semana con *breeches* (pantalones que llegan a las espinillas) de terciopelo, sacos tejidos de oro y camisas fruncidas tipo holandés”.<sup>20</sup>

Desde otro punto de vista y dejando casos y coyunturas aparte, la población novohispana y su mercado pasaban por un largo y lento proceso de integración social y económica que

<sup>19</sup> AGN, AHH, vol. 1286, “Libro 2° que contiene las consultas...”, f. 47v.

<sup>20</sup> Testimonio citado en Manuel Miño Grijalva, *El mundo novohispano. Población, ciudades y economía, siglos XVII y XVIII*, México, El Colegio de México-Fideicomiso Historia de las Américas / FCE, 2001, pp. 62 y 82.

bien puede explicar la mayor demanda de productos tanto importados como de los producidos en el virreinato.<sup>21</sup> En este caso debe considerarse la expansión a nuevos territorios como Nuevo Santander o Chihuahua, por mencionar algunos hechos que podrían ser contemplados como indicio de una mayor demanda y, en consecuencia, del incremento en el consumo. Datos que el Consulado no tuvo presentes en su argumentación.

Un elemento que la corporación mercantil novohispana valoró que era importante o necesario destacar en su argumento fue que las disposiciones de la Real Cédula del 11 de octubre de 1754, relativas a la reinstalación de la organización de las flotas y la feria de Jalapa (suspendidas desde 1739), consideraron que las mercaderías transportadas por los llamados navíos de registro sueltos (1740-1756)<sup>22</sup> se habían

<sup>21</sup> Una síntesis de diversos planteamientos sobre las características demográficas y del proceso de integración del mercado novohispano en Miño Grijalva, *El mundo novohispano...*, pp. 62 y 82. Un planteamiento contrario al de la integración del mercado novohispano es el de Ruggiero Romano, *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, México, FCE / El Colegio de México, 1998. Este último autor caracteriza a la acuñación de moneda como aristócrata por ser en su gran mayoría de metales preciosos (plata y oro) y de alta denominación (sobre todo de pesos de ocho reales), lo que la hace de acceso restringido a un grupo social muy pequeño. A esto se suman la muy alta “sangría” y su consecuente “sequía” en la circulación en el mercado colonial; elementos que imposibilitaban el crecimiento del mercado novohispano, entendido éste como la monetización de su economía. Para este autor, el análisis de la economía colonial debe ampliarse más allá de “las operaciones del gran comercio” para integrar en él a “las operaciones menudas, las del mercado cotidiano” y la “economía de autoconsumo”, para no olvidar, minimizar u ocultar algunas características del mercado y, así, no sólo hablar de “la economía de los poderosos” (p. 19).

<sup>22</sup> La interrupción de la llegada de las flotas, la realización de la feria de Jalapa y el consecuente nuevo suministro de mercancías mediante navíos sueltos tuvo como motivo principal el reclamo español por el contrabando y la explotación del palo de tinte que realizaban los ingleses en Centroamérica y el Caribe. La guerra inicia en octubre de 1739 y, para diciembre de ese año, Portobelo fue objeto de un ataque británico dándole la puntilla final a la celebración de la feria en ese lugar, hechos que obligaron a que España suspendiera el sistema de comercio que durante dos siglos había unido a la metrópoli con los virreinos de Nueva España y Perú.

agotado, pero, en realidad, cuando atracaron las embarcaciones de la flota comandada por Joaquín Manuel de Villena (1757, con las cuales se reinició el abastecimiento por medio de este viejo sistema), los comerciantes novohispanos estaban muy surtidos de mercancías que no habían podido vender durante el periodo anterior; a este hecho se sumó (como ya se había dicho) que la mencionada flota trajo su cargazón con un incremento meramente especulativo de sus flotistas de 30 por ciento.

El dato del incremento especulativo de la carga motivó a los comerciantes novohispanos organizados a señalar lo que parecería una característica reciente de su clientela, o de una parte de ella, al referir que: “los vecindarios consumen los géneros al respecto de la mayor o menor comodidad de sus precios [...] por esta [...] razón se debe considerar que el Reino no gasta ahora según su número de habitantes con respecto a lo que consumía en lo antiguo, sino con consideración a la mayor estimación de los géneros”.<sup>23</sup>

Llama la atención este último señalamiento ante la posibilidad de indicar que se estaba frente a un salto o incipiente cambio en la manera de elegir y de comprar por parte de los consumidores novohispanos de mediados del siglo XVIII, esto al sugerir que ya no compraban del mismo modo, sino que ahora aplicaban una diferencia en tanto “estimación”, lo que los lleva a ser selectivos entre lo que quieren y lo que consumen. Aquí me detengo, una vez más, para mencionar algunas observaciones que parten de las investigaciones de Xabier Lamikiz relativas a las novedades que trajo consigo la nueva forma de abastecer a las colonias por la Corona, mediante los navíos de registro suelto, que este autor denomina de manera general como: “de creciente orientación minorista”.<sup>24</sup>

<sup>23</sup> AGN, *AHH*, vol. 1286, “Libro 2° que contiene las consultas...”, f. 48.

