

Algunas reflexiones sobre el comercio colonial

Tomás MARTÍNEZ VARA
*Profesor Titular de Historia Económica
Escuela Universitaria de Estudios Empresariales
Universidad Complutense de Madrid*

I. EL SIGLO XVII: ¿DECADENCIA? ¿CRISIS?

I.1.-La tesis tradicional

Muy pronto, en los mismos inicios del siglo XVII, comenzó a configurarse el singular argumento que relacionaba a las Indias con la decadencia castellana; si su esplendor había llegado de la mano de sus colonias, parecía lógico pensar que la decadencia tenía el mismo origen. Subyace detrás de esta concepción la idea de que el imperio constituía una unidad cerrada y compacta y de que la vida entera de la monarquía dependía, en último término, de la relación entre la metrópoli y sus colonias. «De esa sobrevaloración de la importancia del tráfico a través del Atlántico» y de la pretensión de explicar el curso histórico del espacio colonial desde una perspectiva predominantemente «metropolitana» derivan:

«una incorrecta percepción de las realidades de la economía americana (...), una identificación abusiva entre tráfico global y flujo de metales preciosos para la Hacienda y la inadmisibile suposición de que la marcha política de la monarquía (condicionada por unos recursos en que los metales de Indias eran parte importantísima, pero estaban lejos de serlo todo) era paralela a la de la vida entera de la sociedad española, incluyendo en ella la evolución de la economía, lo que permite pasar directamente del fracaso político a la sombría imagen de una decadencia general¹».

¹ FONTANA (1982), XIII-XIV.

De este modo de pensar participaron, entre otros, Sancho de Moncada o Struzzi en los mismos albores del siglo XVII, aunque no es hasta los escritos de Martínez de la Mata, Juan de Castro, Eugenio Carnero y Álvarez de Osorio cuando adquiere forma definitiva. De éstos lo retomarían J. Campillo, Bernad Ward y, sobre todo, Campomanes, «quedando a partir de entonces como una de las líneas explicativas de la decadencia española más reiteradamente expuestas al uso²», o si se prefiere, como uno de tantos tópicos cuya credibilidad se asienta sobre la base de una acumulación de «autoridades». No sólo Campomanes, sino toda la historiografía ilustrada se encargará de acentuar los tonos oscuros del seiscientos para así destacar el contraste con las esplendorosas realizaciones de la administración borbónica, impulsora en su opinión, de la «política modernizadora», y responsable, en última instancia, del despegue económico de ambos lados del Atlántico. Frente al caos, el oscurantismo y la ruina del siglo XVII, el XVIII aparecía rutilante, esplendoroso. Más tarde fue A. de Humboldt quien dio consistencia científica a estos argumentos. Para ello, a partir de los documentos oficiales correspondientes –y sin someterlos a ningún tipo de análisis crítico–, elaboró la tesis de que la revitalización de la economía nacional, así como la de las rentas públicas de la Nueva España, fueron consecuencia directa de los Reglamentos de Libre Comercio de 1778³. Serán Hamilton, primero, y más tarde, los esposos Chau-nu quienes elaborarán la interpretación más consistente y plausible de la crisis del seiscientos, y de este modo vendrían a consolidar una imagen demasiado simplista de los acontecimientos en la que difícilmente se diferencian los matices. Para Hamilton, la evolución combinada de los precios y salarios en España habría impedido la inflación de los beneficios; el derrumbe de las remesas y el desbarajuste del precio de la plata hicieron el resto, barriendo drásticamente cualquier iniciativa privadas, de inversión. El momento álgido de remesas llegadas de Indias se concentraría en la década de 1591-1600, fechas a partir de las cuales la tendencia se invierte y toca fondo hacia 1650⁴. Una contracción así tuvo que repercutir de forma inexorable en la economía castellana, convirtiéndose en el primer agente de la crisis⁵.

² Según BERNAL, en su reciente y extraordinario estudio sobre la financiación de la carrera de Indias, el tema de la decadencia es recurrente en la literatura historiográfica española. El debate, en tono más o menos agrio dependiendo del «fragor de los contendientes» –escribe–, ha estado siempre presente en la historiografía modernista en general (1993, pp. 209 y ss). Buen ejemplo de ello son las disputas que en *Past ans Present* y en fechas no tan lejanas sostuvieron KAMEN (1978) e ISRAEL (1978 y 1981), o los artículos de BENASSAR (1985), DOMERGUE (1985) y DEDIEÉ (1985).

³ PÉREZ HERRERO (1991), 208-209.

⁴ HAMILTON (1975); MARTÍN ACEÑA (1992), 359-398.

⁵ En una obra muy reciente, GARCÍA-BAQUERO (1992) nos ofrece una buena descripción de las diferentes modalidades y caras con las que se presentaba el fraude, que no era sino la respuesta dada a los excesos de una, «en líneas generales, desacertada política fiscal» (hur-

Los esposos Chaunu trabajaron sobre el volumen y número de navíos, y sus conclusiones se asemejaban a las de Hamilton. Del mismo modo que la llegada de plata americana provoca el crecimiento económico castellano y europeo en el siglo XVI, la crisis del XVII –en realidad la depresión del mundo occidental– es la consecuencia lógica de la contracción del comercio americano y de la caída de las remesas de metales en los años centrales del siglo XVII, tal como se podía comprobar a través de registros de la Casa de Contratación. América se satura de productos europeos, la demanda se retrae y la economía americana como conjunto naufraga, arrastrando tras de sí a la española y europea. Es la crisis colonial la que origina y alimenta la depresión castellana y europea. Tan grave les parece la situación, que en su opinión, la propia Carrera de Indias estaba en peligro⁶. En definitiva –añadían– si el tráfico disminuyó, fue porque se produjo un descenso de la producción interna en las Indias. Con los datos oficiales en la mano, fundamentalmente los procedentes de los registros, la crisis estaba servida y documentada; la consecuencia sólo podía ser una: la catástrofe⁷. Muchos historiadores del otro lado del Atlántico han compartido esta imagen del XVII.

1.2.–Otras interpretaciones

M. Morineau someterá las tesis de Chaunu a una crítica implacable. Estima que tanto el número de navíos como su tonelaje son, como instrumentos de medida del tráfico con Indias, unos indicadores bastante groseros. Frente a los registros individuales de carga desde Sevilla, Morineau extrae la información de las gacetas holandesas e informes consulares, información que le llevará a desechar cuanto sobre la crisis y contracción del comercio colonial se llevaba dicho. De acuerdo con sus cálculos, no hubo hundimiento de la llegada de metales preciosos a Europa, sí a España, pero incluso en este caso dicho desplome fue menos pronunciado y más efímero de lo que se ha venido diciendo. Lo que hubo fue una pérdida del control español sobre la producción americana. Es más, Morineau cree que no hay descenso de la producción

tos en las bodegas, soborno de oficiales, la propia forma de los registros, en especial los «reza-gados», tráfico ilícito desde el extranjero, caudales sin registrar, «arribadas maliciosas» –fingimiento de ataques corsarios en el viaje–, organizaciones encargadas de canalizar el fraude...), pp. 141-150). El contrabando respondía también, aparte del tema fiscal, al desfase habido entre demanda y oferta; si España hubiera sido capaz de producir a buen precio y calidad lo que Ul-tramar demandaba, quizás el contrabando no hubiera desaparecido, pero hubiera sido infinitamente más bajo.

⁶ CHAUNU, H y P. (1983); LORENZO SANZ (1979-1980) corrigió estos datos, aunque en esencia poco varían.

⁷ Un buen resumen en BERNAL (1993), 210-211; MALAMUD (1992); PÉREZ GAR-CIA (1989), 186-189.

de plata –el catastrófico declive de las importaciones de plata fue un fenómeno español y no europeo–. Sólo así se entiende el gran comercio que Europa sostuvo con el Extremo Oriente en el transcurso del siglo, «un comercio caracterizado por una constante y elevada transferencia de plata desde Europa hacia Asia para saldar una balanza comercial crónica y gravemente deficitaria para Europa⁸». El edificio hamiltoniano se desmoronaba.

Lynch, por su parte, ofrece un esquema teórico que busca conciliar diferentes aspectos de ambas interpretaciones. Reconocía el desplome de las remesas de metales preciosos (aceptando, por tanto, los datos de Hamilton y Chaunu), pero no admitía la depresión de ambos lados del Atlántico como explicación de la caída. En realidad, afirmaba, si no se reexpedía a la metrópoli, ello se debía al aumento del contrabando y a que ahora muchos metales se quedaban en las colonias para financiar su propio crecimiento; la relación metrópoli/colonias varió, por lo que en lugar de depresión sería más correcto hablar de autonomía. La desaforada presión fiscal de la Corona –añadía– habría provocado que los comerciantes retuviesen sus beneficios allí, reinvirtiéndolos, toda vez que con el transvase a la Península se debían soportar no sólo cargas fiscales crecientes, sino también las cada vez más frecuentes incautaciones. «La crisis de la Carrera de Indias –son sus propias palabras– ocurrió no porque las economías americanas se estuvieran hundiendo, sino porque estaban desarrollándose y liberándose de su primitiva dependencia de la metrópoli».⁹ Una visión así supone reconocer que los destinos de la metrópoli y sus colonias no siempre fueron convergentes ni tenían por qué serlo. La supuesta simultaneidad de la crisis reposaría en la consideración del imperio como unidad cerrada y compacta, lo que no resiste hoy el análisis más elemental. De ahí que J. Fontana sugiriese, ya en 1982, la necesidad de cambiar la óptica del análisis, atendiendo sobre todo a las variables económicas de las propias colonias y no tanto a las de la metrópoli. Ello permitiría, según cree, integrar los planteamientos de Morineau y los de Lynch en un modelo mixto elaborado sobre la base de los datos americanos¹⁰. En esta misma línea, ha escrito recientemente:

«A partir de mediados del siglo XVII, parece haber un crecimiento del tráfico de mercancías de Europa a América, que haría más plausible el aumento de los retornos de metales preciosos, postulado por Morineau, que la fuerte contracción que muestran las cifras oficiales registradas en Sevilla. Parece que convendría, por consiguiente, explorar la posibilidad de que sean los cambios acaecidos en la economía colonial americana los

⁸ MORINEAU (1978, 1985). Las tesis de Morineau serán contestadas por GARCIA-BAQUERO (1986), 87-124.

⁹ LYNCH (1970) II, 272.

¹⁰ FONTANA (1990), 11.

que han determinado las transformaciones que advertimos en la naturaleza y dinámica del comercio a través del Atlántico¹¹».

I.3.—El siglo XVII americano

Diez años más tarde, los estudios del comercio novohispano se han multiplicado al tiempo que seguía la revisión en profundidad de tópicos en la línea iniciada por Lynch. Por lo que se refiere a los niveles demográficos, los estudios regionales (Ch. Gibson, A. Lira, C. Rabell, D. Reher...) nos hablan de comportamientos desiguales con áreas de pérdidas, pero también de ganancias y reajustes. J. C. Chiaramonte, por ejemplo, no entiende cómo se puede amoldar la crisis secular con la recuperación demográfica observable en la segunda mitad de siglo. Se están superponiendo dos historias engarzadas, pero diferentes. De un lado, la población indígena (sobre el 80% del total), campesina en su mayoría, sin excedentes con los que participar del consumo urbano, y ajena, por tanto, a las fluctuaciones del gran comercio novohispano y transatlántico; de otro, el desarrollo de una economía de mercado que demanda mano de obra asalariada alrededor de las haciendas, de las minas, de las ciudades. Son dos procesos que no deben confundirse, pues representan dinámicas con tendencias divergentes¹². J. H. TePaske y H. S. Klein, en un artículo publicado en *Past and Present* (1981), ponían en duda la hipótesis de la depresión mostrando que los ingresos fiscales permanecieron más o menos constantes en el siglo, y no en descenso, y deducían que si las rentas no habían bajado, la producción tampoco; en consecuencia, la depresión era simplemente un estancamiento; suponían, además, que la crisis de la maquinaria central del imperio se tradujo en una contracción de la recaudación de los impuestos y derechos por parte de la metrópoli y en una mayor actividad económica en las colonias; los colonos americanos producían sus propios alimentos y también productos artesanales, de manera que se hizo innecesaria la introducción de productos de gran volumen y bajo precio, importándose, en su lugar, en parte al menos, cargamentos con productos manufacturados más ricos, cuya producción estaba lejos de la metrópoli¹³.

