

La coyuntura del tráfico marítimo de finales del siglo XVIII y su impacto en el mercado novohispano

*Armando Alvarado**



IZTAPALAPA 36

ENERO-JUNIO DE 1995, pp. 123-144

A partir del último tercio del siglo XVIII, la vida del virreinato de la Nueva España conoció un cambio. En el plano económico, el proceso de mercantilización y la lógica y dinámica propias de los diversos sectores se vieron aparentemente estimuladas por las políticas que en materia económica, fiscal y comercial promovió la Corona española. Presumiblemente el crecimiento económico debió reflejarse en el incremento del consumo de bienes y pro-

ductos. Sin embargo, la racionalidad y las circunstancias económicas de la época modificaron no sólo las tácticas de producción y distribución, sino también los patrones de consumo.

Hasta hace un par de decenios era un lugar común considerar que el aumento registrado en el periodo de las reformas borbónicas en diversos indicadores económicos (tales como la recaudación fiscal y las actividades minera y comercial) era signo sufi-

* Profesor investigador en la Unidad Iztapalapa de la Universidad Autónoma Metropolitana.

ciente para considerar a esa época como de auge y esplendor. Esta visión imperante desde finales de la Colonia se prolongó hasta el antepenúltimo decenio de la presente centuria, gracias a los reportes de las autoridades reales y a los estudios de Humboldt. Así, la historiografía colonial mexicana festejó por mucho tiempo los cambios y estímulos que las reformas borbónicas fomentaron en Nueva España. La historiografía encomiaba el incremento y diversificación del tráfico ultramarino, el aumento en la producción minera, en el número de comerciantes, pero sobre todo en la recaudación fiscal; en suma, reconocía en la política reformista ilustrada el factor que alentó el proceso de modernización y crecimiento socioeconómico de la Nueva España de finales de la Colonia, progreso que se vería truncado por el inicio del movimiento de insurgencia, a decir de Lucas Alamán.

Sin embargo, estudios recientes han permitido matizar y poner en una dimensión más justa la situación de la economía y la sociedad mexicanas a finales del periodo colonial. Y es que a partir de los años setenta han comenzado a aparecer resultados de investigaciones cuyo objeto de estudio ha sido la reconstrucción del comportamiento de la producción, de las relaciones de producción, de las formas de propiedad, comercialización, abasto, urbanización, de las formas de organización y condiciones de trabajo, etcétera.²

Las aportaciones han permitido advertir mejor los alcances y límites de las reformas borbónicas, pero también el diferente grado de desarrollo e integración económica de las diversas regiones de la Nueva España. Además, en los estudios se ha puesto especial acento en la estrategia asumida por los diversos

actores sociales para enfrentar o paliar las situaciones adversas, originadas por fenómenos de carácter coyuntural y estructural. Ahora sabemos más acerca de la actitud de los diversos grupos económicos de la Colonia, así como del comportamiento de los distintos sectores y regiones económicas y, por lo tanto, los factores que acentuaron los desniveles socioeconómicos y regionales. Es en ese contexto en el que se ubica el presente trabajo. En particular nos interesa destacar el ritmo de los intercambios y el impacto de la coyuntura marítima sobre la economía y mercado interno novohispanos de finales de la Colonia.

Para el estudio se ha tomado como punto de referencia la administración alcabalaria de Guanajuato debido a su importancia económica, social y estratégica. Este espacio político-administrativo comprendía la ciudad y real de minas de Guanajuato, las poblaciones de Silao e Irapuato, cinco pueblos, 17 haciendas y 11 ranchos. Pero, sobre todo en esta jurisdicción "el principal y más grueso comercio consistía en el beneficio y prosperidad de las minas".

Además es preciso señalar que los datos relativos a los intercambios internos corresponden a la información generada por el cobro del derecho de alcabalas; gravamen que se exigió por la simple introducción de bienes y productos en los centros urbanos, de tal manera que las alcabalas gravaban no sólo las transacciones de carácter mercantil, sino también el consumo.

EL DERECHO DE LAS ALCABALAS

Una de las principales vías de apropiación del excedente económico generado en las diversas provincias

de Nueva España, y el mecanismo por medio del cual se ejerció un control sobre el flujo de bienes y productos en el virreinato, fue el derecho de alcabalas.

Durante la Colonia y hasta finales del siglo XIX, la alcabala fue un impuesto que gravó no sólo los actos de intercambio, sino el consumo de bienes y productos en los ámbitos rural y urbano. A partir de 1696, a solicitud del Consulado de Comerciantes de la ciudad de México, se exigió el pago de las alcabalas por la simple introducción de artículos en los centros urbanos; independientemente de que fueran o no objeto de venta.⁴

Establecida en España en 1342 con el fin de aliviar los gastos de la monarquía, la alcabala se mandó implantar en los dominios españoles en ultramar hacia la segunda mitad del siglo XVI. En octubre de 1574 se estableció que, salvo la población indígena, los clérigos seculares y regulares, lo mismo que la iglesia, los monasterios y conventos de frailes y monjas,⁵ los pobladores de la Nueva España estaban obligados al pago de alcabalas de las ventas y trueques que hicieran con bienes y productos novohispanos o extranjeros.⁶

En tiempos de la Colonia, la administración del ramo de las alcabalas estuvo en manos de diversas instancias. Desde su establecimiento y hasta los primeros años del siglo XVII, el ramo estuvo bajo la administración directa de la Real Hacienda. A partir de esa centuria el ramo fue descentralizado y pasó a manos de los cabildos civiles, precisamente en una etapa en que diversas funciones de carácter político-administrativo fueron delegadas debido a la incapacidad económica de la Corona española para sufragar los gastos de administración.

En el transcurso del siglo XVII, los distritos alcabalatorios fueron puestos en arrendamiento o "encabezamiento", sistema que permaneció vigente hasta mediados del siglo XVIII. Una de las principales características de dicho sistema fue que el monto anual del arrendamiento era prorrateado entre los vecinos y comerciantes de la localidad.⁷ El cabildo de la ciudad de Puebla fue el primero en tener en sus manos el cobro de las alcabalas de su distrito. La concesión le fue dada en 1601 por un lapso de once años, en cada uno de los cuales tenía que cubrir a la Real Hacienda la cantidad de 24 mil pesos. Después, los distritos alcabalatorios de México y Zacatecas también fueron dados en arriendo a los cabildos de dichas ciudades en 1602 y 1607, respectivamente, por un periodo de 15 años; los montos anuales del arrendamiento fueron de 77 mil pesos para el caso de México, y de 4 mil pesos para el de Zacatecas.⁸

Los contratos de arrendamiento se sucedieron en el transcurso de los siglos XVII y XVIII, y no estuvieron concesionados en forma exclusiva a los cabildos civiles. Otras instancias tales como el Consulado de México (1664/1677, 1695/1754), o pequeños grupos de comerciantes de provincia, pudieron tener acceso a los contratos de arrendamiento. Vale la pena apuntar que el tiempo durante el cual el Consulado se hizo cargo del cobro de las alcabalas en el distrito de México, ni el virrey ni el visitador general ni otra autoridad real podía pedir cuentas al gremio de comerciantes de los productos generados por dicho concepto; sólo el prior y los cónsules electos del Consulado podían hacerlo a sus antecesores.

El sistema de encabezamiento fue suprimido en Nueva España en el transcurso de la segunda mitad del siglo XVIII. La medida, como otras de carácter político-administrativo, obedecía a la decisión de la Corona de reasumir aquellas funciones reales que habían sido delegadas en diversos cuerpos sociales en tiempo de los Habsburgo.⁹

Entre 1754 y 1778, es decir durante el reinado de Carlos III, la Real Hacienda se hizo cargo de los distritos alcabulatorios que habían permanecido bajo el sistema de encabezamiento. Al mismo tiempo el ramo de las alcabalas fue objeto de una reorganización: en 1777, por ejemplo, se mandó unir los partidos y pueblos menores a las administraciones más cercanas a ellos.¹⁰ Otra medida impulsada fue la de aplicar este derecho sobre todos los individuos y actos de intercambios previstos, aunque en realidad el gobierno procuró mantener las prácticas de cobro establecidas por el gremio de comerciantes, con el fin de evitar el disgusto de la población y facilitar a los empleados reales la recaudación de las alcabalas.