<sup>24</sup> Xavier Lamikiz, “Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII”, *Revista de Historia Económica. Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año XXV, núm. 2, otoño de 2007, pp. 233-260. Texto elaborado utilizando

## Antecedentes para tomar en cuenta

La denominación que señala Xavier Lamikiz me lleva a considerar algunos antecedentes que, aunque extensos, ayudan a entender parte del proceso que se venía desarrollando previo y durante la época en que se utilizaron los navíos de registro sueltos. José Patiño Rosales (1670-1736) llega a las altas esferas del poder metropolitano, en 1717, con el encargo que le diera el rey de restablecer la fuerza y la capacidad de la marina militar y la mercante de España, acompañada con un mejor y más valioso comercio con las Indias.<sup>25</sup> Por esta ruta, uno de los varios objetivos que se propuso fue excluir a los extranjeros del comercio con las colonias americanas, es decir, limitar las operaciones de intermediación comercial de las flotas y galeones a los españoles. Desafortunadamente, en la definición de extranjeros se incluyó a los comerciantes que vivían y trabajaban en la América hispana.<sup>26</sup>

Entre muchos aspectos, uno de los primeros pasos dados por José Patiño, en relación con la reorganización del comercio con Nueva España, fue el de impulsar el establecimiento de la feria de Jalapa como un medio de quitar a los grandes comerciantes de la Ciudad de México, también conocidos como almaceneros, la principal

---

como fuente documental, principalmente, una variedad de cartas de comerciantes españoles que fue interceptada por marinos británicos durante las guerras del siglo XVIII. Tal documentación le permite observar “la evolución del comercio colonial español desde una nueva perspectiva [...] que no se centra ni en los datos estadísticos ni en el reformismo borbónico, sino en el día a día de la actividad comercial, tal como la vivieron los propios comerciantes”.

<sup>25</sup> “A largo plazo, el objetivo último al que se dirigía la actuación de Patiño era transformar a España en un modelo de estado mercantilista, con una marina de guerra poderosa, una industria activa y exportadora y un comercio floreciente”. Josep M. Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales...*, pp. 99-100. Para los proyectos navales véase a Iván Valdez Bubnov, “De Monségur a Uztáriz: el origen de las reformas navales de Felipe V, 1712-1726”, en María del Pilar Martínez López-Cano (coord.), *Historia del pensamiento económico: testimonios, proyectos y polémicas*, México, UNAM / Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2009, pp. 67-91.

<sup>26</sup> Iván Escamilla González, *Los intereses malentendidos...*, p. 289.

sede de las transacciones mercantiles de las flotas y, con ello, favorecer una mayor participación de comerciantes regionales novohispanos y disminuir el recorrido, y consecuentemente los gastos, que tenían que hacer los flotistas para transportar sus cargas.<sup>27</sup> Esto sin olvidar que con la firma del Tratado de Utrecht (1713), España había concedido a Inglaterra la exclusividad de la introducción de esclavos en sus colonias americanas (el llamado asiento de negros), así como el derecho de enviar un buque anual cargado de mercaderías a la feria de Portobelo y un “navío de permisión” a Veracruz para abastecer a Nueva España de esclavos y productos ingleses. Situación que influyó fuertemente en la elaboración del Proyecto de 1720, por medio del cual se estableció la feria de Jalapa.<sup>28</sup>

Una medida adicional tomada por José Patiño que estuvo encaminada a limitar las actividades mercantiles de los novohispanos, en general, sería formalizada en el capítulo XIII de las Nuevas Ordenanzas del Consulado de Cádiz (aprobadas en noviembre de 1729), por la que se reglamentó que los comerciantes españoles eran “los únicos autorizados para consignar caudales y géneros, así como para recibirlas en encomienda, a uno y otro lado del océano” Atlántico.<sup>29</sup> Limitando así el accionar de sus pares residentes en las colonias en América.

Es muy probable que tal restricción impuesta a los negocios de los comerciantes hispanoamericanos tuviera relación, o fuera represalia, por el uso que ellos estaban haciendo de los barcos de la Real Compañía Inglesa (la South Sea Company o Compañía de los Mares

del Sur, encargada del manejo del asiento de negros), como medio de transporte para pasajeros y plata con destino a Europa. Servicio totalmente ilegal, clandestino, prohibido explícitamente en el tratado de concesión del mencionado asiento de 1713. Si bien, en sus inicios, las autoridades españolas no pudieron comprobar esta violación al mencionado tratado, no tardaron en reunir pruebas fehacientes que lo demostraba y las expusieron en las negociaciones de paz entre España e Inglaterra en el Congreso de Soisson (1728-1729). Los diplomáticos hispanos “señalaron que los sobrecargos, agentes y factores de la South Sea Company procuraban por todos los medios posibles defraudar al rey al recibir y exportar a Europa monedas sin registrar y metales sin quintar”.<sup>30</sup> Coincidían estas negociaciones de paz con los tiempos en los que elaboraron y se aprobaron las Nuevas Ordenanzas del Consulado de Cádiz.

Pero la mencionada restricción no quedó sólo plasmada en las ordenanzas de dicha organización gaditana, ya que sería precisada y ratificada en la Real Cédula del 21 de enero de 1735, donde se prohibió, en su artículo 4º, que los comerciantes peruanos y novohispanos enviaran plata a España para realizar compras y negocios relativos a la adquisición de mercancías en la metrópoli, así como recibir dichas compras, a su nombre, en América. Una coincidencia relacionada con el manejo del asiento de negros fue que, durante ese tiempo (1734-1735), aparecieron más testimonios y denuncias por las prácticas fraudulentas de algunos empleados de la South Sea Company.<sup>31</sup>

<sup>27</sup> Para mayores detalles sobre la organización de la feria de Jalapa, véase Matilde Souto Mantecón, “Las ferias de flota de Jalapa: una cuestión silenciada por los escritores de la primera mitad del siglo XVIII”, en María del Pilar Martínez López-Cano (coord.), *Historia del pensamiento económico: testimonios, proyectos y polémicas*, México, UNAM / Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2009, pp. 93-116.

<sup>28</sup> Antonio García de León, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*, México, FCE / Universidad Veracruzana / Gobierno del Estado de Veracruz, 2011.

<sup>29</sup> *Ibidem*, p. 290.