«¿Se puede sustentar seriamente —se pregunta R. M. Serrera— que el siglo XVII fue para la América española un siglo de crisis?» «Sin duda alguna habría que aceptar —responde— la plena validez del término en su significado genuino de cambio o transformación, pero bajo ningún concepto en el sentido de languidez o postración de la vida colonial. Desde una perspectiva europea —añade— se tendió a valorar el curso interno de los reinos ultramarinos en función de los indicadores que podían en efecto incidir muy directamente en la

¹¹ FONTANA (1991), xxiii.

¹² Un buen resumen de esta polémica, en PÉREZ HERRERO (1989, 69-110; FISHER (1991) 12 y ss.

¹³ TEPASKE y KLEIN (1981), 116-135.

política metropolitana: el tráfico legal atlántico y las remesas de metales preciosos ligadas al puerto de Sevilla. Pero no está claro que tales valores –continúa el historiador sevillano– reflejen necesariamente el panorama interno de las Indias españolas. Las correlaciones automáticas en este siglo, como ya advirtiera Bakewell en 1971, no son válidas. Aumentó el coste de mantener la integridad territorial; los mayores gastos en defensa y la crisis del sector argentífero hicieron que cada vez fuera menor la aportación de recursos a las finanzas imperiales; a lo largo de la centuria, el Atlántico fue distanciando, más que uniendo, a 'entrambas Españas' hasta el punto de que en las décadas finales funcionaban como miembros autónomos, con ritmo y vida diferenciados, de ese gran organismo teórico que era el imperio del rey Católico.»

Constatación necesaria y lúcida que compendia las líneas de investigación histórica más reciente. En síntesis:

«las Indias españolas, más libres del control institucional ejercido por el estado en la centuria fundacional, ofrecen en el siglo XVII un cuadro general que no podemos calificar como de estancamiento ni como de desarrollo, sino de ajuste y transformación interna. En términos vulgares cabe afirmar que no es una situación mejor ni peor, sino distinta. En la esfera económica, una estabilización y ulterior declive del sector argentífero y la articulación de un auténtico mercado regional sustentado en una creciente circulación interna (...) Todo ello configura un modelo de crecimiento más natural, más autárquico, que no depende tanto de los impulsos recibidos desde la metrópoli cuanto al estímulo espontáneo interno. Es como si el antiguo crecimiento económico hacia fuera estuviera siendo sustituido por un crecimiento económico hacia adentro, en el que no se suspenden del todo los intercambios con la Península ni el comercio ilícito y directo con las otras potencias extranjeras que operan desde sus cercanos enclaves antillanos»¹⁴.

¹⁴ SERRERA (1990, 315-316); ver pp. 310-366, y sobre todo, los cuadros de las pp. 335 (ingresos de la Caja matriz de Lima de 1601 a 1700), 336 (excedente fiscal de la Caja matriz de Lima enviado a España y gastos de defensa y guerra) y 340 (producción quinquenal de plata en América de 1601 a 1650). En 1690, la Real Hacienda de México envió a España el 17,2 % de sus ingresos –2.261.831 pesos– gastando el 64,8% de los mismos en defensa; por lo que se refiere a la producción argentífera se ha comprobado que en Nueva España la producción se mantuvo hasta 1640, cae algo hasta 1670 y se reactiva, durando esta reactivación al menos un siglo. La producción de plata y de azogue en Perú se sostuvo hasta fines de siglo, cuando se inició el bajón. «No casan, así, las fechas de disminución de la producción con los envíos de plata a España (...) Todo esto ha inducido a replantear la hipótesis de una crisis económica general en América durante esta centuria, sustituyéndose por la de un reajuste general de dicha economía con traslado de capitales del sector minero a otros como el agrícola, el ganadero o el de las manufacturas obrajeras», en CIUDAD, LUCENA y MALAMUD (1992), 288-289. Obras más recientes y de gran interés en MALAMUD y Otros (1993); SALMORAL (1990).

I.4.–La segunda mitad del siglo XVII peninsular

Por lo que se refiere al ámbito peninsular, L. García Fuentes publicó en 1980 un extenso estudio sobre el comercio colonial durante la segunda mitad del siglo XVII, justo el medio siglo que faltaba en los análisis de Chaunu y García-Baquero. García Fuentes concentraba su interés no tanto en el recuento de los barcos y su tonelaje cuanto en lo que éstos llevaban dentro, es decir, en la exportación creciente de productos agrícolas andaluces a las colonias; ésta era su gran aportación¹⁵. Las importaciones de metales preciosos, en cambio, bajaron de forma clara en los cuatro últimos decenios debido, entre otras razones, a que el gobierno imperial se reservaba una proporción mayor de metal para sus gastos; entre 1650 y 1659, España recibió un total de 17.367.346 pesos, cantidad que desciende a 9.336.314 en el decenio siguiente, y aunque se experimenta una ligera mejoría entre 1670 y 1679 (10.042.357), aún descenderá más a partir de 1680 y hasta 1699. El declive de estas entradas «que, inevitablemente, era causa y reflejo de un bajón paralelo en las exportaciones a América, habida cuenta su vinculación a un círculo vicioso de depresión económica», sirve a J. Fisher de fundamento para cuestionar la «validez de la tendencia revisionista en la historiografía de comienzos de los ochenta», según la que la revitalización de España no debería situarse en torno a 1700, sino hacia 1680 (ver cuadro I)¹⁶.

¿Contracción o expansión del comercio atlántico en el siglo XVII? Con los datos oficiales en la mano, la respuesta no ofrece dudas. Sin embargo, las cosas no están tan claras si se valora otro tipo de fuentes que sugieren la existencia de un tráfico «extraviado» de proporciones incalculables tanto con la metrópoli como con los demás países europeos. En realidad, ello no dejaría de ser sino una exteriorización más –otra cara, si se prefiere– de la lasitud de los vínculos oficiales entre ambos lados del Atlántico, algo que no se ajusta en absoluto a la imagen tradicional y que en modo alguno cabe imputarse tan sólo al fraude. Crece, y no por casualidad, la convicción de que las variables del tráfico no reflejan un colapso de la economía española en conjunto, aunque sí dejan entrever, por el contrario, signos inequívocos de un cambio de coyuntura al alza. Recientes monografías de carácter regional, al margen de enfoques y matices cronológicos, permiten sentar las bases de una historia global en la que se reafirma este aserto y se pone de relieve que la decadencia peninsular ni se inicia en la segunda mitad del siglo XVII ni concluye con la centuria; cada vez parece más claro que en las postrimerías del siglo XVII se vive un período, como ha constatado H. Kamen, de recuperación, de estabilidad

¹⁵ GARCIA FUENTES (1980), pp. 266-291; cifras sobre importación de metales, en p. 383, (1991).

¹⁶ FISHER (1991), 79-80.

económica (aunque sea una «estabilización en la miseria») y financiera¹⁷. En términos relativos, pues, el comienzo de la estabilización y el restablecimiento del país no deben ser situados en 1700, sino veinte años antes. P. Vilar ya nos advirtió, en su magna obra sobre Cataluña, que en esta época los campesinos catalanes aprendieron a producir para vender, y que en los caminos catalanes, pese a presentar un estado lamentable, abundaban los tráficos con productos de la tierra como el aguardiente o textiles, tráficos modestos en apariencia pero que constituirán la base de la industrialización y del desarrollo modernos. Nombres tan significativos en el mundo de los negocios como los Feu, Feliu de la Penya, Durán o Dalmases manifiestan su satisfacción. Dinamismo frágil si se quiere, pero dinamismo al fin y al cabo que nos habla de una innegable recuperación catalana¹⁸. Algo semejante puede decirse de Valencia, donde hacia 1690 ya se habían alcanzado los antiguos esplendores del seiscientos¹⁹. Contra lo que pensara José Gálvez, en 1700 el país no estaba tan agonizante como su rey muerto, Carlos II. Y si ello es así, no tiene ningún sentido plantear la idea de que la decadencia peninsular fue una consecuencia más o menos directa del descenso de los envíos de caudales de Indias y de la contracción del tráfico atlántico. De ahí que A. M. Bernal, en su excelente estudio sobre la financiación de la Carrera de Indias, se pregunte con cierta ironía si no sería la depresión del siglo XVII una extraña alucinación provocada por la laguna informativa²⁰.

Es claro, por tanto, que se debe revisar el viejo modelo, ordenar de nuevo las piezas, lo que supone reconocer que hubo durante la segunda mitad cambios de base en las economías y en el mismo comercio colonial y que estos cambios pudieron ser tal vez los que determinaron las transformaciones que observamos en la naturaleza y dinámica del comercio a través del Atlántico, precediendo en muchos años a las «reformas borbónicas», que pasarían a ser más la consecuencia de ellos que su causa²¹.

II.-EL REFORMISMO: PROYECTOS Y REALIDADES

II.1.-Los grandes objetivos

Tales observaciones me parecen oportunas como hipótesis previa a la hora de enfocar el alcance y las limitaciones del reformismo español del

¹⁷ KAMEN (1981), 107-230, ver esquemas de comercio de la pp. 182, 194, 195 y 206-218; FISHER (1992) ha vuelto en su último trabajo a defender la tesis tradicional.

¹⁸ MARTINEZ SHAW (1986), 60 y 61.

¹⁹ Basta simplemente hojear el bien documentado capítulo-resumen de J. M. Pérez en la *Historia de España* dirigida por A. Domínguez Ortiz -volm. 6- para comprobar hasta qué hasta dónde el país se recuperaba desde el punto de vista económico tanto en el plano general como en el regional.

²⁰ BERNAL (1993) 209.

²¹ FONTANA (1982), XIII-XXIII.

siglo XVIII en relación con el comercio colonial, eje, como es por todos sabido, de las preocupaciones de ministros y/o particulares y pieza central del sistema; hipótesis pertinente también a la hora de comprobar si existió o no concatenación entre comercio colonial y crecimiento económico general y regional durante la centuria. En cualquier caso, lo que interesa subrayar es que las llamadas reformas, al menos hasta la década de 1755-1765, no fueron muy diferentes a las medidas adoptadas en tiempos de los Austrias; casi siempre se trató de simples normativas coyunturales de reajuste con objetivos bien concretos. El Estado se limitó, al menos hasta la llegada de las reformas carolinas y los decretos de Libre Comercio, a garantizar el cumplimiento de cuatro objetivos:

- traer la plata,
- exportar mercancías,
- dar ocupación a la Marina española y, por encima de todo,
- restablecer la dependencia mutua de ambas partes del imperio.

El éxito de este sistema comercial dependió del grado de acierto con el que se ensamblaron dichos objetivos, y sobre todo, se alcanzó el último de ellos. No cabe duda de que los gobiernos ilustrados buscaron el desarrollo económico de los territorios de Ultramar y el fomento del comercio, pero entendieron también que lo más importante, el objetivo prioritario por excelencia, era mantener la estabilidad de la relación colonial entre la metrópoli y las provincias de Ultramar²². Para contribuir a una mejor aceptación del monopolio, dada la trascendencia que tenía para el Estado el asegurar la transferencia de los recursos obtenidos de los dominios americanos, la política comercial dictada desde la metrópoli debía ofrecer, al menos como medida cautelar, alguna contrapartida atractiva a los grupos dominantes en la sociedad colonial. En efecto, desde el reinado de Carlos II hasta la oleada reformista de la segunda mitad del siglo XVIII se produce, con el beneplácito de la Corona, la entrada del criollismo en los organismos burocráticos (audiencias, corregimientos y otros cargos), buscando con ello aumentar el grado de identificación de los intereses de la oligarquía colonial con los del gobierno y la economía metropolitana²³.

Luego, más que de cortes decisivos o rupturistas, como se solía interpretar tras el acceso del reformismo al poder, se tiende a hablar de un cierto continuismo, que iría desde el último cuarto del siglo XVII hasta al menos los decretos

²² DELGADO RIBAS (1990), 500-501.