Durante la Colonia diversos actos de intercambio estuvieron sujetos al pago de alcabalas. Las transacciones efectuadas con artículos suministrados por los comercios peninsular (géneros de "Europa y Castilla") e intercolonial (efectos de "China y Ultramarinos"), así como una diversidad de bienes y productos novohispanos (artículos considerados como géneros de la "Tierra"), pagaban por derecho de alcabala un determinado porcentaje.

Simultáneamente, hubo una gran cantidad de bienes y productos de origen novohispano, e incluso extracoloniales, que estuvieron sujetos a un arancel

conocido como "la alcabala del viento". También estuvieron obligados a pagar este gravamen los "no residentes" y los individuos no afiliados al gremio de comerciantes: arrieros, campesinos y artesanos. En general, la alcabala del viento afectaba transacciones realizadas con productos perecederos, artesanales, manufacturados, etcétera, y que, según la unidad de medida, no superaban los diez pesos.¹¹

En el transcurso de la segunda mitad del siglo XVIII, diversos artículos fueron liberados del pago de alcabalas. Mediante una política de exenciones y tasas preferenciales, el gobierno real procuró alentar y garantizar el flujo de bienes y productos destinados al consumo social y, sobre todo, productivo. En 1757, por ejemplo, fueron exceptuados del pago de alcabalas los puestos de la calle, los gremios y oficios mecánicos y las reventas realizadas en la misma localidad. Para favorecer la industria y el consumo de tejidos de seda, algodón y lana (ya sea que fueran puros o mezclados), las autoridades reales decidieron liberarlos del pago de alcabalas en 1756, siempre y cuando los artículos fueran vendidos en la misma localidad donde eran beneficiados; de otra manera se exigía el pago correspondiente.

La venta de maíz y trigo en grano estuvo exenta del pago de alcabalas. También productos de origen agrícola y manufacturados que satisfacían la demanda de los mercados peninsular y colonial fueron declarados libres del pago del derecho de alcabalas, tal como sucedió con el lino, el cáñamo y el trapo para la fábrica de papel, el vestuario y monturas para el servicio militar e importados de España (1779); las camisas de lienzo (1780) y la harina de trigo (1796).

Entre 1781 y 1798, los insumos productivos introducidos por los propietarios de minas, haciendas y ranchos fueron liberados del pago de alcabalas.¹²

La tasa impositiva de la alcabala varió a lo largo de la Colonia: desde su establecimiento en Nueva España y hasta 1631 la cuota fue del 2%, la cual fue duplicada después de ese año y se mantuvo hasta 1635. De 1636 a 1643, los pagos por concepto de alcabalas representaban el 6% del valor aforado de las mercancías, porcentaje que también fue aplicado entre 1755 y 1780 y entre 1791 y 1810. Durante algunos periodos la tasa fue del 8%, tal como sucedió entre 1644 y 1754 y entre 1781 y 1790.¹³

Tales porcentajes se aplicaron en la mayor parte de los centros alcabalatorios. Sin embargo, en lugares alejados y mal abastecidos, pero de importancia económica y comercial, la tasa impositiva fue menor; incluso hubo receptorías o subreceptorías en que se otorgó exención total del pago de alcabalas, tal como sucedió en Real de Catorce entre 1779 y 1792. En el último cuarto del siglo XVIII, en diversas receptorías localizadas "Tierra Adentro" la alcabala era el 2 o el 5%, tal como sucedió en los casos de Arizpe, Cieneguilla, Horcacitas, Álamos, Sinaloa y Cosalá, situadas en la Intendencia de Sonora; Coahuila, Saltillo y Santander, en la Intendencia de San Luis Potosí; Mazapil-Parras, en la Intendencia de Zacatecas, y Chihuahua en la Intendencia de Durango.¹⁴

Desde luego que la información utilizada tiene una serie de limitantes puesto que, como se ha señalado, una parte de la población (como los indígenas, los miembros del clero secular y regular), así como los intercambios efectuados con diferentes

tipos de efectos (entre ellos el maíz y trigo en grano) fueron exceptuados de pagar dicho gravamen. No obstante, la sensibilidad de la fuente es tal que nos permite advertir el impacto de diferentes acontecimientos históricos sobre la economía y el mercado novohispanos de finales del siglo XVIII.

Una prueba de ello es el comportamiento de los montos globales de las transacciones realizadas en la administración alcabalatoria de Guanajuato:

Cuadro 1. Administración de Guanajuato: montos globales, índices de crecimiento y participación relativa* (1778-1809)

	Montos globales	Índices de crecimiento	Porcentaje de participación
1778-1785	15 908 542		50.9
1786-1793	13 745 121	-13.6	51.8
1794-1801	13 233 266	-03.7	43.8
1802-1809	14 724 500	11.3	44.0

*Relativo a toda la Intendencia de Guanajuato.

Fuentes: Juan Carlos Garavaglia y Juan Carlos Grosso, *Las alcabalas novohispanas (1776-1821)*, pp. 229-236, *idem.*, "De Veracruz a Durango: un análisis regional de la Nueva España borbónica", en *Siglo XIX*, año II, núm. 4, 1987, p. 43.

A grandes rasgos, la información contenida en el cuadro anterior nos permite advertir el comportamiento del mercado de consumo de bienes y productos. Sin lugar a dudas, tal comportamiento refleja no sólo la capacidad económica del mercado, sino también la lógica y la dinámica propias de los diferentes sectores

económicos ante fenómenos económicos y “extraeconómicos”, de carácter coyuntural y estructural.

LAS REFORMAS MERCANTILES Y EL TRÁFICO TRASATLÁNTICO

Restituir el papel de la Corona e impulsar el poderío del Imperio español eran los objetivos principales de las reformas borbónicas. Para sentar las bases del crecimiento y diversificación económica se requería centralizar y fortalecer el poder político de la Corona, sanear las finanzas reales y, desde luego, minar las bases del poder político y económico de las corporaciones coloniales y metropolitanas. Era necesario reformar el aparato político-administrativo y las políticas que, en materia fiscal, económica y comercial, regulaban las relaciones de España con sus dominios, así como en estos espacios.

Por lo que toca a las relaciones iberoamericanas, el proyecto borbónico puso particular empeño en liquidar las trabas que limitaban el crecimiento y la participación de un mayor número de economías regionales en los mercados ubicados a uno y otro lados del Atlántico, sobre todo después de la experiencia del puerto de La Habana durante la ocupación inglesa (1762-1765).

Para la apertura comercial —en el nivel intrainperial— fue indispensable aplicar una serie de cambios en el sistema comercial que por más de dos siglos (1543-1778) reguló las relaciones hispanoamericanas. El proyecto culminó con el establecimiento del régimen de comercio libre para España y sus dominios en 1778, con el que se suprimía el

sistema de flotas y su feria.