<sup>30</sup> Matilde Souto Mantecón, “Transportando plata y pasajeros: otro de los negocios de la Compañía Real de Inglaterra en Nueva España”, en Johanna von Grafenstein, Rafael Reichert y Julio César Rodríguez Treviño (coords.), *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el gran Caribe, siglos XVII al XIX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2018, pp. 29-51. Para las actividades mercantiles de la Real Compañía, véase Antonio García de León, *Tierra adentro, mar en fuera...*, pp. 681-711.

<sup>31</sup> Véase a Souto Mantecón, “Transportando plata y pasajeros...”, p. 43. La autora señala que la excepcional descripción de Daniel Templeman, empleado de la secretaría de

La limitación impuesta a los comerciantes peruanos y novohispanos fue motivo de la gran incertidumbre que rodeó el ambiente de los negocios mercantiles, lo que se agravaría aún más con el arribo de la flota a Veracruz, en 1736, al mando de Manuel López Pintado, uno de los artífices de los ataques emprendidos contra los comerciantes americanos, y quien impulsó, durante ese tiempo de feria, la realización de ventas ficticias por los flotistas a los comerciantes regionales de la Nueva España, con el propósito de sacar las mercancías “vendidas” de la población de Jalapa y, con ello, presionar a los almaceneros de la Ciudad de México para que efectuaran sus compras a pesar de la circunstancia que se vivía. Esta flota y su feria fue la última que tuvo lugar antes de la guerra anglo-española, iniciada en 1739, llamada Guerra de la Oreja de Jenkins o Guerra del Asiento; pasarían 21 años para que volviera a organizarse una flota más y feria en Jalapa.<sup>32</sup>

Durante 1737 y 1738, el Consulado de México presionó con argumentos legales y económicos para que el rey derogara el artículo 4º de la Real Cédula de 1735. Para entonces José Patiño ya había fallecido, pero lo que realmente logra inclinar la balanza en favor de los comerciantes novohispanos fue “la condonación al rey del préstamo de 30 000 pesos que le había otorgado

el Consulado al tiempo de la firma [concesión] del noveno encabezamiento de alcabalas”,<sup>33</sup> apenas obtenido en abril de 1735. Su esfuerzo se vio coronado el 20 de noviembre de 1738 cuando el monarca firmó la cédula que derogó el mencionado artículo, permitiendo en adelante al comercio novohispano “la mutua e igual negociación en España y la remisión libre de sus caudales a la península”, aunque limitó esta acción a “que hagan el encargo y la consignación de caudales a los comerciantes matriculados” en el Consulado de Cádiz.<sup>34</sup>

Dicha limitante tuvo consecuencias ya en plena Guerra de la Oreja de Jenkins. Los comerciantes novohispanos organizados elaboraron una representación, con fecha de 16 de noviembre de 1744, en la que expusieron al rey lo que ocurría en el comercio de Nueva España al emplear los navíos de registro sueltos. En primer lugar señalan que con dichos barcos llegaron comerciantes españoles que estaban realizando “una mansión dilatada” en tierras novohispanas y así pudieron introducir la práctica de comerciar los “efectos” que trajeron de España, “a su nombre y consignación” entre ellos mismos, por lo que acumulan “gruesas cantidades” de dinero que “mantienen en su poder estancadas”, ya que buena parte de ellas no las envían a España por los riesgos que corren ante la situación bélica en

---

dicha compañía por varios años, fue publicada, en 1735, por Templeman mismo con el título: *The Secret History of the Late Directors of the South-Sea-Company, Containing a Particular Account of their Conduct, whith Regard to the Assiento Commerce and other Transactions Highly Injurious to the Proprietors, and Prejudicial to the King of Spain.*

<sup>32</sup> La llamada Guerra de la Oreja de Jenkins (o Guerra del Asiento) tuvo como motor principal las actividades del ilegal comercio británico en América: “el recelo de los ingleses ante los planes de reconstrucción naval emprendidos por Patiño, las quejas de los comerciantes británicos por los barcos perdidos de la South Sea Company ocasionadas por la marina española, entre otras cosas. La acumulación de las tensiones entre uno y otro país pasaron a los ataques armados después de que el capitán Robert Jenkins —en realidad un contrabandista— denunció ante su parlamento las crueldades sufridas durante su detención por parte de los españoles y mostró como prueba una oreja mutilada”. Luis Miguel Enciso, *La Europa del siglo XVIII*, Barcelona, Península, 2001, pp. 752-753.

<sup>33</sup> Iván Escamilla González, *Los intereses malentendidos...*, p. 304. El autor de este libro señala que a la condonación del préstamo por 30 000 pesos se sumó el donativo del Consulado por 5 000 pesos para sostener la pensión anual del infante don Felipe. El Consulado comenzó a hacerse cargo del cobro de las alcabalas en 1644, los dos años finales del tercer asiento alcabalariorio y sobre todo a partir del cuarto cabezón, en 1647, hasta el noveno en 1754. Con la excepción de un periodo de 15 años (1677-1691) que lo administró la Real Hacienda. Para la historia de la administración del Consulado de los asientos alcabalariorios, véase a Guillermina del Valle Pavón, “El Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México y las finanzas...”.