²³ GARCIA-BAQUERO (1992), 338-340. LEDY PHELAN definió esta situación como «un compromiso plausible entre lo que idealmente deseaban las autoridades del gobierno central y lo que las condiciones y presiones locales podían tolerar», la cita está tomada de la obra de A. GARCIA-BAQUERO (1992), pp.339; ver también Lynch (1991).

de Libre Comercio. Los aspectos renovadores en este largo período de tiempo fueron más bien escasos, de manera que los continuismos primaron sobre las reformas, unas reformas reducidas en número, moderadas en los planteamientos y titubeantes en su ejecución, reformas que no dejaban de ser –lo repetimos una vez más– sino respuestas puntuales a viejos problemas heredados:

- pugna por el control del monopolio,
- participación creciente de los extranjeros tanto en las exportaciones como en las importaciones y
- urgencias fiscalistas de un Estado imperiosamente necesitado que veía en el comercio colonial una de las soluciones más factibles.

II.2.–1717-1765: medidas coyunturales sin plan globalizado de reformas

Los decretos sobre el Libre Comercio marcan la línea divisoria que separa los dos grandes períodos del comercio colonial propiamente dicho.

A comienzos del siglo XVIII, el tan cacareado monopolio comercial se hallaba reducido a poco más que una mera ficción. Como señalaría en su momento A. García-Baquero:

«dos siglos de vigencia de un sistema mercantil absolutamente inoperante habían terminado por convertir a las colonias españolas en una especie de condominio de las principales potencias europeas, de suerte que si España llegó al siglo XVIII conservando intacto su imperio ello se debió, básicamente, a la tolerancia de esos países, a los que resultaba más rentable que nuestro país cargase con los cuantiosos gastos de la administración del imperio, en tanto que ellos se llevaban, impune y limpiamente, casi todas las ganancias²⁴».

Y esta pérdida del control de nuestro comercio no hizo sino agravarse con la Guerra de Sucesión y los acuerdos de Utrecht, donde se concedió a Inglaterra, además del Asiento de Negros, licencia para enviar anualmente a nuestras colonias un Navío de Permiso de 500 toneladas con la facultad de comerciar, libres de impuestos, en cada una de las ferias que se celebraban en Veracruz y Portobello. Parecida era la situación del comercio interprovincial americano, sometido, asimismo, a una fuerte dependencia extranjera²⁵.

Ahora bien, para nuestros gobernantes, en su condición de mercantilistas, una balanza favorable como meta de la política económica sólo era posible si se contaba con el mercado americano, lo que exigía como condición previa su rescate de las manos extranjeras.

²⁴ GARCÍA-BAQUERO (1986), 126.

²⁵ WALKER (1979).

Remonopolizar el comercio de Ultramar, «hijo predilecto de la economía borbónica», será, pues, uno de los primeros y más difíciles retos del proyectismo²⁶. A tal fin responden algunas de las medidas más significativas:

1717: Traslado del Consulado y de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz (mejor ubicación, reducción de costes, cargar buques de mayor calado...); este cambio de cabecera del monopolio tuvo un efecto más simbólico que real y, de paso, provocó una polémica de rancio sabor local entre las capitales andaluzas.

1720: Real Proyecto de Flotas y Galeones, redactado por el propio Patiño. Se pretendía recuperar la regularidad de los convoyes conocidos como flotas y galeones, con el recurso auxiliar de la remisión de *registros sueltos* (particulares que se unían a la flota o que podían viajar cuando les conviniese más), al tiempo que se modificaba el sistema fiscal, suprimiendo el viejo almojarifazgo de origen musulmán por el derecho de palmeo, impuesto basado no en el valor de las mercancías, sino en el espacio que ocupaban en el navío, medido en palmos cúbicos, y sobre el que se cobrará, desde 1724, un canon fijo; aunque permitió algunas ventajas fiscales, fracasó totalmente, pues acabó multiplicando los problemas que pretendía resolver: simplificar el exceso de formalidades burocráticas, eludir las declaraciones falsas u ocultaciones y restringir las reexportaciones aplicando gravámenes a los «productos de la tierra²⁷». Tasar en función del volumen ocupado por las mercancías con independencia de su calidad es la forma más directa de premiar las manufacturas extranjeras en perjuicio de los productos nacionales, básicamente de origen agrario. Esta situación se mantuvo hasta los decretos de Libre Comercio de la década de los sesenta.

Política de creación de compañías privilegiadas de comercio, siguiendo el modelo mercantilista francés²⁸. Esta alternativa no tenía nada de original. Las empresas se organizaban como sociedades por acciones y los poderes públicos solían disponer de una participación más que simbólica. Tuvieron como función gestionar, en régimen de monopolio comercial, el pertrechamiento de determinadas áreas de América próximas a los establecimientos de potencias rivales. Existían territorios, como fue el caso de Venezuela, de donde no había procedido ningún retorno entre 1706 y 1722; para solucionarlo se crea la Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728, más tarde Compañía de Filipi-

²⁶ Sobre el «proyectismo», ver MUÑOZ PÉREZ (1947, 1955).

²⁷ DELGADO RIBAS (1990), 458-476.

²⁸ MATILLA QUIZA (1982), pp. 269-402.

nas), bien estudiada por Hussey y M. Gárate ²⁹. En verdad que, salvo ésta, las demás que aparecerán más tarde –Campeche (1734), La Habana (1740), Sevilla (1747) o Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias (1755)³⁰– tuvieron una vida tan fugaz como mediocre «y no contribuyeron a la consecución de los objetivos para los cuales habían sido creadas³¹».

Pese a estas medidas, lo cierto es que a lo largo de esta etapa el comercio entre la metrópoli y sus colonias se mantiene estancado hasta la guerra de España con Inglaterra en 1739. García-Baquero piensa, en cambio, que la recuperación de la onda depresiva tendría lugar entre 1709 y 1722, sucediéndose desde esta última fecha hasta 1748, aunque siempre de forma muy suave, muy pausada. La guerra con los ingleses obligó a cambiar el sistema de flotas por el comercio por registros sueltos; paradójicamente, aumenta el comercio y con él los ingresos de la Hacienda (fecha de arranque definitivo de intensificación de la tendencia, según García-Baquero). Los precios caen de manera fulminante en América, lo que dañó los intereses de los importadores limeños y mexicanos y de los transportistas gaditanos; unos y otros presionarán cuanto está en sus manos ante la Administración y ésta responde restaurando el sistema de flotas para Nueva España en 1754, si bien es verdad que ya nada fue igual, máxime una vez fracasada la reforma fiscal de Ensenada. La indigencia de la Hacienda hizo que el hallazgo de nuevos ingresos fiscales fuera una necesidad cada vez más apremiante.

Para los ilustrados españoles, el libre comercio empieza a ser no sólo ya la solución idónea –como insinuara Campillo–, sino la única posible. En 1764 se crea una Junta para el estudio del Comercio Libre, de la que forman parte Campomanes, Ortiz de Landázuri y Francisco Carrasco. Dos años antes Campomanes había anticipado estas ideas en sus «Reflexiones sobre el comercio español a Indias»; Campomanes rechazaba el monopolio de un sólo puerto, el gaditano, porque, en su criterio, se necesitaba extender la base territorial del comercio colonial a otros puertos y áreas económicas del país y de Ultramar. Pensaba, siguiendo el modelo inglés o lo que él estimaba como tal, que las colonias debían funcionar como mercado reservado para la producción de la metrópoli; pero la Península, a su vez, tenía que producir y ofertar mercancías de calidad y a precios competitivos, pues de lo contrario corría el riesgo de que el comercio fuera ocupado por otras potencias y la recaudación tributaria bajaría. Como ésa fue la realidad, y dado que no se podía prescindir de los recursos indianos, no quedó otra alternativa que permitir la entrada de las manufacturas extranjeras, lo que terminó desvirtuando uno de los objetivos más retóricamente defendidos³².

²⁹ GARATE OJANGUREN (1990); la misma autora tiene en imprenta el análisis de La Compañía de La Habana.

³⁰ OLIVA MELGAR (1987).

³¹ DELGADO RIBAS (1990), 513-514.

³² BERNAL (1993), 300.

Cada vez son más los especialistas (Klein, Barbier, Delgado Ribas, Fradera, Oliva, Pérez Herrero, Fontana) ..., para los que, de las dos consecuencias que podía tener el aumento del tráfico, la de asegurar ingresos a la Corona fue la más acuciante, la que afectó más directamente a estos políticos, de modo que cuando llegó el momento en que hubo que decidir si se apoyaba el crecimiento económico primero, procurando que las exportaciones estuvieran formadas por mercancías nacionales, aunque fuera a costa de reducir el tráfico, o si se prefería optar por la primera haciendo la vista gorda acerca de la procedencia de las mercancías, con tal que maximizaran los ingresos fiscales, escogerán esta solución. No era la primera vez³³.

II.3.—El libre comercio

El punto de partida de esta nueva política lo constituyó la puesta en marcha en 1764 de un nuevo sistema de navegación regular entre La Coruña y los puertos de La Habana y Montevideo (los buques-correo), sistema cuyos efectos se ven inmediatamente reflejados en la vitalidad de los muelles del puerto gallego³⁴.

Con el *Decreto y Real Instrucción de 16 de octubre 1765* desaparece el monopolio gaditano y se habilita un total de nueve puertos en la Península para el comercio directo con las islas de Barlovento (Cuba, Santo Domingo, Trinidad y Puerto Rico); estos puertos, además del de Cádiz, eran los de Sevilla, Alicante, Gijón, Barcelona, Santander, La Coruña, Málaga y Cartagena. Con el tiempo tales franquicias y privilegios se extendieron a otros puertos de la Península (Los Alfaques, Tenerife, Palma de Mallorca, Almería) e Indias (Yucatán, La Luisiana, Campeche). Además, se introducía también uno de los primeros elementos constitutivos de la futura y definitiva reforma fiscal, cuyo pleno desarrollo tendrá lugar con el Reglamento: el principio de tributación *ad valorem*.

El *Reglamento y Aranceles para el Comercio Libre* de España y las Indias de 12 de octubre de 1778 es la medida más importante y controvertida de todas las emanadas en la época carolina; los textos legales posteriores no harán sino ahondar el surco ya abierto. Reafirma y consolida las tres piezas clave del nuevo sistema de navegación transatlántica insinuado en 1765:

1.—*Habilitación de varios puertos* del litoral español y americano para comercio directo,

³³ Una lista detallada de los trabajos sobre la Hacienda hasta 1988 en KLEIN y BARBER (1988), 35-52.

³⁴ ALONSO ÁLVAREZ (1986). Aunque Alonso Álvarez tiene muchos y excelentes trabajos, éste es el que mejor explica el tráfico colonial en el contexto de la sociedad y de la economía gallegas del momento.

2.–consolidación del *navío de registro* suelto como medio usual de transporte oceánico y

3.–sustitución de los derechos de palmeo y toneladas por el principio de tributación *ad valorem*.

Los tipos de gravamen podían oscilar en función de la procedencia de las mercancías o del puerto de destino de la expedición colonial; se gravaba a las mercancías extranjeras con un 7% de su valor mientras que a las del «país» o «nacionales» sólo con un 3%, lo que en teoría no dejaba de ser un trato diferencial a favor de los productos españoles; otra cosa muy diferente es lo que acabó sucediendo en la práctica.

Desde su misma implantación, el libre comercio ha sido objeto de una polémica tan sonora como perseverante, alimentada justamente por las continuas revisiones que nos llegan del otro lado del océano, en donde por fortuna poco va quedando de los anteriores presupuestos interpretativos que identificaban de manera simplista «reformismo borbónico» y «libre comercio» con «prosperidad» y «modernismo»; es más, sabemos que en regiones como Nueva España la tasa más elevada de crecimiento económico se produjo en la primera mitad el siglo XVIII, y no en la segunda. En cualquier caso, «la tesis del crecimiento económico ascendente dieciochesco tendrá que revisarse con cuidado en los próximos años para comprobar las diferencias regionales y sus ritmos específicos. Es evidente –escribe Pérez Herrero– que ninguna generalización es válida si tenemos en cuenta la diversidad de las economías latino-americanas en dicho período³⁵».