Base fundamental de la reestructuración comercial fue la modificación de los gravámenes y derechos que pesaban sobre el comercio iberoamericano. En parte, el sistema impositivo había limitado la participación de diversas economías regionales peninsulares en los mercados coloniales, y por lo tanto la diversificación del tráfico mercantil. Así fue que en 1765 se mandó suprimir derechos tales como el de palmeo, toneladas, San Telmo, extranjerías, habilitaciones, visitas y reconocimientos de carena, entre otros, para el tráfico de Barlovento. También en ese año se estipuló que la reexportación de mercancías extranjeras a América fuera gravada con el 7% y la exportación de artículos “nacionales” con el 6%; 13 años después, es decir en 1778, el impuesto a las mercancías peninsulares fue del 3%. Con respecto a las exportaciones coloniales, en ese mismo año se redujo la tasa impositiva que pesaba sobre diferentes productos, tal y como se aprecia en el siguiente cuadro:

Cuadro 2. Carga impositiva a diversos productos novohispanos

	antes de 1778	después de 1778
Añil	148 rs. 32 ms.*	115 rs. 06 ms.*
Vainilla	125 rs. 00 ms.*	90 rs. 00 ms.*
Purga de Jalapa	47 rs. 14 ms.*	32 rs. 00 ms.*
Tabaco en rama	32 rs. 12 ms.*	7 rs. 06 ms.*
Zarzaparrilla	64 rs. 28 ms.*	28 rs. 27 ms.*

*Por cada quintal.

rs.: reales; ms: maravedíes.

Fuente: Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz (1778-1821). Crisis de dependencia*, p. 33.

Además de las modificaciones arancelarias, el precio del transporte experimentó una rebaja al establecerse en el Reglamento de 1778 la libre contratación y estimación del costo del flete entre los particulares. En adelante, los derechos se establecerían de acuerdo con la naturaleza y valor de los géneros y no según su volumen, tal y como sucedía con el derecho de palmeo. Un ejemplo de la reducción en el precio del transporte lo ofrecen los llamados caldos (vinos, licores y aceites comestibles), cuyo costo se redujo entre un 75% y un 84%: antes de 1778 el precio del flete era de 12 a 18 pesos por barril; después de ese año se pagaban de dos a tres pesos.

El tráfico marítimo se multiplicó al reducirse la carga impositiva y el costo del transporte. Esto a su vez propició que los gastos correspondientes a la contratación de seguros y a las comisiones de venta descendieran: los seguros, por ejemplo, bajaron su costo entre un 79 y un 81% del valor de la carga al reducirse del 6 u 8% al 1.25 o 1.5%; en cuanto a las comisiones, éstas llegaron a ser del 2.5% en Veracruz, cuando en tiempos de flotas oscilaban entre el 3 y el 5%. En cierta medida, la reducción en estos gastos favoreció la exportación de artículos tanto españoles como coloniales.

Para estimular la diversificación de los mercados se habilitaron diversos puertos a uno y otro lado del Atlántico. En España, además de Cádiz, fueron abiertos al comercio hispanoamericano los puertos de Barcelona, Málaga y Santander. Su participación en el mercado novohispano es notoria en cuanto al número de navíos, así como en el valor y la composición de sus cargamentos.

Barcelona. Este puerto ocupó el segundo lugar en la participación regional de la península en el comercio novohispano, cuando menos en el periodo comprendido entre 1785 y 1795. Del total de barcos españoles (442) que arribaron a Veracruz entre esos años, el 35% procedía de Barcelona; el valor de su cargamento fue de 110.5 millones de reales de vellón, esto es, el 9.9% del total español y ocho veces menor que el correspondiente a Cádiz.

En cuanto a la composición del cargamento, desde Barcelona se exportaban preferentemente artículos peninsulares, mismos que representaban el 95.5% de los embarques. Este puerto tuvo una creciente participación en el mercado novohispano al que suministró artículos de su industria tales como blonidas, angaripolas, bayetones, indianas, medias, pañuelos, sombreros, paños y otros tejidos de lana y algodón; papel, clavazón, así como productos agrícolas entre los que se destaca el aguardiente. Es pertinente señalar que los barcos catalanes, en su travesía, hacían escala en Valencia donde cargaban damascos, lustrinas, rasos, terciopelos, tafetanes y tejidos de seda valencianas, además de paños de Bocairente y otros artículos industriales y agrícolas de Levante.¹⁶

Málaga. Nueva España importó géneros diversos procedentes de Málaga por un monto superior a los 48 millones de reales de vellón, cantidad que equivale al 4.3% del total español. En este caso los géneros peninsulares representan el 81% del monto global y el restante 19% a los extranjeros. Su comercio consistió fundamentalmente en vino, almen dras, pasas, manufacturas textiles, y otros productos propios o de provincias limítrofes.¹⁷



Santander. En el mismo periodo este puerto aportó un 2% del total de las exportaciones españolas, es decir, 22.79 millones de reales de vellón. En cuanto a su cargamento se refiere, a los artículos españoles correspondió el 52.5% y el 47.5% restante a los extranjeros. Su participación en el mercado novohispano se efectuó a través de 40 barcos, los cuales transportaban productos manufacturados de las fundiciones del norte de la península; clavazón y herramienta de Vizcaya; cerveza, además de frutos de la agricultura y la ganadería de la comarca (queso, embutidos, etcétera).¹⁸

Debemos advertir que la *habilitación de estos puertos en España* tuvo como finalidad romper con el *monopolio comercial* ejercido por los comerciantes gaditanos; pero su papel como intermediario entre las economías europeas y peninsular y el mercado colonial permaneció vigente. Aun con la apertura comercial, el predominio de Cádiz en el comercio iberoamericano es, sin lugar a dudas, patente. Entre 1785 y 1795, por ejemplo, de Cádiz partieron rumbo a Veracruz 176 barcos con un cargamento valorado en 861.95 millones de reales de vellón, lo que equivale al 77.2% del total exportado por toda la península a Veracruz.

Las exportaciones gaditanas incluían materias primas y productos manufacturados de origen español: aceites, aguardientes y vinos (secos, olorosos y dulces; blanco, tinto y rosolis), en primer término, harina, almendras, avellanas, nueces (entre otros frutos secos), y azafrán; paños de Segovia, Guadalupe, Brihuega, Alcoy y Grazales; terciopelos, melanías, felpas, damascos y sedería de Valencia y Murcia; tafetanes de Priego, Requena y Sevilla;

sombreros procedentes de Madrid, Valladolid, Zamora, Barcelona, Valencia, Sevilla, La Coruña y San Lúcar de Barrameda; pintados, hilaturas y tejidos de algodón de la región catalana; papel; hierro y acero de Vizcaya; sal y, desde luego, azogue de Almadén.

Las exportaciones gaditanas se complementaban con una gran variedad de productos procedentes de Francia: lanas labradas, rasos, sargas, paños, lencería, encajes de oro fino y plata fina, tafetanes, mercería, quincallería, brea y alquitrán. De Inglaterra: lanas manufacturadas, paños (ordinarios, finos y entrefinos), sargas, sempiternas, anascotes, estameñas, bayetas, medias de lana y seda; queso, manteca, bacalao; minerales (estaño y plomo) y quincallería. De Holanda y Flandes: lencería, especias y quincallería (almaciga, almagra, albayalde, aceite de linaza, alambre, agujas, alfileres, leznas, clavazón, cuchillos, corchetes, esmalte, vidrios, etcétera); anascotes, barracanes, bayetas, brabantes, lanillas, mantelería, holandillas de algodón, flor de nuez, queso, manteca, cerveza, entre otros. De Alemania: lienzos blancos, crudos, estopillas, duelas, creas, lonas, platillas, maderas de pino y roble, carne salada, salmón, alambre y hojalata. De Italia: papel, medias, cintas, listonería, cordoncillos, damascos, terciopelos, sedería, colchas, rasos, tafetanes, bayetas, arroz, azafrán, brocados, cera, hilos, paños, vidrio. Las reexportaciones se completaban con las maderas y el trigo de Dinamarca; el lino y el cáñamo de Rusia, y el hierro y el cobre suecos.¹⁹

A diferencia de los otros puertos, Cádiz aparece como el principal intermediario entre el resto de las economías europeas y el mercado novohispano, y

por lo tanto, como el principal centro de reexportación, ya que los géneros europeos representaron el 52.5% del monto total de sus exportaciones a Nueva España; es decir que desde este puerto se reexportó el 90.5% de efectos extranjeros. No obstante, Cádiz es también el principal centro de distribución de los efectos españoles, pues del monto total de la exportación correspondiente a los géneros de "Castilla" o españoles, los embarcados en Cádiz representaban el 66.5%.