<sup>34</sup> Los comerciantes novohispanos siguieron gestionando su plena libertad de negociar sin la limitación o dependencia de los comerciantes del Consulado de Cádiz y sería, hasta 1749, que lograron “la absoluta libertad de remisión y consignación de caudales”, Iván Escamilla González, *Los intereses malentendidos...*, pp. 304-305.

la que estaban.<sup>35</sup> Pero no quedaba sólo en eso, dichos comerciantes españoles:

[...] internados y establecidos en diferentes lugares de esas provincias y singularmente en esa Ciudad de México, adquieren noticia de la mayor o menor escasez de los géneros del consumo de ellos y de la estimación en que se hallan, y se aprovechan de las referidas noticias para comprar las ropas y géneros que van de nuevo, logrando los unos, las primeras ventas por los precios exorbitantes, y los otros, las reventas con crecidos aprovechamientos, de que dimana la carestía, en perjuicio de los comerciantes y del común de los vecinos y moradores de esas provincias.<sup>36</sup>

En otras palabras, los comerciantes novohispanos denuncian que los estaban desplazando de su actividad mercantil y eso estaba encareciendo las mercancías en perjuicio de los pobladores del virreinato. En relación con el señalamiento de las “gruesas cantidades” de dinero “que mantiene en su poder estancadas”, lleva un claro aviso al rey de que si continúa esta situación también puede llegar a afectarlo en su Real Hacienda.

Pero la denuncia va más allá al incorporar asuntos adicionales, como el relativo a las noticias de las salidas y de las llegadas de los navíos sueltos y de sus cargamentos, información vital para realizar o no las compras respectivas. Los comerciantes del Consulado de México hacen ver al monarca que los mercaderes llegados de España tienen noticias oportunas de la salida de dichos navíos y de sus cargamentos, lo que les permite “tomar sus medidas en sus empleos”, es decir, en sus inversiones. Por ello, los comerciantes novohispanos se sienten en des-

ventaja ya que no cuentan con las referencias pertinentes y a buen tiempo de las salidas de los navíos y del contenido de sus cargamentos; por tanto, esta situación los daña y los imposibilita para efectuar compras al “por mayor”, como antes lo hacían, por el temor a sufrir grandes pérdidas.

Además, prior y cónsules novohispanos añaden en su argumentación una actividad que estaban haciendo los mercaderes recién llegados de la metrópoli. Ellos comenzaron a realizar acciones mercantiles en puertos y en provincias novohispanas con géneros del comercio antes exclusivos de los comerciantes novohispanos y así participan en compras “de cacao en Veracruz [...] efectos de Filipinas en Acapulco, grana en Oaxaca, tintas y cacao en Guatemala [...]”.<sup>37</sup>

Para terminar con lo que los representantes del Consulado consideraron “alteraciones” en sus actividades, solicitaron al monarca que los navíos de registro llegaran a Veracruz en grupos de cinco o seis y que las ventas de sus cargas se realizaran en Jalapa, durante un mes; pasado ese tiempo, podrían llevar las mercancías a la Ciudad de México o a cualquier otra localidad del territorio novohispano. Pero que “por ningún caso permitáis” que dichos factores y encomenderos europeos que están viviendo en territorio novohispano, “traten y contraten en los géneros y frutos” de estas tierras, “ni hagan reventa de ellos ni de los de España, pues únicamente los han de vender en grueso y de primera mano”.<sup>38</sup> Es claro que los comerciantes del Consulado de México deseaban el regreso al patrón mercantil anterior a los navíos sueltos con la celebración de pequeñas ferias en Jalapa.

Para 1753, la situación de las actividades mercantiles en Nueva España registraba muchas irregularidades. Esto se comprueba en un documento enviado por el virrey Francisco Güemes y Horcasitas, primer conde de Revillagigedo (1746-1755), al ministro Zenón de Somodevilla, mar-

<sup>35</sup> “Cédula Real del rey al virrey Pedro de Cebrián, conde de Fuenclara, atendiendo a las denuncias del Comercio y Consulado de México sobre la permanencia de los cargadores españoles en Nueva España y los métodos introducidos para renovar sus almacenes (1745)”, documento del AGI, México, 2501, en *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII...*, pp. 83-88, p. 85

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 85.

<sup>37</sup> *Ibidem*, p. 86.

<sup>38</sup> *Ibidem*, p. 87.

qués de Ensenada,<sup>39</sup> relativo al estado en el que se encontraban los negocios de los comerciantes novohispanos y las posibles causas en el irregular registro de platas. Para el virrey, el mayor de los problemas era la alteración del “antiguo reglamento”, considerado por él como el “orden” en la realización de compras y ventas entre flotistas y almaceneros, y de éstos a la distribución de ellas en la Ciudad de México y demás regiones del territorio novohispano, “logrando [así] unos y otros, treguas para salir de sus empleos con las ganancias en cada pasaje”; mecanismo que se encontraba en plena “decadencia y atraso”. Y puntualiza que era patente que esta decadencia estaba ligada a la frecuente llegada de navíos de registro sueltos y a la libertad de movimiento y acción que tenían los comerciantes que él llama “registristas”, los cuales logran hacer “casi todas las ventas por mayor y menor, a tenderos y forasteros, y aún a personas particulares [...] con cuya experiencia se han propasado y propasan los registristas a entablar [negocios] en tiendas al menudeo [...] y especialmente en los de minas, donde solicitan y adquieren los metales en pasta [...] platas con oro u oro solo [...]”.<sup>40</sup>

No es casualidad, entonces, que en 1755 residieran 60 agentes de Cádiz en la Ciudad de México, algunos de los cuales habían llegado con la flota de 1735,<sup>41</sup> la que había sido comandada por López Pintado, el promotor de ventas

<sup>39</sup> Zenón de Somodevilla y Bengoechea (1702-1781). Obtuvo el título de marqués por sus servicios en la marina, principalmente por sus esfuerzos en la conquista de los reinos de Nápoles y Sicilia, donde fue coronado Carlos VII, años más tarde Carlos III rey de España. Poco después de obtener el título nobiliario pasó a servir al infante Felipe, entrando así en la Corte. En 1743, en plena guerra con Inglaterra, Felipe V lo nombró ministro de Hacienda, Guerra y Marina e Indias.