Después de esta enumeración del marco administrativo y legal del comercio colonial, quiero detenerme brevemente en dos de los aspectos del libre comercio que mayor polémica han suscitado:

- repercusiones sobre la estructura, el volumen y direcciones del tráfico en general
- e incidencia como factor de crecimiento económico en las diversas economías regionales metropolitanas.

J. Fisher estableció, en 1985, las cifras oficiales del tráfico americano por los distintos puertos durante el período de vigencia del «libre comercio» (Cuadros IV y V)³⁶. Para el historiador británico, el valor de las exportaciones pasó de 100 en 1778 a 338 en 1796 (cuadro II), el índice correspondiente a los efectos considerados nacionales se multiplicó por 5, aumentando además su participación en el total exportado desde el 38% al 57%. Más espectacular aún fue el alza del valor de las importaciones, que vieron escalar su índice

³⁵ PÉREZ HERRERO (1991), 218.

³⁶ FISHER (1985), 92-151.

hasta un 1.541 en 1796 (cuadro III). Aunque los cálculos sean cuestionables –tomar como punto de referencia 1778 para medir el impacto de la reforma comercial no parece la fecha más apropiada habiendo una guerra por medio–, crecimiento hubo y bastante. Ahora bien, inferir ahí que se trató de «una era de prosperidad y crecimiento económico sin precedentes tanto para España como para la América española» es, como luego se verá, muy discutible.

El comercio español amplió sus puertos representados, aumentó el volumen y su valor, pero la naturaleza de los intercambios siguió gravitando sobre las mismas líneas de oferta y sobre las producciones de las grandes economías mineras. América continuó siendo un mercado de compensación a la deficitaria balanza que manteníamos con los países europeos, un mercado del que importábamos materias primas y metales preciosos (56% del valor importado) y al que enviábamos productos alimenticios con algunas manufacturas del país, poca cosa siempre en comparación con las extranjeras de reembarque, a menudo solapadas o camufladas bajo la etiqueta de «nacionales».

En 1970, J. Fontana elaboró un modelo de funcionamiento del comercio o, como él mismo lo denominó, una «imagen a escala», modelo que me sigue pareciendo válido, pues explica de manera convincente la intrincada red de relaciones existentes entre los distintos flujos comerciales del conjunto general y de éstos con las áreas económicas en las que actúan³⁷. Ahora bien, estos flujos y estas relaciones, ¿fomentaron el crecimiento económico peninsular?, ¿alteraron la naturaleza de las economías implicadas, tanto en la Península como en Ultramar? ¿Cuál fue su acción real sobre ellas y la respuesta de esas economías y sociedades en las que se insertaban?

III.–LIBRE COMERCIO Y CRECIMIENTO ECONOMICO

III.1.–La economía ultramarina, bajo los efectos del libre comercio. Algunas notas.

Como en el caso de la metrópoli, parece claro que la tesis del crecimiento borbónico continuo y acelerado debe ser examinada de nuevo en función de la crítica de las cifras oficiales existentes³⁸. Para empezar, al menos en Nueva España la producción de plata en la segunda mitad del siglo, medida en valo-

³⁷ FONTANA (1970), 3-23.

³⁸ PÉREZ HERRERO (1991), 239-242. Además de FISHER, si bien de forma más matizada, la imagen que ofrecen los manuales de CIUDAD, LUCENA y MALAMUD (1992), p. 373, y MALAMUD, MARTINEZ SEGARRA, PARDO y SEPULVEDA (1993), es también muy positiva para el reformismo. Ver también RODRIGUEZ (1993).

res constantes, no tuvo el ascenso espectacular que las cifras oficiales indican. Se creía que, al menos allí, la producción minera había crecido durante la época de máximo auge del reformismo borbónico, y, por tratarse de un sector punta, ocasionaría efectos de arrastre sobre los demás sectores económicos, que acabarían experimentado, como consecuencia, una sensible mejoría. E. Van Young niega estos supuestos; para el historiador americano, «el cambio inducido por la nueva política del reformismo borbónico en la agricultura fue mínimo», y las tasas de crecimiento demográfico, al que otorga una importancia decisiva en la ampliación y especialización de los mercados, se estancan o descienden como consecuencia de las presiones malthusianas. Durante toda la segunda mitad del siglo XVIII se entrelazaron presiones inflacionarias, estancamiento de los niveles salariales reales, caída de la productividad agrícola y generalización de la escasez. Luego no se debe seguir argumentando que hubo, para el conjunto del área latinoamericana, un crecimiento económico constante y uniforme a lo largo del siglo XVIII y que éste fue causado por la introducción de las medidas reformistas. Hay que diferenciar áreas de áreas y sectores de sectores. En cualquier caso, se asienta y consolida la tesis de que el siglo XVIII no fue tan refulgente, armonioso y productivo como se nos había habituado a ver, sino todo lo contrario³⁹.

«En líneas generales argumenta J. M.³ Delgado Ribas puede afirmarse que las nuevas medidas favorecieron el crecimiento de las economías portuarias ligadas al comercio con España, como resultado de la expansión del gasto público en ellas y de las nuevas oportunidades del lucro mercantil que el comercio libre ofreció para los exportadores de la economía (...). Sin embargo, en lo que hasta entonces habían sido las regiones neurálgicas –México Central, Nueva Granada y Perú–, el impacto fue claramente negativo. El último tercio del siglo XVIII presencia lo que la historiografía americana ha bautizado la ‘crisis colonial’: el inicio de la etapa depresiva, caracterizada por la ruptura de los mecanismos reproductivos que habían dotado de dinamismo a la economía interna de la colonia y por una profunda crisis social, provocada por el aumento de la detracción fiscal sobre un campesinado y un proletariado urbano atrapados por el descenso de sus ingresos y el alza del precio de las subsistencias⁴⁰»; los movimientos antifiscales no fueron infrecuentes en Perú, Quito y Nuevo Reino de Granada.

Por otro lado, la competencia tanto del comercio legal como del contrabando, al que el nuevo sistema impositivo dio alas, favoreció en muchos lugares la ruina de las haciendas agrícolas, destruyó industrias indígenas, frenó el desarrollo de un comercio y una marina competitivos y derrumbó el

³⁹ YOUNG (1992); ver la breve y clara exposición de PÉREZ HERRERO (1993) en 193-203. De esta lúcida crítica hemos tomado una base importante del texto.

⁴⁰ DELGADO RIBAS (1990), 529-532.

tradicional sistema de precios diferenciales sin que se produjera un desarrollo mercantil alternativo. Desmonetización, desindustrialización y desurbanización, tres caras de una misma realidad.

Sin pretenderlo, los Borbones estaban quebrando el equilibrio tan celosamente sostenido entre la estructura imperial y los grupos de poder indiano, lo que acabará costándoles muy caro. Durante el período del gobierno de Carlos III se trató de manejar los asuntos americanos desde una posición de fuerza (centralización, autoritarismo y elevados impuestos), y si no hubo mayores problemas con las élites, fue porque de hecho el gobierno «reformista» no consiguió arrancar recursos extra de éstas.

III.2.—¿Hubo alteraciones de la estructura productiva de la metrópoli?

¿Y en el caso metropolitano? Pocos se atreverían hoy a identificar mecánicamente reformismo-libre comercio con reactivación de la economía española. A medida que los estudios regionales han dejado de contar simplemente barcos y describir de manera superficial las mercancías y se han adentrado en lo que había detrás de los puertos, es decir, en las economías y sociedades implicadas en ese tráfico, los triunfalismos han desaparecido. Nadie pone en duda ya que una cosa fueron las medidas de «libre comercio» y otra muy distinta y más compleja la realidad de las conexiones de las colonias con su metrópoli y, dentro de ésta, el impacto en las respectivas economías regionales.

Fue en el I Congreso de Historia Económica de España (Barcelona, mayo 1972) cuando historiadores como M. Izard, C. Martínez Shaw, A. García-Baquero, J. Maluquer y J. Fontana empezaron a preocuparse por el desigual crecimiento económico de la España del siglo XVIII e intentaron hallar respuestas a estas diferencias en el estudio de los efectos de arrastre del «libre comercio»⁴¹. Desde prácticamente todas las áreas geográficas en las que hubo algún puerto habilitado, se intentó medir la incidencia que en ellas tuvo el mercado americano. Cuanto más se iba profundizando, menos consistente parecía la hipótesis de los efectos de arrastre, al tiempo que empezaba a cuestionarse la intención por parte de los gobiernos ilustrados de dinamizar la economía del país mediante los decretos de Libre Comercio.

En Diciembre de 1985 se celebró, patrocinado por el Banco Exterior de España, un Simposio sobre Libre Comercio y crecimiento económico (1760-1824). El objetivo de los organizadores era presentar los distintos estudios regionales existentes y revisar las ideas hasta entonces admitidas. Hubo representantes de prácticamente todas las regiones afectadas por el libre comercio —faltó únicamente representación de los puertos de Gijón, Almería, Los Alfaques y Cartagena, hoy ya bien estudiados—. Como para precisar la contribu-

⁴¹ NADAL, J y TORTELLA, G. (eds.) (1974).

ción real de este comercio al crecimiento económico español habría que demostrar la existencia de una correlación positiva entre la expansión de los intercambios, el aumento de la renta nacional y de la renta per cápita, lo que con los datos disponibles resultaba ser una empresa harto difícil, por no decir imposible, se consideró mejor evaluar las alteraciones habidas en los sectores ligados a la exportación como respuesta al mercado americano. Muchas imágenes históricas se desvanecieron ante la evidencia de los datos; ni en la agricultura, pese a harinas castellanas y aguardientes catalanes, ni en el sector industrial, salvo los textiles de Cataluña, hay indicios de un claro desarrollo ligado al mercado colonial; se destruyó, por tanto, el tópico de unas economías regionales en alza gracias a que sus puertos entraron en los circuitos del comercio colonial. Sobre este punto volveremos a tratar al final del trabajo.

III.3–Las economías regionales⁴². El caso catalán

En el caso de los puertos andaluces, Cádiz siguió acaparando una porción muy importante de estos intercambios, pero la «etapa de libre comercio» no parece haber alterado los hábitos y el quehacer del comercio gaditano. En términos de crecimiento económico regional bajoandaluz, el resultado fue sin duda negativo; durante mucho tiempo se ha polemizado sobre si existieron o no capitales suficientes (Bernal, Collantes y García Baquero) y si se perdió o no la oportunidad de que se industrializara la región; la respuesta, –dice García-Baquero– debe desplazarse hacia la responsabilidad de los grupos directamente beneficiarios de tales capitales y su utilización:

«En efecto, parece haber sido falta de interés de los cosecheros, de una parte, y de los cargadores, por otra, lo que determinó la esterilidad industrial del comercio colonial (...) No estamos, evidentemente en presencia de una burguesía dinámica y emprendedora, sino más bien de un sector económicamente conservador que incluso concedía valores suplementarios al prestigio socionobiliario del rentista. En todo caso, debe quedar claro que tal vez si Andalucía hubiese dispuesto de una infraestructura regional con algún germen de industrialización, quizás estos comportamientos hubieran sido diferentes⁴³».

Como casos excepcionales se pueden considerar a San Sebastián y La Coruña. Gracias al mercado colonial efectuado por la Guipuzcoana, los comerciantes donostiarras acumularon sumas importantes de capital, pero que sus negocios

⁴² MARTINEZ SHAW (1987), 75-89. La relación entre el desarrollo económico en Cataluña y la Carrera de Indias ha sido un tema preferente en la obra de Martínez Shaw, y sus magníficos análisis han servido de guía y estímulo para los investigadores de otras áreas peninsulares.