En la década que va de 1785 a 1795, excluido el año de 1794, las importaciones novohispanas procedentes de la metrópoli, estimadas en 1 115.5 millones de reales de vellón tuvieron un comportamiento diferente. Si bien es cierto que de esa cantidad un 55.25% correspondió a los géneros españoles y el resto a las mercancías extranjeras, también lo es que durante los tres primeros años los artículos extranjeros superaron, en términos porcentuales, a los de origen español. Luego, a partir de 1788 la tendencia dio un giro; desde ese año, el predominio de las mercancías peninsulares es manifiesta, comportamiento que parece prolongarse hasta 1820 (salvo los años de 1814, 1815 y 1816).

Sin embargo, y de manera paradójica, después de firmada la paz de Amiens (1802), las exportaciones, particularmente las gaditanas, se inclinan en favor de los productos extranjeros, fenómeno que volverá a observarse el siguiente año y en el de 1808; en cada uno de esos años los efectos extranjeros superaron a los españoles un 16%, un 16.5% y un 25% respectivamente.²⁰

Por lo que a Nueva España se refiere, es preciso señalar que las modificaciones a la política fiscal

fueron limitadas, pues la reducción de los gravámenes se aplicó básicamente al tráfico marítimo y no al comercio interno, sobre el cual pesaban diversos obstáculos y trabas, aún después de 1778; tal era el caso del almojarifazgo de entrada y salida (7%), de la alcabala en Veracruz (3%), de alcabala de internación y reventa (6%), de las guías para las ventas en el interior y de los pagos en las diversas aduanas internas. Según estimaciones, las mercancías extranjeras en Veracruz eran gravadas en un 36.5 % y las peninsulares y las procedentes de otras colonias en un 27%, pero una vez en la ciudad de México, por ejemplo, la carga impositiva se incrementaba entre un 3 y un 10%, aproximadamente, lo que ocasionaba el aumento de sus precios, y desde luego limitaba su consumo.²¹

Si bien es cierto que las reformas alentaron la corriente mercantil entre la metrópoli y la Nueva España, en realidad la estructura del comercio de exportación colonial no se modificó, pues mientras que las importaciones de esta última, y procedentes de España, sí conocieron un aumento y una diversificación, las exportaciones novohispanas estuvieron constituidas básicamente por el mismo tipo de productos, entre los que sobresalen los metales preciosos.²²

En el caso de la Nueva España, la sustitución del antiguo sistema y, sobre todo, su inclusión definitiva al Régimen de Libre Comercio en 1789, fueron algunos de los factores que le permitieron a la colonia incrementar cuantitativamente el comercio no sólo con la metrópoli, sino incluso con otros dominios españoles.

A partir de entonces, la regularidad e intensidad del tráfico ultramarino influyó, cada vez más, no

sólo en la lógica y dinámica del sector externo de la economía española, sino también del sector interno de la economía novohispana. La coyuntura del tráfico ultramarino será uno de los factores que determinen las estrategias de los diversos sectores productivos para tener acceso o mantener sus vínculos mercantiles con los centros de consumo.

LA COYUNTURA DEL TRÁFICO ULTRAMARINO

La apertura comercial y la creciente importación de artículos provocaron una serie de reclamos en la Colonia, de manera especial por parte de los grandes comerciantes o almaceneros de la ciudad de México, grupo que vio afectado sus intereses económicos, centrados en el control de las importaciones y en su redistribución a todo el virreinato. Al respecto argumentaron que el aumento desmedido del tráfico hispanoamericano afectaría no sólo el giro comercial, sino también la actividad productiva de la Nueva España. Los hechos parecieron confirmar sus temores. La creciente participación de los textiles catalanes, por ejemplo, repercutió desfavorablemente en diversos centros de producción textil localizados en el Bajío y en Puebla. Así, entre 1779 y 1796, los tradicionales centros manufactureros y artesanales tuvieron que afrontar no sólo las limitantes de carácter interno, sino las que se les impusieron desde el exterior.

Sin embargo, para las autoridades reales la situación de la Colonia era otra. En el expediente formado por el virrey Conde de Revillagigedo, cuyo pretexto era averiguar la posible decadencia del comer-

cio y de la economía novohispanos a causa de la implantación del Libre Comercio, apuntaba:

[...] empiezo asegurando la primera verdad muy interesante, y muy satisfactoria a Su Majestad y a todos sus buenos servidores, y es la que lejos de haber decadencia, hay aumentos muy visibles en el Comercio y felicidad de estos reinos comparados los trece años del Comercio libre con los últimos de flotas [...] ²⁴

Es cierto que los resultados inmediatos de la política mercantilista de los Borbones españoles fueron el aumento y la diversificación del comercio iberoamericano, sobre todo peninsular, así como la participación de un mayor número de economías regionales en el mercado imperial. Pero el proyecto de Libre Comercio no logró consolidarse, pues pronto tuvo que enfrentar, de manera simultánea, dos problemas sustanciales: mantener en forma regular el tráfico marítimo con sus dominios en ultramar y enfrentar la creciente amenaza y rivalidad económica por parte de las principales potencias de Europa occidental.

En efecto, la distancia que separaba a España de sus dominios en América, y por lo tanto el tiempo que tomaba la travesía, había sido uno de los puntos más vulnerables en la *Carrera de Indias*. Durante la vigencia del sistema de flotas, por ejemplo, el tiempo promedio que se ocupaba desde su salida de Cádiz y su arribo a Veracruz oscilaba entre 75 y 80 días (en su travesía a Nueva España, la flota debía detenerse no más de seis días en Puerto Rico para la aguada). ²⁵ Pero una vez que dicho sistema fue reemplazado por el sistema de convoyes y el de

“navíos de registro” el espacio de tiempo debió reducirse de manera considerable dependiendo, desde luego, del tipo de embarcación y la renovación técnica en las embarcaciones: el bergantín «El Doloroso», por ejemplo, salió de Barcelona el 15 de junio de 1789, 68 días después anclaba en Veracruz. ²⁶ Claro está que el lapso de tiempo en la navegación podía variar de acuerdo con el derrotero que seguían las embarcaciones y según las condiciones imperantes en ultramar. En particular, en el periodo que va de 1785 a 1795 y durante los bloqueos marítimos y los conflictos bélicos, es difícil conocer el tiempo que tomaba la travesía por la falta de datos. Además, estimar su posible duración también es difícil, ya que frecuentemente se efectuaban escalas de diversa e incalculable duración en algún puerto intermedio, además de los contratiempos y retrasos imprevisibles.

Hacia el último lustro del siglo XVIII, el comercio e industria españolas encontraron cada vez mayores dificultades para colocar sus productos, sobre todo a causa de la economía de guerra que caracterizó a ese periodo.

Las frecuentes interrupciones del tráfico entre España y sus dominios, mediante los bloqueos marítimos repercutieron no sólo en el comercio de importación, sino también en el mercado novohispano. La interrupción del tráfico hispano-americano a causa de la declaración de guerra por parte de la corte española a la de Londres en 1778, por ejemplo, hizo decaer el monto de las transacciones en la administración de Guanajuato, caída que quizá se vio acentuada por el proceso de especulación que en tales circunstancias se desataba. ²⁸

Este fenómeno volvió a presentarse en diversos años comprendidos entre 1796 y 1809. Sólo que para esa época los bloqueos y enfrentamientos navales fueron más frecuentes, y aparentemente por un tiempo más prolongado.²⁹ Tales acontecimientos ocasionaron finalmente no sólo la crisis del comercio metropolitano, sino la pérdida de sus mercados coloniales.