<sup>40</sup> “Consulta del virrey Francisco Güemes y Horcasitas, 1º conde de Revillagigedo, comunicando la situación de los negocios comerciales en la colonia y las causas probables en el irregular registro de platas”, 10 de julio de 1753, AGI, México, leg. 2501, en *Comerciantes mexicanos...*, pp. 103-107, p. 105.

<sup>41</sup> Geoffrey J. Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789...*, p. 260, citado en Xavier Lamikiz, “Patrones de comercio y flujo de información...”, p. 249.

ficticias. Para el virrey, primer conde de Revillagigedo, estaba claro que la alteración del “antiguo reglamento” se había convertido en un manifiesto de desorden y era el origen de muchos de los daños que padecían los almaceneros de la Ciudad de México, entre ellos, “lentitudes, faltas y alteraciones en las ventas” de sus mercancías, situación que convertía “en pérdida la compra [...] que había prometido segura o probable utilidad”.

Las nuevas características del abasto de mercancías mediante el empleo de registros sueltos obligaron a que los comerciantes se adaptaran a ellas tanto en España como al otro lado del Atlántico. La mayor frecuencia con que arribaban las cargas hizo posible y necesario que se efectuaran compras menos abultadas, ya que no tenía sentido hacerlo si se sabía que podía llegar una remesa más en un navío en cualquier momento, y con ello disminuyeran los precios; esto mismo modificó, poco a poco, “la variedad de ropas enviadas a las colonias [para que] fuera tan extensa como cambiante”.<sup>42</sup>

Xabier Lamikiz describe algunos cambios en el patrón de comercio a raíz del incremento del número de navíos de registro como medios de abastecimiento de mercancías para Perú, y utiliza unos datos muy interesantes que tienen que ver con Nueva España y, por ello, puede pensarse que los cambios que estamos comentando van más allá de un lugar o de una región, ya que abarca a todo el sistema comercial hispanoamericano.

Ya se ha dicho, con datos de los historiadores Stanley J. Stein y Barbara H. Stein, que durante los años en los que se permitió la utilización de navíos sueltos, el número de embarcaciones que anclaron en Veracruz, comparado con el sistema de flotas, aumentó en 51% y el tonelaje total transportado en 78%, por cada barco que arribó a dicho puerto 18% más de carga.<sup>43</sup> Pero no sólo México registró dicha tendencia, ya que durante estos años (1739-1754) se embarca-

<sup>42</sup> Xavier Lamikiz, “Patrones de comercio y flujo de información...”, p. 234.

<sup>43</sup> Stanley J. Stein y Bárbara H. Stein, *Plata, comercio y guerra...*, pp. 230-231 y 238.

ron desde Cádiz con destino a la América española un promedio de 13 893 toneladas, en tanto que en el periodo anterior (1717-1738) el promedio anual había sido de unas 10 483 toneladas.<sup>44</sup> “Los 1,8 millones de palmos [cúbicos] de ropas introducidos a través de Veracruz en once años de registros, equivalen a los transportados conjuntamente por las flotas de 1725, 1729, 1732 y 1735 [...]”, las cuales llevaron a Nueva España 1 780 505 palmos cúbicos de prendas. En cuanto al incremento de las mercancías transportadas se puede citar la canela, el papel, el vino, el aguardiente, la almendra y la pasa.<sup>45</sup>

Para Xabier Lamikiz, la mayor frecuencia de arribo de navíos y la mayor cantidad de mercancías transportadas fueron los principales motores de los cambios que sufrió el patrón de comercio llevado hasta entonces. El número mayor de embarcaciones que llegaban incrementó la comunicación y con ello la información relativa a la actividad mercantil, permitiendo que los comerciantes peninsulares se hicieran de conocimientos fidedignos y puntuales, y de una gran cantidad de detalles sobre los mercados coloniales, sobre lo que requerían los consumidores, así como sobre tiempos, gustos y, sobre todo, precios de mercancías, datos muy apreciados para sus actividades y negocios.

Muestra de la importancia que adquirieron las listas de precios corrientes en el eje Atlántico es la aparición de las primeras listas impresas en Nueva España. Impreso en francés en agosto de 1746 fue enviado a Cádiz un papel titulado *Prix courans des Mzes. á la Vera-Cruz* que contenía los precios de 56 artículos europeos, la mayoría de ellos de naturaleza textil. Este documento compacto de 10,5 por 32 centímetros e impreso a una sola cara, también conte-

<sup>44</sup> Xavier Lamikiz cita a Antonio García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, 2 vols., Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1976, vol. 1, pp. 172-174.

<sup>45</sup> Josep M. Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales...*, pp. 167-168.

nía once *articles qui manquent totalment* y ocho *articles sans demande*.<sup>46</sup>

En estas nuevas circunstancias, los comerciantes debieron considerar que a pesar de la saturación del mercado se podían hacer buenos negocios si acertaban a traer tejidos y ropas que gustasen, utensilios necesarios y, en general, mercancías con buena demanda. Creo que falta mucho por investigar sobre lo sucedido durante los años en que se emplearon navíos de registro sueltos, sobre todo lo relacionado con las historias de las casas y de las firmas comerciales de esa época. ¿Qué tanto pesaron los problemas vividos por los almaceneros de la Ciudad de México en el retorno de las flotas en 1757?<sup>47</sup> O es que, ¿acaso el restablecimiento del viejo sistema de abasto fue una compensación política ante la negativa de la Corona de ya no otorgar el décimo encabezamiento alcabalatorio al Consulado de México?, o ¿el regreso de las flotas está ligado a la desaparición del llamado asiento de esclavos negros y la penetración del comercio inglés en los mercados coloniales de España?