⁴³ GARCIA-BAQUERO (1992), 343.

marcharan bien o mal tenía poco que ver, a juicio de M. Gárate, con la presencia de productos de la tierra, agrícolas e industriales, en los muelles. Más allá de las áreas próximas a los puertos, en las tierras del interior, vivía una población mayoritariamente agrícola, pero que sin embargo, y aun después de la generalización del maíz, no produce lo suficiente para sí y menos para el resto de los hombres no dedicados al campo, que tampoco eran demasiados. Como sucederá en Cantabria, las expectativas abiertas por el mercado colonial condujeron en Guipúzcoa a la vertebración de un modelo económico dual no exento de equilibrio. De un lado, la economía interior de la provincia, enraizada en la tierra y en el mundo rural, y de otro, la donostiarra, volcada hacia los intercambios de largo alcance y con muy escasos vínculos sobre el quehacer económico de la provincia. Además, la difusión del maíz y la libertad foral de importar subsistencias para paliar las deficiencias de una explotación agrícola insuficiente jugaron un papel decisivo en la permanencia de esas estructuras tradicionales y explican en no pequeña medida, esa convivencia con el capitalismo mercantil-urbano sin que se violentaran las peculiaridades lógicas de comportamiento de cada uno de ellos. El entramado comenzó a resquebrajarse cuando se modificaron las condiciones que hacían posible tal equilibrio, lo que tendrá lugar a finales de siglo.

En cuanto al puerto coruñés, su modelo es único; la utilización de los buques-correo permitió al puerto gallego una rápida proyección colonial con exportaciones crecientes de lienzos procedentes de la industria rural doméstica, pero cuando llega el libre comercio paradójicamente disminuyen los embarques gallegos al permitirse entrar textiles foráneos, que acaban arruinando a los domésticos; la burguesía comercial gallega, como ha documentado muy bien L. Alonso, se retira entonces a posiciones y actividades ligadas a la tierra, o mejor, a las tradicionales formas de explotación de la tierra⁴⁴.

Tanto Manera como Aurora Gámez han destacado el carácter modesto de este comercio y la escasa repercusión que para las economías mallorquina y malacitana tuvo el libre comercio⁴⁵; lugar subordinado dentro de las relaciones exteriores tuvo Tenerife en Canarias, auténtico trampolín ultramarino para las producciones de otras áreas, como han explicado Morales Padrón, Macías y Guimerá⁴⁶.

V. Ribes cree que las relaciones mercantiles que el País Valenciano sostuvo con América no pasaron de ser esporádicas y accidentales. La razón principal del fracaso —y con ello de la pérdida— de «una inmejorable oportunidad de que el País Valenciano unido iniciase su despegue industrial» fue «la falta de solidaridad clasista existente entre los burgueses valencianos⁴⁷».

⁴⁴ ALONSO ÁLVAREZ (1986).

⁴⁵ MANERA (1988); GÁMEZ (1987), 123-144; GALDON (1983), 183-202.

⁴⁶ GUIMERA RAVINA (1987), 261-288, y MACIAS (1987), 249-288.

⁴⁷ RIBES (1985).

Más complejo y debatido ha sido y sigue siendo el caso catalán. Estamos ante un debate multilateral cuyas posturas se dejaron ver en El Puerto de Santa María. Las discusiones han girado y giran no sólo en torno al contenido del libre comercio en sí mismo, sino también en y sobre la relación entre comercio colonial y el arranque de la industrialización catalana, la importancia relativa de este comercio en comparación con el mercado interior catalán y con el peninsular y el papel representado en todo ello por el reformismo borbónico.

En el I Coloquio de Historia Económica de España (1972), C. Martínez Shaw y A. Baquero establecieron una clara relación entre la creación de las primeras fábricas de indianas y los progresos de comercio colonial. En opinión de Baquero, el desarrollo industrial catalán era inconcebible sin el comercio americano⁴⁸, pero en ese mismo Coloquio empezó a cuestionarse esta relación de causalidad; M. Izard mitigaba la secuencia modernización industrial-comercio colonial, mientras que J. Fontana, siempre escéptico ante la entusiasta imagen que solía presentarse del reformismo borbónico, pedía que la atención se centrara en el interior catalán. Si el porcentaje de la producción absorbido por el comercio colonial no pasaba del 21%, ello significaba, argumentaba J. Nadal, que era importante pero no decisivo.

Sin embargo, los datos de J. Fisher parecían dar la razón a los optimistas. Frontalmente opuesto a las tesis de Fisher, Delgado Ribas ve en el libre comercio los intentos de aumentar los ingresos de la Hacienda. Niega que la implantación del libre comercio resultara favorable para el desarrollo industrial de Cataluña; las condiciones bajo las que se puso en práctica el «libre comercio» facilitaron la entrada en nuestro país de productos extranjeros semielaborados o casi terminados, que más tarde reexportaban a América bajo la etiqueta de españoles; de ahí que allí donde se había iniciado el desarrollo industrial el libre comercio contribuyese a frenarlo⁴⁹.

Oliva ha terciado últimamente en la polémica, reconociendo que, pese a la provisionalidad de las cifras, hubo desde 1765 un sustancial aumento del volumen comercializado, y lo mismo sucedió desde 1778; pero si pensamos que

⁴⁸ MARTINEZ SHAW (1976), 243-267; GARCIA-BAQUERO (1976), 268-294.

⁴⁹ La bibliografía de este historiador referida al tema es muy variada; en estas mismas páginas hemos citado su colaboración (siglo XVIII) a la *Historia de España* dirigida por A. Domínguez Ortiz; su tesis doctoral ya trató de estos mismos temas; en un espíritu muy crítico, se ha mantenido siempre en el filo de la controversia al defender tesis que en un principio parecieron radicales, pero que van siendo cada vez más aceptadas. Con frecuencia, el mismo título del artículo es ya una invitación al debate: «Libre comercio. Mito y realidad» (1986) o «El algodón engaña». «Algunas reflexiones en torno al papel de la demanda americana en el desarrollo de la indianería catalana» (1993), atacando tanto a Martínez Shaw como a García-Baquero (1993), 13-40.

el comercio es más consecuencia que causa y si es ya casi un lugar común aceptar que el reformismo consistió más que nada en un intento de acercarse en la medida políticamente posible a las transformaciones reales producidas en unos y otros ámbitos, parece conveniente no hacerse ilusiones. No hay razón para pensar que el capital mercantil desaprovechara su oportunidad comercial en la Carrera de Indias, ni hay razones para esperar que el capital mercantil asumiera, si es que estaba en sus manos, un papel decisivo en la industrialización. Ni caben ilusiones sobre las intenciones de la Corona, ya que las medidas fueron llevadas a cabo por aquellos a quienes correspondía, es decir, gobiernos ilustrados pero de Antiguo Régimen⁵⁰.

III.4.-Cantabria:un ejemplo paradigmático

He dejado para el final el caso santanderino por tratarse de un modelo al que he dedicado no pocos trabajos y cuyo resumen presenté al mencionado Congreso de El Puerto de Santa María, y dos años después, en la sede la UIMP en Sevilla y Santander⁵¹. Santander era, a principios del siglo XVIII, un puerto más de la costa cantábrica. Todos sus intercambios se reducían a pequeños y oscilantes intercambios, que en la mayoría de los casos no iban más allá del ámbito local o, a lo sumo, comarcal. Las cosas cambian cuando la Administración opta por el puerto santanderino como alternativa al de Bilbao para la exportación de la lana; a tal efecto, se construye la magnífica carretera de Reinososa, auténtico corredor que une la meseta castellana con el mar.

Sin embargo, el objetivo marcado no se cumple, y Bilbao, sobre todo tras salvar la peña de Orduña, sigue exportando más lana que Santander, pese a las franquicias concedidas a este puerto y a la ciudad de Burgos (desgravaciones). Como ya se ha dicho, en 1765 se habilita el puerto cántabro para la Carrera de Indias; a Santander llegan vascos con su experiencia, sus capitales y sus barcos; comienzan las obras de remodelación del puerto (Colosía), y muy pronto, la antigua carretera nacida para el tráfico de las lanas se convierte en la de las harinas. El proceso concluye con la creación del consulado Santanderino, la ruptura con Burgos y la suspensión de las obras de la carretera a Burgos para dedicarse por entero al ramal de Aguilar-Reinososa es decir, la carretera de las lanas se ha transformado en la de las harinas (cuadros VI-IX y Esquema I).

⁵⁰ OLIVA MELGAR (1993), 85-108; DELGADO RIBAS (1993), 61-83.

⁵¹ MARTINEZ VARA (1987); en este artículo se trata de demostrar la escasa incidencia que el comercio colonial tuvo sobre la economía montañesa. Con los datos de los navíos y sus cargamentos el autor matiza el excesivo protagonismo dado por la historiografía al comercio de las harinas fenómeno más del XIX que del XVIII.

Así pues, la carretera se convierte en un eje dinámico que potencia la vida y la prosperidad del área que atraviesa; estimula la actividad comercial en el transporte de granos, en el movimiento de productos coloniales —cueros, azúcar, cacao, etc.— en los intercambios ganaderos (animales de arrastre); la actividad industrial en la transformación de los trigos castellanos, a partir de las fábricas de harina que bordean el camino nuevo de Reinosa a Santander, a orillas del Besaya, y que surgen muy tempranamente, lo mismo que las industrias del cuero, del vino y madera (tonelerías), del refinado de azúcar, de cervezas. De este modo, el transporte, el propio comercio y la actividad industrial estimulan y alimentan las economías del área de tránsito.

Sin embargo —como indica A. Domínguez Ortiz— no había que profundizar para encontrarnos con la Cantabria de siempre, pobre y cerrada sobre sí misma, donde la vida seguía los esquemas patriarcales que Pereda describiera cien años después. Sobre la base de este comercio exterior, de tránsito, surge una burguesía mercantil ligada a los mercados coloniales, satisfecha de su función conductora de producciones ajenas y extremadamente sensible al problema de las comunicaciones con el interior meseteño. Una burguesía que tiene muy clara la función de Cantabria como espacio-mediación en el comercio exterior castellano y que sabe que su prosperidad reposa en ese camino y en ese puerto.

Luego, como en San Sebastián o Gijón⁵² —éste en menor grado—, nos encontramos con la *dualidad campo-ciudad*, dos mundos que conviven necesariamente aunque antagónicamente. Ahora bien, el sistema mercantil santanderino, por su propia configuración y por sus inexorables dependencias, era muy frágil. Las bases sobre las que erigió su prosperidad constituirán a la larga sus flaquezas estructurales —América, Castilla o la Administración—. Cuando las dificultades hagan acto de presencia en cualquiera de ellas, el edificio entero se vendrá abajo, sin que se hayan creado en la región elementos que puedan frenar el colapso. Pero esto es ya otra cuestión.

Por su parte, Tinoco y Fradera se planteaban en las conclusiones de las *Actas del Simposio de El Puerto de Santa María la posibilidad de deducir una imagen de conjunto para la etapa del libre comercio a partir del análisis de los casos particulares*. He aquí, en síntesis, algunas líneas generales de sus conclusiones:

1.—Aumento del volumen pero escasa alteración de su composición. Tendencia a la agrarización de las exportaciones, predominio de las reexportaciones en los manufacturados y semifabricados.

2.—Negativo impacto de los cambios de oferta sobre los precios diferenciales, contribuyendo al derrumbe de las industrias autóctonas americanas (Herrero y Malamud).

⁵² PERIBAÑEZ, CAVEDA (1992); para este autor, el comercio de Asturias con América fue sólo testimonial y no influyó para nada en la vida económica de la región.

3.–Consolidación del comercio de comisión y de los hábitos mercantiles preexistentes.

4.–Contribuirán al hundimiento definitivo del sistema imperial español (impacto negativo sobre la economía americana, tensiones sociales resultantes).

El Reglamento no consiguió más de lo que se proponía, es decir, mejorar los rendimientos fiscales derivados del dominio colonial. Pero consiguió mucho menos de lo que la historiografía académica le atribuyó hasta fecha reciente, ya que en modo alguno constituyó un instrumento adecuado para el crecimiento económico, metropolitano y colonial. Barbier y Klein confirman, en un excelente trabajo publicado en la *Revista de Historia Económica*, que la mayor parte de los proyectos ilustrados de estímulo de la industria y el comercio españoles no se tradujeron en recursos para estas finalidades; la partida principal del gasto fue militar, un 60% de 1760 a 1780. ¿Qué se podía hacer así sino proyectos?