Aunque España procuró reservarse para sí el control del tráfico y comercio ultramarino con sus dominios en ultramar, la crisis del comercio iberoamericano forzó a la Corona española a autorizar la contratación de navíos extranjeros y la intermediación de casas y firmas comerciales extranjeras para el mantenimiento del comercio iberoamericano. A través de esas medidas España procuró detener, de manera simultánea, el comercio de contrabando y, por lo tanto, la transferencia de buena parte de los recursos coloniales al extranjero.

Años después, tales concesiones resultaron ser más ventajosas para los tratantes extranjeros. De nueva cuenta, el creciente déficit de las finanzas reales, ocasionado por la política imperial y la guerra, obligó a la Corona a otorgar una serie de concesiones especiales, y por lo tanto ventajosas, a casas y firmas extranjeras para trasladar ya no sólo los artículos iberoamericanos, sino incluso los recursos del erario real a Europa. Las condiciones hicieron viable la participación directa de los tratantes extranjeros en el tráfico y mercado coloniales.³⁰

Fue en la época que corre entre 1796 y 1809 cuando buena parte las importaciones coloniales se hicieron mediante el comercio neutral. Y aunque las autoridades impusieron una serie de restricciones a

dicha práctica, en realidad cada vez les fue más difícil verificar que se cumplieran debido a la creciente debilidad política, económica y militar de España. En esos años fue notoria la vulnerabilidad de la economía y el comercio hispanoamericano, particularmente el peninsular. A partir de entonces se notó una creciente participación de mercancías extranjeras en los dominios españoles en América. También es notoria la adecuación de las relaciones intercoloniales en esa época, ya que algunos dominios sirvieron de puente entre el comercio extranjero y los mercados coloniales.

Las concesiones otorgadas por el gobierno español para favorecer la continuidad del tráfico trasatlántico con sus dominios no se limitaron a firmas y casas comerciales extranjeras, sino que incluyó a determinados dominios y puertos hispanoamericanos. Al habilitar algunos puertos al comercio extranjero, las resoluciones favorecieron el surgimiento de nuevos centros y corredores comerciales, lo que propició la agudización de pugnas mercantiles en el imperio. Cuba, por ejemplo, se convirtió en almacén y centro de distribución de excedentes europeos para el mercado de la Nueva España, debido a que se autorizó la reexportación de géneros extranjeros desde la isla.³¹

La crisis del comercio hispanoamericano favoreció también el rompimiento de vínculos comerciales establecidos al interior del virreinato. A finales del siglo XVIII diversos centros y economías regionales de la Nueva España dejarían de depender de la ciudad de México y el puerto de Veracruz en el abasto de su mercado y en la exportación de sus productos. La situación imperante en esa época alentó

a los comerciantes de Campeche a entablar relaciones comerciales con mercaderes extranjeros, de tal manera que dejaron de depender de la ciudad de México, Veracruz, La Habana y la metrópoli en la importación y exportación de mercancías. Desde luego, el interés de los comerciantes de Campeche no paró en ese objetivo. Éstos pronto ampliaron su radio de influencia por el Golfo de México. Su actitud y las circunstancias de la época permitieron que éstos se convirtieran en los intermediarios del comercio de Tabasco e Isla del Carmen con los mercados colonial, metropolitano y extranjero.³²

Algo similar ocurrió en los puertos de San Blas, Tampico y Sisal, sobre todo una vez que fueron habilitados al comercio de altura y cabotaje. La apertura de estos puertos alentó a los comerciantes a expandir sus relaciones no sólo con el exterior, sino incluso en los niveles interregional e intercolonial.³³

Así, las concesiones hechas por la Corona española y la actitud de los comerciantes marcaron el fin

del monopolio comercial español. Las circunstancias y las decisiones asumidas, si bien es cierto que favorecieron a diversas economías regionales, también ocasionaron, cuando no aceleraron, la ruina de diversos espacios y sectores productivos y, sobre todo, hicieron posible la "europeización" de los mercados hispanoamericanos.

La incertidumbre ocasionada tanto por la coyuntura mundial, así como por las decisiones adoptadas por el gobierno español, se refleja, sin lugar a dudas, en el comportamiento y la composición de los intercambios efectuados en el mercado de Guanajuato.

LA COMPOSICIÓN DE LOS INTERCAMBIOS

Los mercados del virreinato generaron una demanda considerable y diversificada de bienes y productos que, de acuerdo con su capacidad económica, fue posible satisfacer desde diversos centros de produc-

Figura 1. Composición de los intercambios efectuados en la ciudad de Guanajuato



Fuentes: Libros Reales de Alcabalas de la Administración de Guanajuato: 1781 y 1785

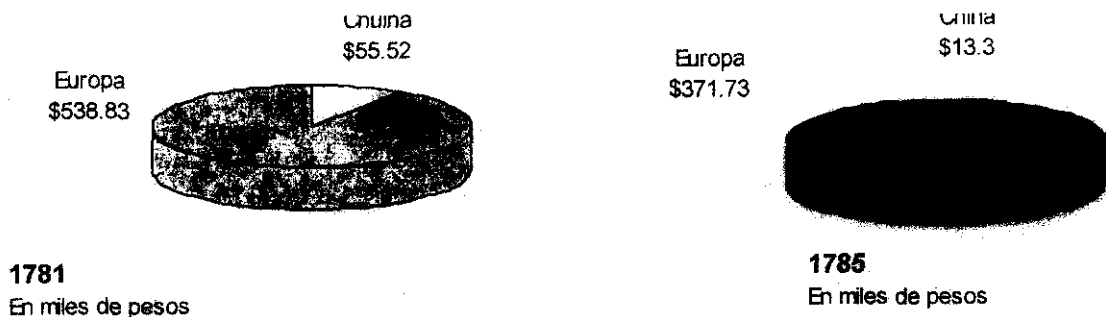
ción y distribución. En el caso particular de los mercados mineros, éstos se caracterizaron por atraer hacia ellos un considerable flujo de mercancías constituido por artículos de origen novohispano,³⁴ así como extranjero.³⁵ Es innegable que los géneros novohispanos constituían la mayor parte del tráfico interno.

A finales del siglo XVIII el comercio interno experimentó diversas fluctuaciones ocasionadas por diversos hechos históricos. En esa etapa en que se incrementó la importación de artículos extranjeros y en la que se generó una serie de cambios en las relaciones mercantiles en los niveles intracoloniales y extracoloniales, los mercados de consumo y la economía novohispana en su conjunto habrían de resentir los ajustes y, sobre todo, la inestabilidad interna y externa que caracterizaría al periodo.

Es innegable que los mercados eran abastecidos primordialmente por artículos novohispanos, cuya superioridad varió de acuerdo con su capacidad de intercambio. La ciudad de Guanajuato, por ejemplo, se contaba como uno de los más importantes de la Nueva España, sobre todo si consideramos que su principal trato, la minería, conoció un periodo de florecimiento en el transcurso de la segunda mitad del siglo XVIII. La capacidad económica del mercado estimuló la importación de géneros diversos desde diferentes espacios de la Nueva España. En este caso resulta evidente la superioridad de los efectos novohispanos sobre los extranjeros (véase figura 1).

El peso de los productos novohispanos en el mercado se explica por el predominio de los efectos del *Viento*. Esto significa que la mayor parte del

Figura 2. Montos de los géneros extranjeros intercambiados en Guanajuato: 1781 y 1785



Fuentes: Libros Reales de Acabaldas de la Administración de Guanajuato: 1781 y 1785

suministro destinado a cubrir las necesidades inmediatas del mercado lo realizaban medianos y pequeños productores y comerciantes (como los mercachifles y los buhoneros). A través de ellos el mercado contaba con artículos manufacturados, artesanales, pero sobre todo con productos alimenticios, siendo la mayor parte de éstos perecederos.