### Último punto del largo argumento del Consulado

El último tema expuesto en el documento elaborado por los comerciantes novohispanos organizados, con el cual buscaron reforzar su solicitud

<sup>46</sup> Xavier Lamikiz, “Patrones de comercio y flujo de información...”, pp. 249-250.

<sup>47</sup> Según Mariano A. Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano...*, p. 379, una de las repercusiones registradas por utilizar los navíos sueltos fue el duro golpe que recibieron las negociaciones comerciales transpacífica: “El mercado novohispano se saturó de mercaderías extranjeras procedentes de los navíos españoles y de las flotas del Atlántico, y los comerciantes de la Ciudad de México ya no veían redituable invertir sumas importantes de dinero en la compra de géneros asiáticos”. Este mismo autor denomina el proceso de cambio de los ejes geohistóricos hispanoamericanos como la transición del “Atlántico Pacificado” al “Pacífico Atlantizado”, en *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*, México, El Colegio de México, 2019.

de retrasar la salida de la flota anunciada, trata sobre el principal producto de exportación novohispano, es decir, la plata amonedada. Para ello presentan sus propios cálculos relativos a la producción en la Casa de Moneda de México, así como los montos de las monedas enviadas a distintos lugares y por diferentes motivos. Afirman que dichos cálculos ya se los habían notificado al virrey en la cuenta particular que le enviaron con fecha 13 de marzo de 1762; según sus cuentas, desde la llegada de la flota de Villena (1757) hasta finales de 1763, habían salido de Nueva España con rumbo a España, las islas de Barlovento, Filipinas, presidios y otros parajes, una suma mayor a 68 464 350 pesos, tanto de cuenta del rey como de particulares.

A lo anterior añaden que la extracción de moneda realizada en los navíos *Castilla* y *Vencedor*, en las fragatas *Pala*, *Águila* y *Flora*, en las balandras *Rosario* y *Velona*, en el paquebot *Alcántara* (para Campeche) y “el que salió con rumbo a la Habana”, fue de cuando menos 18 399 160 pesos. Por tanto, sumadas ambas cifras se obtiene un total extraído de poco más de 86 863 527 pesos: “[...] que es casi lo mismo, que [lo que] ha labrado la Real Casa de Moneda en los siete años que han medido, aun computando el venidero de 1764, pues dicha Real Casa de Moneda labra un año con otro trece millones, poco más o menos”.<sup>48</sup>

Según datos recabados por el especialista en historia económica Ruggiero Romano, la acuñación en la Casa de Moneda de México durante los siete años que se mencionan en el documento del Consulado de México fue de unos 85 040 262

pesos de plata, llegando el promedio anual a una cantidad de 12 148 608.90 pesos (como puede verse en el siguiente cuadro); un poco más bajo a la cantidad mencionada por la organización mercantil.

**Cuadro 1**  
**Acuñación de la Casa de Moneda de México 1758-1764 (en pesos)**

		Porcentaje
1758	12 946 267	98.66
1759	13 481 658	96.66
1760	12 441 048	96.26
1761	12 465 969	94.57
1762	10 713 725	94.45
1763	12 641 667	93.19
1764	10 349 928	94.65
Total	85 040 262	
Promedio	12 148 608.90	

FUENTE: Ruggiero Romano, *Monedas, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, México, FCE / El Colegio de México, 1998, p. 29.<sup>49</sup>

A los cálculos de la salida de la plata amonedada del Consulado sería necesario sumar las cantidades exportadas vía el contrabando realizado en los propios barcos de las flotas, los galeones de Manila o de todos aquellos navíos que llegaban procedentes de diferentes lugares del Golfo de México, el Caribe, Centroamérica y Sudamérica, que siempre atracaban con cargas ocultas o más altas que las permitidas, así como de subregistros de la plata que se iba a transportar o de plano extracción no declarada. Sería muy largo hablar de todas las fuentes documentales que nos hablan de la escasez de numerario en Nue-

<sup>48</sup> AGN, *AHH*, vol. 1286, “Libro 2° que contiene las consultas...”, f. 50v-51. El subrayado proviene del original. El promedio de los siete años consignados por el Consulado suma una cantidad de 12 409 075, más de medio millón menos del monto que mencionan. Pedro Pérez Herrero calcula, para los años de 1752 a 1771, una media anual de exportación de moneda por Veracruz de 10 451 250 pesos y por Acapulco de 798 750 pesos, lo que hace un total de 11 250 000 pesos por año, cifra muy cercana a la que maneja el Consulado en su representación. Pedro Pérez Herrero, *Plata y libranzas. La articulación comercial del México borbónico*, México, El Colegio de México, 1988, pp.167-169.

<sup>49</sup> Según los datos consignados por Víctor Manuel Soria Murillo, *La Casa de Moneda en México bajo la administración borbónica, 1733-1821*, México, UAM, 1994, en el cuadro de las páginas 101-103, si se suman los siete años comprendidos entre 1758 y 1764 se obtiene un monto de plata acuñada de 81 265 029 de pesos y un promedio anual de 11 609 289 de pesos. Cantidades más bajas que las consignadas por Ruggiero Romano.

va España y en toda su zona de influencia, ya que los pesos de plata novohispanos, además de su amplia circulación en el mundo, en algunas partes eran considerados como la moneda oficial.