Para terminar, quiero hacer más las reflexiones de J. M^a Oliva en un artículo reciente, en el sentido de que con frecuencia hemos culpado a las burguesías regionales y a la Corona de sacrificar objetivos a largo plazo –tales como el desarrollo económico– para restituir a cambio a España su calidad de gran potencia. Pero la burguesía no tenía ningún «destino manifiesto» que cumplir, sino que, como es lógico, actuaba con los objetivos de maximizar los beneficios. Constituye, por tanto, un error epistemológico grave la tendencia a proyectar en los acontecimientos del pasado tendencias que se han manifestado con nitidez más tarde. Así, atribuimos a los actores de los diversos escenarios históricos –burgueses, empresarios, administradores, etc.– intenciones o responsabilidades que están lejos de corresponder a las circunstancias en que vivieron.

En una entrevista de C. Marichar a H. Klein, el 27 de mayo, el historiador americano venía a decir que con la plata que llegaba de América, especialmente durante la época del libre comercio, Madrid pudo mantener el viejo sistema metropolitano al disponer de los recursos americanos que neutralizaban las presiones políticas peninsulares; mientras existió esta goma de borrar defectos de la política, el gobierno nunca intentó realmente modernizar el sistema fiscal.

BIBLIOGRAFÍA

AA.VV.

1992 «Estudios de Historia Social y Económica de América», *Revista de Alcalá*, núm. 8, 1992 (se trata de un número monográfico).

ALONSO ÁLVAREZ, L.

- 1986 *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia, 1778-1818*, Santiago de Compostela.

ÁLVAREZ SANTALO, A.; GARCÍA-BAQUERO, A., Y OTROS

- 1989 *El reformismo borbónico (1700-1789)*, tomo 7 de la *Historia de España*, dirigida por A. DOMÍNGUEZ ORTÍZ, Barcelona.

ARDIT, M.

- 1987 «Mercado americano y crecimiento económico en el País Valenciano» en *El Comercio Libre entre España América, 1765-1820*, Madrid, Banco Exterior de España, 1987.

BARBIER, J. A. Y KLEIN, H. S

- 1985 «Las prioridades de un monarca ilustrado: el gasto público bajo el reinado de Carlos III», en *Revista de Historia Económica*, III, 2, 1985, pp. 473-495.

BENNASSAR, B. Y OTROS

- 1985 *Orígenes del atraso económico español*, Barcelona.

BERNAL, A. M.

- 1987 (Coord.) *El «comercio libre» entre España y América (1765-1824)*, Actas y Comunicaciones de igual título, organizado por la Fundación Banco Exterior en El Puerto de Santa María, Madrid.
- 1993 *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla.

BENNASSAR, B

- 1976 «Las resistencias mentales», en *Orígenes del atraso español. Siglos XVI-XIX*, Barcelona.

BERNAL, A. M Y GARCIA-BAQUERO, A.

- 1598-1568 *Tres siglos de comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas*, Sevilla.

BETHELL, L.

- 1987 (Comp.) *Colonial Spanish America*, Cambridge U. P.

BILBAO, L. M^a.

- 1989 «La crisis del siglo XVII en su lectura económica. Un debate inconcluso», en *Áreas*, Revista de Ciencias Sociales, 10, pp. 49-72.

BORAH, W.

- 1951 *New Spain's Century of Depression*, California.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, G.

- 1983 *América Hispánica: (1492-1898)*, Barcelona.

- 1988 «La nueva política colonial del Despotismo Ilustrado», en *La economía de la Ilustración*, Murcia, pp. 155-171.
- CIUDAD, A., LUCENA, A. Y MALAMUD, C.
1992 *Historia de América*, T. 10 del *Manual de Historia Universal*, Madrid.
- COATHWORTH, J. H.
1990 *Los orígenes del atraso. Nueve ensayos de Historia Económica en México entre los siglos XVIII y XIX*, México.
- COMELLAS, J. L.
1992 *Sevilla, Cádiz y América: el trasiego y el tráfico*, Málaga.
- CUENCA ESTEBAN, J.
1982 «Comercio y Hacienda en la caída del imperio español, 1778-1826», en FONTANA, J. (ed.): *La Economía Española al final del A. Régimen*, III. *Comercio y Colonias*, Madrid.
- CHAUNU, P. Y H.
1955-1969 *Séville et l'Atlantique*, 1955-1969, 12 vols.
1983 *Sevilla y América. siglos XVI y XVII*, Sevilla.
- DEDIE, J. P.
1985 «¿Es responsable la Inquisición en el atraso económico de España? Elementos para una respuesta» en *Orígenes del atraso español. Siglos XVI-XIX*, Barcelona.
- DELGADO RIBAS, J. M^a.
1983 «Política ilustrada, industria española y mercado americano, 1720 - 1828» en *Pedralbes*, núm. 3, pp. 253-263.
1986a «El miratge de lliure comerç» en J. M^a. Delgado y J. M^a. Fradera (edit.), *El Comerç entre Catalunya i Amèric segles XVIII i XIX*, Barcelona.
1986b «Libre comercio: mito o realidad» en T. Martínez Vara (ed.), *Mercado y desarrollo económico en la España Contemporánea*, Madrid.
1987 «Consequències econòmiques dels decrets de comerç lliure, 1765-1820», en *Revista de Economia de Catalunya*, núm.4, pp. 48-56.
1988 «La industria algodонера catalana (1776-1796) y el mercado americano. Una reconsideración», en *Manuscrits*, 7, pp. 103-116.
1990 «Las Indias españolas en el siglo XVIII» en A. Domínguez Ortíz (Dir), *Historia de España 8. Descubrimiento, colonización y emancipación de América*, Barcelona, pp. 311-454.
1993 «El algodón engaña». Algunas reflexiones en torno al papel de la demanda americana en el desarrollo de la indianería catalana» en *Manuscrits*, núm. 11 enero I, pp. 61-83.
- DELGADO RIBAS, J. M^a. Y FRADERA, J. M^a.
1985 (Eds): *El comerç entre Catalunya i Amèrica. Segles XVIII i XIX*.

DOMERGUE, L.

- 1985 «Frenos a la difusión de nuevas ideas», en *Orígenes del atraso español. Siglos XVI-XIX*, Barcelona.

ELLIOT, J. H.

- 1971 «América y el problema de la decadencia española», *A.E.A.*, tomo 28, Sevilla, pp. 1-23.

FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.

- 1986 «Comercio colonial y semiperiferización de la Monarquía hispana en la segunda mitad del siglo XVII», en Pérez Picazo, Lemeuier y Segura (ed.): *Desigualdad y dependencia. La periferización del Mediterráneo occidental (siglos XII-XIX)*, Murcia, pp. 121-131.

FERNÁNDEZ, R.

- 1985 (Edt.) *España en el siglo XVIII. Homenaje a Pierre Vilar*, Barcelona.

FISHER, J. R.

- 1981 «Imperial 'Free Trade' and the Hispanic Economy, 1778-1796», en *Journal of Latin American Studies*, XIII, 1, pp. 21-56.
- 1985a «The Imperial Response to Free Trade. Spanish Imports from Spanish/America, 1778-1796», en *Journal of Latin American Studies*, XVII, núm. 1, pp. 35-78.
- 1985b *Commercial Relations Between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, Liverpool.
- 1991 *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid.

FLYNN, D. O.

- 1984 «El desarrollo del primer capitalismo a pesar de los metales preciosos del Nuevo Mundo: una interpretación anti-Wallerstein de la España Imperial» en *Revista de Historia Económica*, II, 1, 1984, pp. 29-57.

FONTANA, J.

- 1970 «Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827», en *Moneda y Crédito*, núm. 115, pp. 3-21.
- 1982 (Edt.) «Comercio colonial y crecimiento económico: revisiones e hipótesis», en *La economía española al final del Antiguo Régimen. III. Comercio, Colonias*, Madrid.
- 1983 «Formación del mercado nacional y toma de conciencia de la burguesía», en su obra *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Barcelona, pp. 85-96.
- 1986a *El comerç entre Catalunya i Amèrica (segles XVIII i XIX)*, Barcelona, L'Avenç, 1986.
- 1986b «La crisis colonial en la crisis de l'Antic Règim» en J. Fontana y otros

- El comerç entre Catalunya i Amèrica (segles XVIII i XIX, Barcelona, L'Avenç, 95-107 pp.*
- 1987 «El alimento del Estado: política y Hacienda en el Despotismo Ilustrado» en *Hacienda Pública Española*, 108-109, pp. 157-168.
- 1990 «Sobre el concepto y función de los imperios», en *Manuscrits*, n. 8, 9-16.
- 1991 «América y las reformas del siglo xviii» en Ayala (Edt.) *Historia de Ecuador*, volm.4. Epoca Colonial II, p. 173-186.
- FRANCH, R.
- 1986 *Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la Valencia del siglo XVIII*, Valencia.
- GALDÓN, M. V.
- 1983 «Pretensiones e intereses locales en pro de la habilitación de Málaga para el comercio con Indias», en *Revista de Indias*, XLIII, núm. 171, pp. 183-202.
- GÁMEZ, A.
- 1987 «Aproximación a la influencia del libre comercio con América en Andalucía oriental», en *El Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid.
- GÁRATE OJANGUREN, M.
- 1985 «El comercio colonial guipuzcoano durante el siglo XVIII. Diferencias respecto del caso catalán», en «Industrialización y nacionalismo. Análisis comparativo». *I Coloquio Vasco-Catalán de Historia*, Barcelona, Bellaterra, pp. 125-135.
- 1990 *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián.
- GARCÍA-BAQUERO, A.
- 1972 *Comercio colonial y guerras revolucionarias: la decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla.
- 1974 «Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII», *Actas del Primer Coloquio de Historia Económica de España*, Barcelona, Ariel, 1975, pp. 268-294.
- 1986 *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla.
- 1992 *La Carrera de Indias: Suma de contratación y Océano de negocios*, Madrid.
- 1993 «La industria algodonera catalana y el libre comercio. Otra reconsideración», en *Manuscrits*, 9, pp.13-40.
- GARCÍA CUENCA, T.
- 1991 «El sistema impositivo y las rentas generales de aduanas en España en el siglo XVIII» en *Hacienda Pública Española*, n. 1, pp. 59-74.
- GARCÍA FUENTES, L.
- 1980 *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla.

- 1991 *Sevilla, los vascos y América (las exportaciones de hierro, manufacturas metálicas en el siglo XVI, XVII y XVIII)*. Bilbao.
- GARCÍA RUIPÉREZ, M.
1986 «El pensamiento ilustrado y las compañías de comercio», en *Revista de Historia Económica*, IV, n. 3, pp. 521-548.
- GARCÍA SANZ, A.
1985 «Auge y decadencia de España, siglos XVI y XVII: economía y sociedad en Castilla», *Revista de Historia Económica*, III, 1, 11-27.
- GÓMEZ AMIÁN, A.
1987 «Aproximación al libre comercio con América en la economía de Andalucía oriental», en *El Comercio Libre entre España y América, 1765-1824*, Madrid, pp.123-144.
- GUIMERA RAVINA, A.
1985 *Burguesía extranjera y comercio atlántico*, Santa Cruz de Tenerife.
- HAMILTON, E. J.
1985 *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, Ariel, 1975 (la obra original en Harvard U. P., 1934).
1988 *Guerra y precios en España. 1651-1800*, Madrid.
- HARING, C. H.
1979 *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, México.
- HUSSEY, R. D.
1932 *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Caracas.
- IZARD, M.
1975 «Comercio libre, guerras coloniales y mercado americano» en J. Nadal y G. Tortella, *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona.
- JACOBSEN, N. Y PUHLE, H. J.
1986 (Com.) *The Economies of Mexico and Peru During the Late Colonial Period, 1760-1810*, Berlín, Colloquium Verlag.
- KAMEN, H.
1978-1981 «The decline of Spain: A Historical Myth?» en *Past and Present*, n. 81. *España bajo Carlos II*, Barcelona.
- KLEIN, H.
1992 «Entrevista a H. S. Klein», realizada por C. Marichar, en *Boletín de Fuentes para la Historia Económica de México, Centro de Estudios Históricos de El Colegio de México*.