Detrás de los efectos del *Viento* se ubican los géneros de la *Tierra*. En este caso se trata también de mercaderías manufacturadas, artesanales y alimenticias, cuya demanda y precio en el mercado alienta la participación de centros productores y comerciales alejados del mercado de consumo. Es decir que, a diferencia de los efectos del *Viento*, se

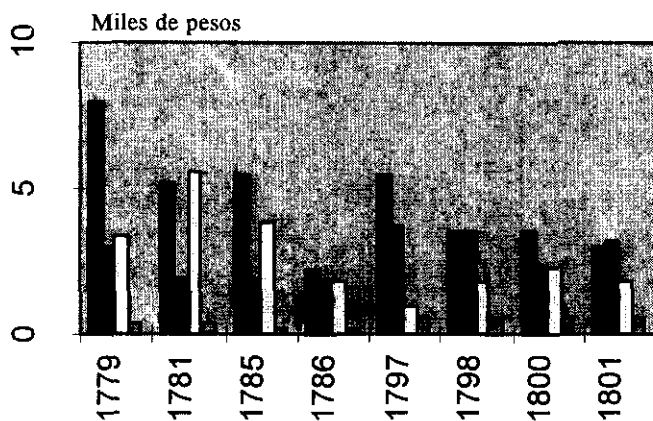
trata de productos capaces de soportar los costos del transporte.

Por lo que se refiere al mercado de los artículos extranjeros debemos advertir lo siguiente: su peso se debe a las mercancías europeas. Tal es la importancia de éstas que en Guanajuato, por ejemplo, cuatro quintos y en ocasiones hasta nueve décimos del valor total correspondiente a los géneros extranjeros se deben a los tratos efectuados con productos europeos; el resto corresponde al suministro de géneros de *China* y *ultramarinos*, de acuerdo con la figura 2.

Pero además de resaltar el peso de cada uno de los géneros en el mercado de Guanajuato, ahora es preciso dar cuenta de su comportamiento en el periodo comprendido entre 1778 y 1810, de manera especial durante los años de crisis para el tráfico hispanoamericano. El fin es destacar tanto el impacto de la coyuntura mundial como la capacidad de respuesta de la economía novohispana.

Las reformas comerciales promovidas por la Corona española y la lógica y dinámica propias de la economía novohispana favorecieron la conformación de nuevos centros y corredores comerciales en el último tercio del siglo XVIII. Las modificaciones paulatinas y la inclusión de Nueva España en el Régimen de Libre Comercio en 1789 hicieron crecer el volumen

Gráfica 1. Tipos de géneros intercambiados en la ciudad de Guanajuato: 1779-1801



Cuadro de los Edos. Grales. de las... 1777-1801; Libros Reales de Alcabalas: 1779, 1781, 1785, 1786, 1797, 1798, 1800

de las importaciones, gracias al ahorro en fletes, comisiones, seguros, almacenaje, impuestos, etcétera. En esa época el comercio de Nueva España con la metrópoli conoció una etapa de prosperidad que, a ritmos diferentes, se prolongó cuando menos hasta el penúltimo lustro del siglo XVIII.³⁶

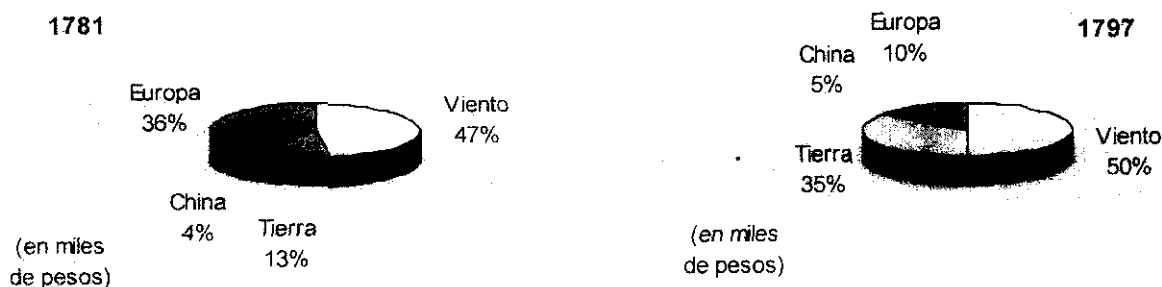
Sin embargo, el comercio hispanoamericano enfrentó una doble situación adversa después de 1796. Por un lado, la estrechez del mercado ocasionada por la caída del nivel de vida de la población. Por otro lado, el descenso de las importaciones peninsulares originado por la creciente disputa por los mercados en ultramar por parte de las principales potencias de Europa occidental. En esa época, la rivalidad económica condujo a lo que se ha denominado

«americanización» de las guerras europeas y la «europeización» de las economías americanas.

En el ámbito interno, tal parece que el mercado para los géneros de la Tierra tendió a crecer a finales del siglo XVIII, tal y como se aprecia en la gráfica 1. Tal crecimiento, en ocasiones alterado por las circunstancias externas, refleja una readecuación de la economía novohispana, especialmente de aquella producción que encontraba un creciente mercado dentro del virreinato.

En el plano mundial, la expansión económica de la Gran Bretaña —aunque no de manera exclusiva— y el control de los mercados coloniales impuesto por el gobierno español hicieron que aquella optara por el recurso bélico. La situación obligó a la Corona

Figura 3. Montos de los intercambios en Guanajuato según tipos de géneros: 1781 y 1797



Ftes.: Libros Reales de Alcabalas de la Administración de Guanajuato: 1781 y 1797.

española a adoptar medidas extraordinarias capaces de contrarrestar las trabas impuestas por los ingleses al tráfico hispanoamericano. Tal y como había ocurrido en 1779, la Corona española decidió restablecer la práctica del comercio con neutrales. De esta forma se procuró el abastecimiento de los dominios españoles en ultramar, pero sobre todo se evitó la fuga de recursos coloniales al extranjero, en la medida de lo posible.

No obstante la estrategia de las autoridades reales, los acontecimientos se resintieron de manera diferente en el mercado colonial. Por un lado debemos señalar que los conflictos bélicos que tuvieron lugar en el último lustro del siglo XVIII y primer decenio de la siguiente centuria crearon una especie de proteccionismo económico que estimuló, temporalmente, la producción y distribución de artículos novohispanos, especialmente de aquellos que, como los textiles, podían cubrir una parte del déficit comercial.³⁷

La capacidad de respuesta de la economía novohispana ante tal circunstancia es evidente. Si observamos el comportamiento de los intercambios correspondientes a los géneros europeos y de la Tierra en años de conflicto bélico veremos que estos últimos se incrementaban considerablemente. El caso del mercado de Guanajuato ilustra mejor este hecho. En esta ciudad, y de acuerdo con los registros alcabalatorios, el valor de los artículos novohispanos intercambiados en 1797 fue nueve veces superior al de los efectos europeos; en cambio, en tiempos de relativa calma para el tráfico ultramarino, los primeros superaban 1.5 y hasta dos veces a los de procedencia europea, tal y como se puede ver en la figura 3.



Sin embargo, la coyuntura del tráfico marítimo estuvo lejos de alentar por sí misma, y de forma permanente, aquella parte de la producción interna que se podía orientar al mercado colonial. A finales del siglo XVIII, el ritmo de crecimiento de diversos sectores de la economía novohispana se vio alterado. Tal es el caso de la industria textil, la que, en cierta medida, se vio en desventaja no sólo debido al creciente comercio de contrabando en esa época, sino sobre todo a la apertura comercial que significó la práctica del comercio neutral.

Esta estrategia que le permitió a la Corona española contar con recursos económicos para sustentar las finanzas reales y cubrir una parte del déficit de la economía metropolitana, impactó de manera desfavorable a los sectores manufacturero y artesanal novohispanos, cuya producción se orientaba a los principales centros de consumo.