Para Ruggiero Romano, la anemia monetaria de la época colonial “es el mayor rasgo de la vida económica de México y de su periferia”. La escasez de numerario era una situación crónica y estructural que preocupó tanto a las autoridades metropolitanas como a las autoridades y comerciantes de Nueva España. Un caso que advierte este fenómeno en una región novohispana y que nos ilustra sobre cómo se consideraba a este problema, es el del juez comisario, visitador y pesquisador del gobierno de Sonora y Sinaloa, José Rafael Rodríguez Gallardo, quien observó que la falta de numerario en aquellas provincias limitaba el desarrollo de su comercio (al que califica de “inútil”) y consecuentemente a su economía en general. A esta conclusión llegó al percatarse de que en esa región existía “una falta de lógica notable en los valores asignados a las mercancías”. Para erradicar tal inconveniente consideró necesario incrementar de manera significativa el circulante, por lo cual propone que se pague a los militares con moneda menuda de cobre.<sup>50</sup>

La propuesta de Rodríguez Gallardo no estaba muy lejos de las concepciones del ministro José del Campillo que pensaba, en 1743, que el comercio de exportación o “grande”, como lo define, contaba con mil recursos, entre ellos las letras de cambio, las monedas de oro o de plata; en cambio, el comercio “menudo” requiere de

<sup>50</sup> José Enrique Covarrubias, “Comercio, moneda e industrialidad. El pensamiento utilitarista neomercantilista en proyectos relacionados con la moneda en México (1750-1824)”, en José Enrique Covarrubias y Antonio Covarrubias (eds.), *Moneda y mercado. Ensayos sobre los orígenes de los sistemas monetarios latinoamericanos, siglos XVIII al XX*, México, UNAM / Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013, p. 33. Un artículo que aborda la falta de equivalencias en las mercancías en la región sur de México es el de Brígida von Mentz Lundberg, “Bollitos y tejos de plata. Economía de trueque y contrabando en la Nueva España (1650-1765)”, en *Comercio y minería en la historia de América Latina*, México, UMSNH / INAH, 2015, pp. 101-122

“una moneda de cobre que no hay en América, cuya falta atrasa mucho el despacho [...] y por consiguiente la circulación del comercio en general”.<sup>51</sup> De aquí que él mismo, como el ministro Bernardo Ward, propusieran enviar monedas de cobre a Nueva España como un recurso para aliviar la escasez de numerario, lo que nunca llegó a realizarse.<sup>52</sup>

Por el mismo camino, Agustín Coronas y Paredes (español residente en Nueva España entre 1753 y 1763) propuso que se acuñara moneda de cobre de bajas denominaciones en bien del comercio, del REAL ERARIO y para proteger a los pobres de los abusos de los comerciantes de las tiendas al menudeo. Esta propuesta fue causa de que el Consejo de Indias consultara al Consulado de México, al superintendente de la Casa de Moneda de México (quienes la rechazaron) y al alcalde del Crimen de la Audiencia novohispana, Francisco Leandro de Viana, quien se pronunció a favor no sólo por los beneficios económicos que traería, ya que señaló que la acuñación de monedas de cobre tendría también un positivo impacto moral o social porque daría un real sentido al valor de las cosas y quitaría influencia “al gasto excesivo en plata” que realizan “los ricos y el ejemplo que de ellos toman los trabajadores”. Según este personaje, la moneda menuda “impediría la proliferación entre los pobres del espíritu de lujo propio de los ricos”.<sup>53</sup>

El historiador Enrique Covarrubias señala que la razón para que no se emprendiera la acuñación de monedas de cobre de los oficiales de la Casa de Moneda de México, así como la de los comerciantes del Consulado, era la misma y, en cierto sentido, tenía como base argumentos que podrían considerarse como técnicos: la ley del cobre que se utilizaría para la acuñación, el valor intrínseco de las posibles monedas, el

<sup>51</sup> Citado por Ruggiero Romano, *Monedas, seudomonedas y circulación...*, p. 140

<sup>52</sup> José Enrique Covarrubias, *La moneda de cobre en México, 1760-1842. Un problema administrativo*, México, UNAM / Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2000, p. 53.

<sup>53</sup> José Enrique Covarrubias, “Comercio, moneda e industrialidad...”, pp. 37-38.

presupuesto necesario a efecto de cubrir los gastos de los trabajos que se realizarían y para hacerse de los espacios requeridos por las labores respectivas, el suficiente abasto de cobre y el consecuente fomento de la minería específica, y la falta de experiencia y conocimiento, hasta entonces, sobre los procedimientos de afinación y labrado del cobre en la propia Casa de Moneda.<sup>54</sup>

En Nueva España no se volvería hablar más de la moneda de cobre hasta los años noventa del siglo XVIII y la escasez de numerario persistiría por mucho tiempo más, en tanto que se trataba de un problema estructural de la economía colonial y de un buen argumento de los comerciantes novohispanos organizados para solicitar al rey de España que pospusiera la salida de la flota anunciada para 1764.

## Conclusiones

Es difícil saber cuál fue el resultado de la petición del Consulado de México relativa al retraso de la flota anunciada para abril de 1764, así como del resto de las peticiones y de los señalamientos plasmados en los dos documentos motivo del presente artículo, de la representación de noviembre de 1763, y del amplio argumento que elaboraron para hacer patente, al rey y a sus ministros, la importancia de que contaran con información fidedigna sobre las condiciones en las que se encontraban los consumidores novohispanos y de las maneras de trabajar de quienes se dedicaban al comercio en estas tierras; de la necesidad de que virreyes y ministros pudieran investirse de las facultades que les permitieran conseguir el objetivo del “mejor arreglo” de flotas y ferias, avisos oportunos, cargas limitadas, justo pago del palmeo y mejor observancia de cédulas, órdenes y acuerdos. Y, por último, de importante valor testimonial e histórico, para alcanzar resultados positivos en los negocios mercantiles podían contar con el

conocimiento y con los cálculos realizados por el propio consulado.