- KLEIN, H. Y BARBIER, J.
1988 «Recent Trends in the Study of Spanish American», en *Latin American Research Review*, XXIII:1, pp.35-52.
- KUETHE, A. J.
1991 «La desregulación comercial y la reforma imperial en la época de Carlos III: los casos de Nueva España y Cuba», en *HMex*, XL, 2.
- LORENZO SANZ, E.
1979-1980 *Comercio de España y América en la época de Felipe II*, Valladolid.
- LEDY PHELAN, J.
1980 *El pueblo y el rey. La revolución comunera de Colombia*, Bogotá.
- LÓPEZ GIMÉNEZ, E.
1981 *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*, Valencia, 1981.
- LUCENA SALMORAL, M.
1989 (Ed.): *Historia de Iberoamérica*, 3 vols. Madrid.
- LYNCH, J.
1970 *La España bajo los Austrias*, Barcelona.
1991 *El siglo XVIII. Historia de España, XII*, Barcelona.
- MAC LACLAN, C. M.
1989 *Spain's Empire in the New World*, Berkeley.
- MADRAZO, S.
1984 *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid, 2 vols.
- MALAMAUD, C.
1983 «El comercio colonial en el siglo XVIII visto como una suma del comercio vía Andalucía y del comercio directo europeo», en *Revista de Historia Económica*, I, 2, pp. 307-322.
1986 *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano*, Jerez de la Frontera, 1986.
1988 «El Reglamento de Comercio Libre de España y América. Principales problemas interpretativos», en *La América española en la época de las Luces*, Cultura Hispánica, Madrid, 1988.
1993 *y Otros Historia de América*, Madrid.
- MANERA, C.
1988 *Comercio y capital mercantil a Mallorca, 1720-1800*, Palma de Mallorca.
- MARTÍN ACEÑA, P.
1992 «Los precios en Europa durante los siglos XVI y XVIII: Estudio comparativo» en *Revista de Historia Económica*, X, n3, Madrid, pp. 359-398.

MARTÍN MARTÍN, V.

- 1988 «La libertad de comercio bajo Carlos III: Cabarrús, Jovellanos, Foronda», en *Información Comercial Española*, núm. 663, pp. 7-24.

MARTÍNEZ BARREIRO, E.

- 1981 *La Coruña y el comercio colonial gallego en el siglo XVIII*, La Coruña.

MARTÍNEZ SHAW, C.

- 1981 *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona.
 1986 «La Cataluña bajo el signo de la expansión», en R. Fernández (ed.) *España en el siglo XVIII. Homenaje a Pierre Vilar*, Barcelona, pp. 55-131.
 1987 «Los comportamientos regionales ante el libre comercio», en *Manuscrits*, pp. 75-89.

MARTÍNEZ VARA, T.

- 1983 *Santander. De villa a ciudad (un siglo de esplendor y crisis)*, Santander.
 1986 «Aproximación al comercio marítimo de Santander en los siglos XVIII y XIX», en T. Martínez Vara (ed.), *Mercado y desarrollo en la España contemporánea*, Madrid.
 1987 «Santander y el comercio colonial», en *El Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid, pp. 183-198.

MATILLA QUIZA, M. J.

- 1982 «Las compañías privilegiadas en la España del Antiguo Régimen», en M. Artola, *La economía española al final del Antiguo Régimen*, IV, Madrid.

MIGUEL LÓPEZ, I.

- 1992 *El comercio hispanoamericano a través de Gijón, Santander y Pasajes (1778-1795)*, Valladolid, 1992.
 1993 «Guerra y comercio marítimo: el flujo comercial Santander-América (1796-1818)», en *V Congreso de la Asociación de Historia Económica*, San Sebastián, 29 y 30 de septiembre y 1 de octubre, 1993, pp. 557 y ss.

MOLAS RIBALTA, P.

- 1985 *La burguesía mercantil en la España del Antiguo Régimen*, Madrid, 1985.

MORALES PADRÓN, F.

- 1982 *Canarias y América. Mancomunidad de Cabildos*. Las Palmas de Gran Canaria.

MORINEAU, M.

- 1985 *Incròyables gazettes et fabuleux mélaux. Les retours trésors américains d'après gazettes hollandaises (XVe-XVIIe siècles)*, London.

MUÑOZ PÉREZ, J.

- 1947 «La publicación del Reglamento del Comercio Libre de Indias», en *Anuario de Estudios Americanos*, 4, pp. 615-664.
- 1955 «Los proyectos sobre España en el siglo XVIII: el proyectismo como género», en *Revista de Estudios Políticos*, XIV, n. 81.

NADAL, J., Y TORTELLA, F.

- 1974 (Eds.) *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona.

NADAL FARRERAS, J.

- 1978 *Comercio exterior y subdesarrollo. España y Gran Bretaña de 1772 a 1924*, Madrid.

OLIVA MELGAR, J. M.

- 1987 *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona*, Barcelona.
- 1993 «Los intercambios en Cataluña en el siglo XVIII», en *Manuscrit*, 11, pp. 85-108.

ORTÍZ DE LA TABLA, J.

- 1979 «Comercio y comerciantes montañeses en Veracruz (1785-1804) en *Santander y el Nuevo Mundo*, Santander, pp. 311-326.

PALACIO ATARD, V.

- 1960 *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*, Madrid.

PÉREZ HERRERO, P.

- 1988 *Plata y libranzas: la articulación comercial del México borbónico*, México.
- 1989 «El crecimiento económico novohispano durante el siglo XVIII. Una revisión», en *Revista de Historia Económica*, VII, 1, pp. 69-110.
- 1990 «Crecimiento colonial versus crisis nacional (México 1765-1854)». Ponencia presentada en la VIII Conference of Mexican and North American Historians, San Diego.
- 1991 «Los beneficiarios del Reformismo Borbónico: Metrópoli» XL.
- 1990-1991 «Los beneficiarios del reformismo borbónico: metrópoli versus élites novohispanas», en *Historia Mexicana*, XL, México.

PERIBÁÑEZ CAVEDA, D.

- 1988 «La libertad de comercio con América y el establecimiento de las bases del tráfico en el puerto de Gijón durante el reinado de Carlos III», en *Moneda y Crédito*.
- 1992 *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial, 1750-1850*, Gijón.

PRADOS, L.

- 1978 «El Comercio Exterior español, 1790-1830» en *Hacienda Pública Española*, núm. 55, 1978, pp. 185-220.
- 1981 L. Y CUENCA ESTEBAN, J., «Statistics of Spain's Colonial Trade, 1792-1820: Consular Duties Cargo Inventories and Balances of Trade», *The Hispanic American Historical Review*, LXI, núm.3, 1981, pp. 381-428.
- 1982 «La independencia hispanoamericana y sus consecuencias económicas para España: una estimación provisional», en *Moneda y Crédito*, n. 163, pp. 49-69.
- 1984 «El comercio hispanobritánico en los siglos XVIII y XIX. I. Reconstrucción», en *Revista de Historia Económica*, II, núm. 2, pp. 113-162
- 1983 Y TORTELLA, G. «Tendencias a largo plazo del comercio exterior español, 1714-1913», en *Revista de Historia Económica*, I, núm. 2, pp. 353-367.
- 1985 «Las relaciones reales de intercambio entre España y Gran Bretaña durante los siglos XVIII y XIX», en la *Nueva Historia Económica de España*, pp. 119-165.
- 1990 «The Loss of Colonial Empire and its Economic Impact on Spain», en *Economic Effects of the French Revolutionary and Napoleonic Wars*, Lovaina, Leuven U. P., pp. 79-95.

RIBES IBORRA, V.

- 1985 *Los valencianos y América. El comercio valenciano en las Indias en el siglo XVIII*, Valencia.

RICO LINAGE, R.

- 1983 *Las Reales Compañías de Comercio con América. Los órganos de Gobierno*, Sevilla, 1983.

RODRÍGUEZ, R.

- 1993 «La independencia de la América española: una reinterpretación», en *Historia Mexicana*, XLIII.

RODRÍGUEZ CAMPOMANES, P.

- 1988 *Reflexiones sobre el comercio a Indias*, edic. y estudio preliminar de V. Llombart, Madrid.

RUÍZ RIVERA, J. B. Y OTROS

- 1992 *Cargadores a Indias*.

SABATE BOSH, J. M.

- 1992 El puerto de Tarragona i el comerç amb América: dats metòdologic a seva investigació», en *Catalunya i América*, vol. II. UNED, Cervera.

SERRANO MANGAS, F.

- 1985 *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla.

- 1990 *Armadores y flotas de la plata (1620-1648)*, Madrid.
- SERRERA, R. M^ª.
- 1990 *Historia de España dirigida por Antonio Domínguez Ortiz. Historia de España. 8. Descubrimiento, colonización y emancipación*, Barcelona, pp. 128-454.
- SLICHER VAN BATH, B. H.
- 1989 *Real Hacienda y Economía en Hispanoamérica, 1541-1820*, Amsterdam.
- SMITH, R. S.
- 1978 *Historia de los consulados de mar (1250-1700)*, Barcelona.
- TEDDE DE LORCA, P.
- 1988 «Política financiera y política comercial en el reinado de Carlos III», en *Actas del Congreso de Carlos III y la Ilustración*, Madrid, 3 vols.
- TEPASKE, J. J. Y KLEIN, H.
- 1981 «The Seventeenth Century Crisis New Spain Myth», en *Past and Present*, 90, pp. 116-135.
- TERAN, M. DE,
- 1947 «Santander, puerto de embarque para las harinas de Castilla» en *Estudios Geográficos*, n. 29, Madrid.
- TINOCO, S.
- 1982 «Cádiz y Sevilla en la encrucijada económica, 1775-1802», en J. Fontana (Edit.), *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Madrid.
- TORIJA HERRERA, C.
- 1985 *El libre comercio vasco con América*, Vitoria.
- VARELA MARCOS, J.
- 1991 *El inicio del comercio castellano con América a través del puerto de Santander, 1765-1785*, Valladolid.
- 1989 «El primer Reglamento para el libre comercio con América: su génesis y fracaso», *Anuario de Estudios Americanos*, XLVI, 243-268.
- VILAR, P.
- 1987 *Cataluña en la época moderna*, Barcelona.

VÁZQUEZ DE PRADA, V.

- 1982 «Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII», en *Anuario de Estudios Americanos*, 39, pp. 197-237.

VILAR, P.

- 1969 *Oro y moneda en la historia (1450-1920)*, Barcelona.

WALKER, J. J.

- 1979 *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona.

WHITE, E. N.

- 1987 «¿Fueron inflacionarias las finanzasestales en el siglo XVIII?», *Revista de Historia Económica*, V, 3, pp. 509-526.

YOUNG, A. V.

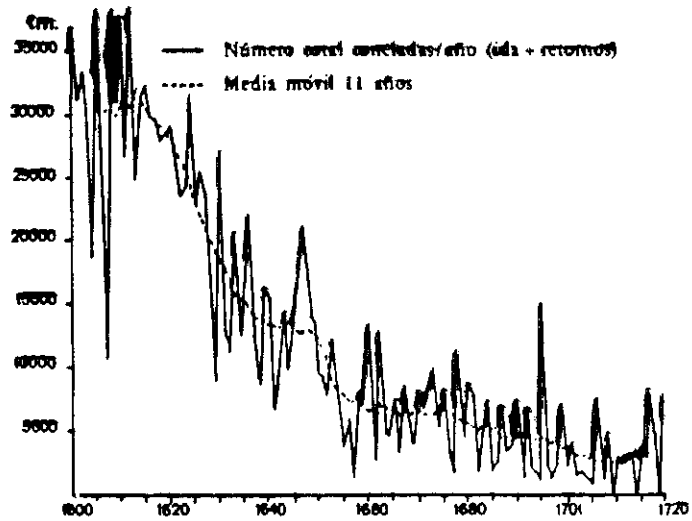
- 1992 *La crisis del orden colonial. Estructura agraria y rebeliones populares de la Nueva España. 1750-1821*, México.

ZABALA, A.

- 1986 «La distribución de la actividad comercial en el Cantábrico en torno a los decretos de Libre Comercio», en *Mercado y desarrollo en la España contemporánea*, Madrid.
- 1984 *La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII*, San Sebastián.