Las concesiones del gobierno a casas y compañías comerciales conformadas tanto por españoles como por extranjeros influyeron en la recuperación del mercado para los productos extranjeros. En el de Guanajuato, por ejemplo, las transacciones con mercancías europeas realizadas en 1800 fueron dos veces superiores a las registradas en 1797. Por su parte, el mercado para los artículos novohispanos registró una contracción considerable en esos mismos años, y que en términos relativos fue cercana al 30%.

La industria textil novohispana, pero sobre todo la producción de los obrajes localizados en los centros de producción tradicional se vio, sin duda, afectada por la creciente participación de artículos extranjeros en el mercado novohispano. Quizá una prueba es la disminución en el número de telares en

la intendencia de Guanajuato: en 1792, por ejemplo, fueron contabilizados 1 479 telares y diez años después sólo había 933, de tal manera que en esta provincia se registró una reducción del 37%.³⁸

Sin embargo, el impulso de diversas economías regionales, el aumento potencial de consumidores y, por lo tanto, el surgimiento de nuevos centros y corredores comerciales —como ocurrió en el norte y occidente de Nueva España a finales del siglo XVIII— hicieron posible la ampliación de los vínculos socioeconómicos en la Nueva España durante esa época. Desde luego que ello podía significar un crecimiento económico, sobre todo si consideramos las circunstancias del periodo comprendido entre la primera y segunda décadas del siglo XIX.

En cierto modo, estos años de crisis para el comercio hispanoamericano y los cambios en los hábitos de consumo ampliaron las posibilidades de expansión de la producción interna. Los sectores productivos volcados al mercado interno debieron readecuar las estrategias tanto en el proceso de producción como en el de distribución. Una nueva racionalidad económica debió imponerse, sobre todo cuando las circunstancias y las decisiones que la Corona española adoptó en materia de política exterior y comercial trastocaron de nueva cuenta no sólo el ritmo, sino las posibilidades reales de crecimiento de las diversas economías regionales, especialmente de aquellas que contaban como principal mercado para sus productos a las ciudades y los reales de minas ubicados en el centro de la Nueva España.

La coyuntura del tráfico marítimo registrada en el segundo lustro del siglo XIX orilló nuevamente a la Corona española a abrir el mercado iberoamericano

tanto a particulares como a diversas firmas de casas comerciales controladas por extranjeros, sólo que en esta ocasión las concesiones fueron más ventajosas para estos últimos.

La creciente presión económica ejercida por las principales potencias europeas y, por lo tanto, la economía de guerra desatada en esa época para tener acceso a los mercados coloniales permitió advertir los límites de la economía y del proyecto de modernización del imperio español impulsado por los Borbones; por otro lado, tal circunstancia influyó en los ritmos de crecimiento y en la racionalidad económica impuesta en diversos sectores productivos, lo que sin duda marcó o acentuó las diferencias sociales, económicas y regionales.

El proceso de modernización de la economía y de la sociedad mexicanas de finales de la Colonia resultó ser una empresa difícil de realizar y, sobre todo, implicó un alto costo social y económico por diversas razones. En primer término debemos advertir su carácter limitado porque fue impulsado y estuvo sujeto a las necesidades e intereses económicos de la metrópoli; de ahí que privilegiara a la producción minera y al comercio volcado hacia el exterior. La racionalidad económica impulsada por la Corona española y la asumida por los empresarios coloniales acentuaron los desequilibrios sociales y económicos en la Nueva España. En segundo término, a la diferente lógica y dinámica de los sectores productivos y economías regionales también hay que agregar la incertidumbre ocasionada por la coyuntura mundial y las medidas que en tales circunstancias adoptó el gobierno español; los bloqueos marítimos al comercio hispanoamericano impuestos por Ingla-

terra obligaron a la monarquía a recurrir al comercio extranjero (la práctica del comercio neutral). De esa manera se procuró mantener abastecidos los mercados coloniales. Si bien es cierto que la coyuntura marítima favoreció temporalmente a la producción interna, sobre todo de textiles, a la larga contribuyó a la contracción de esta rama, particularmente de la producción obrajera. Sin embargo, la ruina de la producción textil pudo ser contenida por un hecho: la reducción de la capacidad económica del grueso de la población, esto es, el cambio en el patrón de consumo. Las condiciones socioeconómicas obligaron a adoptar una nueva estrategia como fue el recurrir al trabajo doméstico que, en mayor o menor medida, dependió del capital mercantil, tal como ocurrió con la producción textil. Dicha racionalidad económica hizo posible que ésta rama productiva pudiera subsistir, ya que el comercio de importación difícilmente podía satisfacer la demanda del mercado.³⁹

Finalmente debemos señalar lo siguiente: si bien es cierto que en los confines de los siglos XVIII y XIX el mercado interno se complementaba con los productos de importación, las condiciones económicas imperantes en el ámbito mundial en esa época marcaron la pauta en que la economía y el mercado mexicanos habrían de insertarse en el nuevo orden internacional: servir como centro abastecedor de metales preciosos y de materias primas y como mercado de consumo para la producción europea.⁴⁰

NOTAS

- ¹ Lucas Alamán, *Historia de México desde los primeros movimientos que prepararon su independencia en el año de 1808 hasta la época presente*, tomo I, México, Instituto Cultural Helénico/FCE, 1985, pp. 86-114, 141-142; Eduardo Arcila Farías, *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, México, Secretaría de Educación Pública, Col. Sepsetentas (117 y 118), 1975, vol. I, pp. 124-154; vol. II, pp. 182-209; David A. Brading, *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1975; Enrique Florescano e Isabel Gil, "La época de las reformas borbónicas y el crecimiento económico, 1750-1808", en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia general de México*, vol. I, México, El Colegio de México, 1976, pp. 503-578.
- ² Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de dependencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1978; Claude Morin, *Michoacán en la Nueva España del siglo XVIII. Crecimiento y desigualdad en una economía colonial*, México, Fondo de Cultura Económica, 1979; Alberto Carabarin "Región y mercado colonial: las coyunturas de los obrajes poblanos entre los siglos XVI y XVIII", en *Historias* 13, 1986. México, Dirección de Estudios Históricos, INAH, pp. 41-49; Juan Carlos Garavaglia y Juan Carlos Grosso, "De Veracruz a Durango: un análisis regional de la Nueva España borbónica", en *Siglo XIX*, año II, núm. 4, 1987; David A. Brading, *Haciendas y ranchos del Bajío. León, 1700-1800*, México, Editorial Grijalbo, 1988, pp. 57-71, 173-200; Manuel Miño Grijalva, "Estructura económica y crecimiento: la historiografía económica colonial mexicana", en *Historia Mexicana*, vol. 42 (2), 1992, México, El Colegio de México, pp. 221-260.
- ³ Archivo General de la Nación (en adelante AGN). Administración General de Alcabalas. *Cuadro de los estados generales de los estados de las cuentas de todas las aduanas: aduana de Guanajuato, 1777-1801, 1801*; Peter Gerhard, *México en 1742*, México, José Porrúa e hijos, suces. 1962, pp. 21-27; Pierre Vilar, *Oro y moneda en la historia (1450-1920)*, Barcelona, Ediciones Ariel, pp. 348-358.
- ⁴ Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general de la Real Hacienda*, México, Impresa por Vicente G. Torres, 1845, vol. 2, p. 23; Enrique Florescano y María del Rosario Lanzagorta, "Política económica. Antecedentes y consecuencias", en Luis González, et al., *La economía mexicana en la época de Juárez*, México, Sepsetentas (236), 1976, pp. 65-66.
- ⁵ En el caso de la población indígena, así como de los miembros del clero secular y regular, éstos estaban liberados de pagar la alcabala de los productos naturales e industriales de sus haciendas, beneficios, diezmos, primicias, obenciones, emolumentos y limosnas que les hicieran, así como los bienes de las haciendas obtenidas en su primera "dotación o fundación", porque de lo contrario habrían de pagar el derecho correspondiente.
- ⁶ Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general*, pp. 5-7; Eduardo Arcila Farías, *Reformas económicas del siglo XVIII*, vol. II, México, Sepsetentas (118), 1974, p. 168.
- ⁷ Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general*, vol. 2, pp. 7-9; Claude Morin, *Michoacán en la Nueva España del siglo XVIII*, p. 137; Jonathan I. Israel, *Razas, clases sociales y vida política en el México colonial (1610-1670)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1980, p. 142.
- ⁸ Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general*, vol. 2, p. 37.
- ⁹ *Ibidem.*, vol. 2, pp. 33-36, 50.
- ¹⁰ Es necesario advertir que algunas receptorías y subreceptorías se mantuvieron bajo el sistema de encabezamiento; específicamente aquellas localizadas en lugares alejados y con poca importancia comercial fueron puestas en "cabazón" con los comunes de la localidad. Cfr. Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general*, vol. 2, pp. 58, 71-75, (para mayor detalle acerca de las aduanas internas habilitadas en Nueva España hacia 1790 véase Fonseca y Urrutia, vol. 2, pp. 101-118).