Lo que es un hecho fue el cambio de la coyuntura política internacional, cambio de tal magnitud que necesariamente está relacionado con la urgencia de preparar el envío de una flota mercante a Veracruz y, al mismo tiempo, nos aclara la causa del retraso que sufrió en su organización y la salida de Cádiz.<sup>55</sup>

La toma de las ciudades de la Habana y Manila por los ingleses (agosto-octubre de 1762 al verano de 1763) fue un duro golpe al orgullo y a las aspiraciones de la Corona española, situación que abrió las puertas al cambio de sus prioridades políticas. Es probable que el retraso en la organización y el envío de la flota anunciada para abril de 1764 tuvo más que ver con las urgencias militares, que ya habían generado un ambiente de crisis y sobresalto en la élite gobernante española. Para el otoño de 1763, Madrid desplazó su interés primordial a la necesidad de obtener recursos económicos para resolver la urgente exigencia de defender a Cuba y a Nueva España.

A principios de 1764, un comité especial trazó un plan defensivo para la Corona española, siendo uno de sus puntos medulares la recomendación de establecer fuerzas militares fijas en sus colonias. Para poner en marcha este punto estratégico se pensó que un importante cuadro de oficiales y de soldados europeos debía servir permanentemente a los intereses del rey de España en los territorios coloniales. Así se convierte en prioridad del más alto nivel el interés por robustecer el sistema defensivo y con ello fortificar los principales puertos americanos.

<sup>55</sup>Luis Miguel Enciso, *La Europa del siglo XVIII*, Barcelona, Península, 2001, considera a la Guerra de los Siete Años como una primera guerra mundial en la medida en la que se combatió en los cuatro continentes conocidos en ese entonces. El resultado de ella fue la confirmación de Gran Bretaña como la primera potencia marítima y la aparición de Prusia como importante poder europeo, en tanto que la derrotada Francia perdió y cedió todos sus territorios coloniales en el continente americano, manteniendo sólo las islas caribeñas de Guadalupe, Martinica y Santa Lucía, así como el archipiélago San Pedro y Miquelón frente a las costas canadienses de Terranova.

<sup>54</sup>José Enrique Covarrubias, *La moneda de cobre en México...*, pp. 54-69.

Al mando del marqués de Casinas, el 5 de septiembre de 1764 levantaron anclas los barcos con un contingente militar de 1 993 efectivos que tenían la misión de organizar el sistema defensivo novohispano. Arribaron al puerto de Veracruz el primero de noviembre del mismo año,<sup>56</sup> con la mala noticia de que había fallecido en el trayecto Francisco Anselmo de Armona, nombrado visitador general de Nueva España por el rey. A dicho personaje lo comisionaron para que estudiara, analizara y modificara, en caso de ser necesario, la organización de la Real Hacienda novohispana con la meta de recaudar mayores ingresos que fortalecieran las finanzas de la Corona ante la difícil coyuntura.

En tanto que, con fecha de 15 de mayo de 1765, se informó de la entrada al puerto de Veracruz de los navíos de la flota mercante al mando del jefe de escuadra don Agustín de Idiáquez. El correo de Guatemala había informado al Consulado de México de la organización de dicha flota para abril de 1764, pero tardó un poco más de un año para saberse de su arribo al puerto novohispano. Esa flota estuvo integrada por 11 navíos mercantes y dos de guerra. Con ella, además, llegó la noticia de que el nuevo nombramiento del visitador general había recaído en el abogado malagueño de 45 años, alcalde de casa y Corte y conocido por sus vínculos con los intereses franceses en España, José de Gálvez y Gallardo, quien llegaría a tierras novohispanas en julio de 1765.

Dicha flota estuvo ocho meses en territorio novohispano, oficialmente (aunque por diversos

problemas su salida se retrasó hasta el 19 de noviembre de 1766). Con el primer anuncio de la partida de la flota para el mes de mayo de ese año, los representantes de los comerciantes novohispanos organizados informaron sobre las actividades en la feria de Jalapa de la siguiente forma: se introdujeron 91 577 piezas de todo tipo, de ellas se pudieron vender en la feria 62 741½ piezas, quedando como rezagos 33 178½ piezas. La mayoría de ellas papel, cera, fierro, barrilería, entre otras cosas, quedando dichos sobrantes a cargo de los llamados “segundos consignatarios”. Por último, el cálculo en pesos de lo vendido llegó a 14 124 322 pesos 7 reales, sin incluir las ventas de fierro, frutas, barrilería, libros y otros efectos realizadas en Veracruz, que no fueron transportadas a la feria de Jalapa.<sup>57</sup>

Si se toma como bueno el cálculo de Antonio García-Baquero de que el valor de la carga transportada fue de 16 568 607 pesos<sup>58</sup> y sabiendo que el valor total de las ventas pasó de los catorce millones, entonces, el saldo fue de poco más de dos millones de pesos. En este sentido, ¿puede pensarse que no estuvieron mal los negocios en la feria de Jalapa de 1765-1766?, ¿qué tanto ayudó el retraso de un año el arribo de la flota a Veracruz?, ¿la escasez de numerario era real o era parte de una estrategia para negociar mejores precios? Son preguntas difíciles de responder porque siguen quedando muchas otras cuestiones pendientes por conocer e investigar del complejo entramado económico y comercial del siglo XVIII novohispano.

<sup>56</sup> Christon I. Archer, *El ejército en el México borbónico, 1760-1810*, México, FCE, 1983, p. 25. El contingente incluyó a un regimiento de infantería regular llamado el Regimiento de América, creado en Cádiz para ser completado con mexicanos cuando llegara a Nueva España.

<sup>57</sup> AGN, *Consulado*, vol. 247, exp. 1, f. 13.

<sup>58</sup> Antonio García-Baquero, “Un modelo de financiación del tráfico con Indias: el riesgo marítimo en las flotas de 1765 y 1768”, *Archivo Hispalense*, núm. 219, Sevilla, 1989, p. 236.