- ¹¹ Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general*, vol. 2, pp. 42-49; Robert Sidney Smith, "Sale taxes in New Spain, 1575-1770", en *Hispanic American Historical Review*, 28 (1), 1948, Duke University Press, pp. 18 y ss.; Juan Carlos Garavaglia y Juan Carlos Grosso, "La diferenciación económica regional en la Nueva España de finales del periodo colonial", México, inédito, 1984, p. 8.
- ¹² Insumos tales como maíz, ganado en pie, aperos, utensilios y herramientas. Cfr. Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general*, vol. 2, pp. 61-63, 72; Joaquín Maniau, *Compendio de la Historia de la Real Hacienda de Nueva España*, México, Secretaría de Industria y Comercio, 1914, p. 19; Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República*, México, Imprenta de Comercio a cargo de Dublán y Lozano, hijos, 1876, vol. 1, pp. 71 y ss.; David A. Brading, *Mineros y comerciantes*, p. 199.
- ¹³ Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general*, vol. 2, pp. 12-15; Joaquín Maniau, *Compendio*, pp. 18 y ss.; Jesús Silva Herzog, *Documentos relativos al arrendamiento del impuesto o renta de alcabalas de la ciudad de México y distritos circundantes*, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1945, vol. IV, p. IV; Rodolfo Pastor, "La alcabala como fuente para la historia económica y social de la Nueva España", en *Historia Mexicana*, vol. 27 (1), 1977, México, El Colegio de México, pp. 2-5; Claude Morin, *Michoacán*, p. 149.
- ¹⁴ Juan Carlos Garavaglia y Juan Carlos Grosso, "La diferenciación", pp. 6 y ss.
- ¹⁵ AGN, Archivo Histórico de Hacienda. *Alcabalas, noticia de su establecimiento en Nueva España con otras instrucciones exclusivas*, legajo 117; Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general*, vol. 2, pp. 5 y ss.; Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, vol. 1, México, Imprenta del Comercio a cargo de Dublán y Lozano, hijos, 1876, p. 71 y ss.
- ¹⁶ Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz*, pp. 45, 51-52.
- ¹⁷ Del valor total de las exportaciones, 21 millones de reales de vellón fueron embarcados en 43 navíos que partieron directamente de Málaga; el resto se hizo en barcos que zarparon de Barcelona pero que hicieron escala en Málaga. Cfr. Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior*, pp. 52-54.
- ¹⁸ *Ibidem*, pp. 54-55.
- ¹⁹ *Ibidem*, pp. 48-51; Antonio García Baquero, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1972, pp. 59-61.
- ²⁰ Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior*, pp. 45, 47-51; Antonio García Baquero, *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, pp. 59-60.
- ²¹ Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior*, pp. 31-33.
- ²² Eduardo Arcila Farías, *Reformas económicas*, vol. I, pp. 124-139.
- ²³ John Tutino, "Guerra, comercio colonial y textiles mexicanos: El Bajío, 1585-1810", en *Historias* 11, 1985, México, Dirección de Estudios Históricos, INAH, pp. 35-45; Alberto Carabarin "Región y mercado colonial: las coyunturas de los obrajes poblanos entre los siglos XVI y XVIII", en *Historias*, 13, 1986, México, Dirección de Estudios Históricos, INAH, pp. 41-49.
- ²⁴ Enrique Florescano y Fernando Castillo (comps.), *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, tomo II, p. 14.
- ²⁵ Cfr. Francisco Morales Padrón, "Introducción", en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXV, 1968, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, p. 6.; Valentín Vázquez de Prada, "Las ruta comerciales entre España y América en el siglo XVIII", *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXV, 1968, pp. 203, 239-240.
- ²⁶ Valentín Vázquez de Prada, "Las rutas comerciales", *loc. cit.*, pp. 227-237.
- ²⁷ Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, Editorial Ariel, 1979, pp. 24-25, 142.

- ²⁸ Alejandro de Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, México, Editorial Porrúa (Col. Sepan Cuantos núm. 39), 1966, p. 508; Claude Morin, *Michoacán*, pp. 194 y ss.
- ²⁹ Pierre Vilar, *Crecimiento y desarrollo. Economía e historia. Reflexiones sobre el caso español*, Barcelona, Editorial Ariel, 1976, pp. 168-171. Con relación a las transformaciones que tuvieron lugar en Cataluña y los efectos negativos de las guerras véase Antonio Molinar Prada, "El impacto de la guerra de independencia en la economía catalana", en *Siglo XIX*, año II, núm. 4, 1987, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Autónoma de Nuevo León, pp. 184-187.
- ³⁰ José I. Rubio Mañé, "Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche", en *Boletín del Archivo General de la Nación*, vols. 24 (4) y 25 (1 y 2), 1954, México, Archivo General de la Nación; Guadalupe Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña y la independencia de México, 1808-1821*, México, Fondo de Cultura Económica, 1991, pp. 191-216.
- ³¹ Según el memorial del Consulado de La Habana de julio 28 de 1798. AGN, Archivo Histórico de Hacienda, Consulado de México, *Buques Havaneros*.
- ³² *Ibidem*; José I. Rubio Mañé, "Movimiento marítimo", *loc. cit.*; Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior*, pp. 123-131.
- ³³ México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Dirección de Estudios Financieros, *Comercio extranjero por el puerto de San Blas en los años 1812 a 1817*, México, Archivo Histórico de Hacienda, Colección de documentos publicados bajo la dirección de Jesús Silva Herzog, vol. II, 1944, pp. 1-8, 71-96.
- ³⁴ Nos referimos específicamente a los géneros de la *Tierra* y a los efectos del *Viento*.
- ³⁵ Comprenden los géneros de *Europa y Castilla*, y los de *China y Ultramarinos* (de Asia e Hispanoamérica).
- ³⁶ Enrique Florescano y Fernando Castillo (comps.), *Controversia*, tomo II, pp. 11-58; 235-237.
- ³⁷ Eduardo Arcila Farías, *Reformas económicas*, vol. I, pp. 144-149; John Tutino, "Guerra, comercio colonial y textiles mexicanos", *loc. cit.*, pp. 35-45; Alberto Carabarin, "Región y mercado colonial", *loc. cit.*, pp. 41-49.
- ³⁸ Claude Morin, *Michoacán*, pp. 121-126; John Tutino, "Guerra, comercio colonial y textiles mexicanos", *loc. cit.*, pp. 35-45.
- ³⁹ Véase Jorge González Angulo y Roberto Sandoval Zarauz, "Los trabajadores industriales de Nueva España, 1750-1810", en *La clase obrera en la historia de México: de la Colonia al imperio*, vol. I, México, Siglo XXI/ISSUNAM, 1980, pp. 173-238.
- ⁴⁰ Juan Carlos Garavaglia, *Mercado interno y economía colonial*, México, Editorial Grijalbo, 1983, p. 19.