APÉNDICE

Gráfico I
Movimiento general de toneladas «mercantes» (1600-1720)



Fuente: Antonio García-Baquero, «Andalucía y los problemas de la Carrera de Indias», en *Actas II Coloquios H.ª Andalucía*, Córdoba, 1983, T. I, p. 537-539.

Cuadro I

Series estadísticas de las importaciones de metales preciosos, según los distintos autores en desacuerdo (en millones de pesos de 272 maravedís).

Periodos	Hamilton	Dominguez Ortiz	García Fuentes	Morineau
1601-05	40,3			40,3
1606-10	51,9			51,9
1611-15	40,5			43,1
1616-20	49,8			49,8
1621-25	44,6	56,4		46,1
1626-30	41,2	38,3		52,5
1631-35	28,3	33,4		46,2
1636-40	26,9	41,6		46,0
1641-45	22,7	23,8		46,9
1646-50	19,4	20,1		22,7
1651-55	12,0	16,6	11,7	21,4
1656-60	5,5	9,2	5,5	50,1
1661-65		7,5	6,8	86,9
1666-70			4,3	70,0
1671-75			4,2	56,3
1676-80	3,9	84,5
1681-85			1,9	67,0
1686-90			2,2	75,5
1691-95			0,7	69,8
1696-1700			1,9	66,0

FUENTES: HAMILTON. *El tesoro americano y la revolución de los precios en España 1501-1650*. Barcelona, 1975, pp. 47; DOMINGUEZ ORTIZ. «Las remesas de caudales preciosos de Indias en 1621-1665», en *Anuario de Historia Económica y Social*. Vol. 2 (1969), pp. 561-85; GARCÍA FUENTES. *El comercio español con América (1650-1700)*. Sevilla, 1980, pp. 388-9; MORINEAU. «Gazettes hollandaises et trésors américains» en *Anuario de Historia Económica y Social*. Vol. 2 (1969) pp. 289-347, Vol. 3 (1970) pp. 139-209. *Histoire Economique et sociale du monde*, en P. LEON ed. Paris, 1975. Tomo 2, p. 83

Tomado de A., GARCÍA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, p. 96.

Cuadro II

Exportaciones de España a América, 1778-1796 (cifras en millones de reales).

Año	Mercancías españolas	(%)	Mercancías extranjeras	(%)	Total de mercancías	Crecimiento del índice (1778 = 100)
1778	28,2	(38)	46,3	(62)	74,5	100
1782	57,1	(51)	55,5	(49)	112,7	151
1783	71,5	(52)	65,3	(48)	136,8	184
1784	196,7	(45)	238,9	(55)	435,6	585
1785	213,0	(47)	244,7	(53)	457,7	614
1786	170,4	(50)	168,9	(50)	339,3	455
1787	116,8	(45)	141,9	(55)	258,7	347
1788	153,5	(50)	151,7	(50)	305,2	410
1789	175,3	(54)	151,2	(46)	326,5	438
1790	149,3	(51)	142,9	(49)	292,2	392
1791	184,8	(50)	185,5	(50)	370,3	497
1792	222,6	(51)	214,9	(49)	441,5	593
1793	164,2	(53)	143,1	(47)	307,3	412
1794	113,8	(61)	72,1	(39)	185,8	249
1795	165,7	(59)	116,4	(41)	282,1	379
1796	143,6	(57)	108,3	(43)	251,9	338
Totales	2.330,4		2.247,6		4.578,1	
Promedio		(51)		(49)		403

Tomado de J. FISHER: *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, MAFRE, Madrid, pp. 176-177.

Cuadro III

Importaciones de América española a España, 1778-1796 (las cifras se dan en millones de reales de vellón).

Importaciones de América española a España, 1778-1796
(las cifras se dan en millones de reales de vellón)

Año	Valor de las mercancías	Índice de crecimiento
1778	74,6	100
1782	110,8	149
1783	171,5	230
1784	551,0	739
1785	1.150,0	1.542
1786	810,8	1.087
1787	609,1	817
1788	947,8	1.271
1789	993,0	1.332
1790	941,7	1.263
1791	1.203,7	1.615
1792	933,8	1.253
1793	888,6	1.192
1794	1.061,6	1.424
1795	905,4	1.214
1796	1.149,2	1.541
Total	12.502,4	1.111

Fuente: J. FISHER, *op. cit.* p. 196.

Cuadro IV

Distribución (%) de las importaciones de América española (1778-1796).

Distribución (%) de las importaciones de América española, 1778-1796

Año	Cádiz	La Coruña	Barcelona	Santander	Málaga	Otros puertos
1778	46,2	36,7	5,8	6,2	1,3	3,9
1782	92,0	3,4	4,3	0,2	0,04	0,1
1783	71,7	12,2	4,7	5,1	0,3	6,1
1784	74,9	15,1	3,7	2,6	0,3	3,3
1785	82,8	9,7	2,0	2,1	0,7	2,9
1786	82,9	7,2	3,6	3,2	1,3	1,3
1787	76,0	10,3	5,7	2,4	2,5	2,0
1788	84,0	7,5	3,9	2,3	0,9	1,4
1789	82,2	6,4	5,1	3,2	1,3	1,7
1790	78,3	9,2	4,8	3,3	2,7	1,6
1791	82,6	6,4	5,9	3,5	1,1	0,6
1792	80,8	5,9	6,7	3,5	1,5	1,5
1793	86,1	5,1	5,3	2,1	0,9	0,5
1794	91,2	3,3	1,8	1,6	1,5	0,5
1795	94,7	2,5	1,2	0,5	0,7	0,3
1796	93,3	2,6	-	2,0	1,5	0,7
Promedio	84,2	6,8	3,8	2,6	1,3	1,4

Fuente: J. FISHER, *op. cit.*, p. 200.**Cuadro V**

Distribución (%) de las exportaciones españolas a la América española (1778-1779).

Distribución (%) de las exportaciones españolas a la América española,
1778-1779

Año	Cádiz	Barcelona	Málaga	Santander	La Coruña	Otros puertos
1778	67,4	11,6	5,3	6,4	7,3	2,0
1782	86,9	7,3	1,5	1,1	2,2	1,0
1783	78,5	8,4	3,3	4,5	4,8	0,5
1784	83,3	3,3	4,8	2,9	2,4	3,3
1785	78,3	5,9	4,2	3,4	3,0	5,2
1786	75,5	8,0	6,5	4,3	3,3	2,4
1787	75,8	8,6	5,9	4,6	2,6	2,5
1788	72,3	10,4	4,6	5,0	3,4	4,3
1789	79,8	9,6	1,7	3,1	3,2	2,6
1790	73,5	12,9	5,1	2,6	2,8	3,1
1791	78,3	8,9	5,1	2,6	1,6	3,5
1792	71,5	12,6	4,6	6,6	1,8	2,9
1793	79,5	10,5	3,6	2,5	2,1	1,8
1794	68,0	16,6	8,0	2,5	2,9	2,0
1795	78,7	8,9	6,1	0,7	2,2	3,4
1796	76,8	10,4	6,5	2,7	2,0	1,6
Promedio	76,4	9,6	4,8	3,3	3,0	2,7

Fuente: J. FISHER, *op. cit.*, p. 187.

Cuadro VI

Estado general del valor de géneros y efectos así extranjeros como españoles que se han embarcado en este Puerto de Santander para los habilitados de América bajo registro de las Naves del comercio libre (1791).

Potencias	Valor de los géneros seda y con mezcla de plata y oro	Id. de los lana y pelo	Id. de los de lino y cáñamo	Id. de comestibles, especiería y licores	Id. de drogas y hierbas para tintes	Id. varias clases	Total de valor efectos
Francia	212.020	188.997	694.148	—	10.895	67.748	1.173.808
Holanda	—	—	—	506.879	—	79.496	586.375
Inglaterra	—	198.821	—	—	28.731	401.678	629.230
Boston	—	—	—	2.235.000	—	—	2.235.000
Flandes	—	—	881.408	—	—	—	881.408
Alemania	—	—	3.727.772	—	—	40.734	3.768.506
Rusia	—	—	94.400	—	—	—	94.400
Valor del extranjero	212.020	187.818	5.397.728	2.741.959	39.626	589.656	9.368.807
Valor de España	119.475	292.325	476.431	1.841.896	—	2.634.813	5.364.940
TOTAL	331.495	680.143	5.874.159	4.583.855	39.626	3.224.469	14.733.747

Fuente: B. M. P. Colección Pedraja, Ms. 219. docm. 10, III.

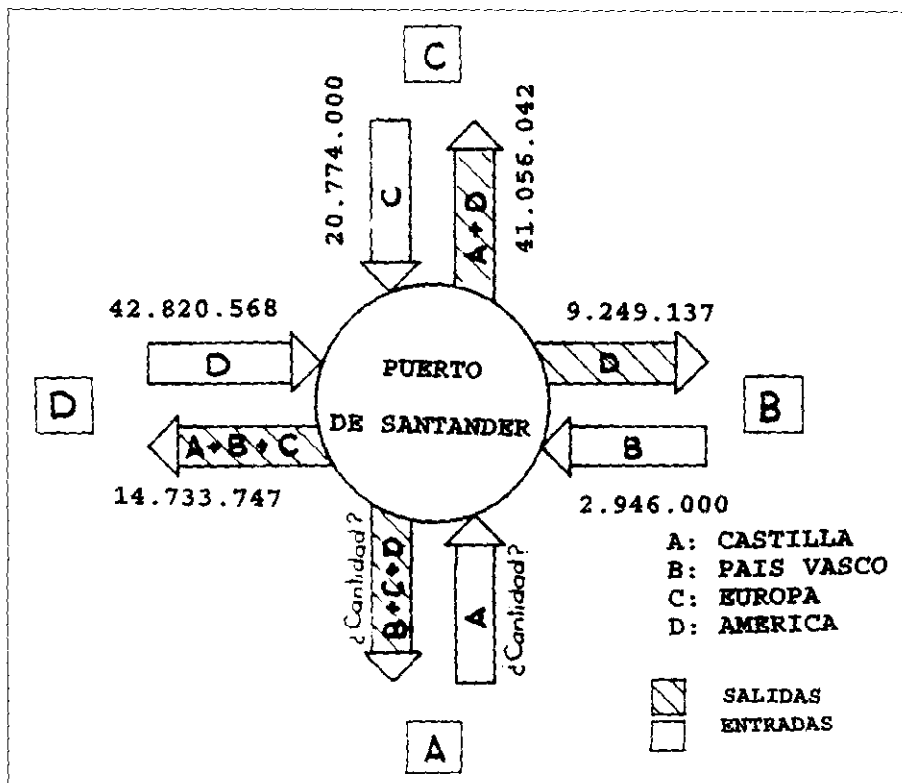
Cuadro VII

Estado general del valor de los efectos extranjeros que se han introducido en España por las Aduanas de este Partido de Santander con distinción de potencias, clases y valor de los géneros. En miles.

Potencias	Plata y oro	Sederia tejida	Id. de lana y pelo	Id. de lino y cáñamo	Id. de cueros y pieles	Comestibles, especiería	Drogas Tintes	Varias Clases	Total Valor (a)
Francia	25.260	912.385	925.503	3.272.474	4.794	101.471	6.230	477.742	5.725
Inglaterra	—	2.877	2.372.018	—	98.640	2.394.375	24.774	1.308.688	6.201
Alemania	—	—	23.979	3.758.589	—	—	—	249.791	4.023
Holanda	—	—	—	406.635	—	1.613.139	74.314	541.570	2.035
Rusia	—	—	—	113.696	—	—	—	39.200	3
Est. Amer.	—	—	—	—	—	2.016.960	—	5.840	2.622
Navarra	—	—	—	—	—	3.240	—	—	3
Provinc. Exentas	—	—	10.800	27.660	7.862	—	—	2.897.016	2.943
TOTAL	25.260	915.262	3.332.291	7.579.054	111.296	6.129.185	105.318	5.519.848	23.717

Fuente: B. M. P. Colección Pedraja, Ms. 219. docm. 10, III, fols. 593-6.

Esquema I
Estructura y funcionamiento del tráfico marítimo cántabro en 1791⁽¹⁾.



⁽¹⁾ La casi totalidad correspondía al puerto de Santander.

Cuadro VIII

Estado general del valor de los géneros, frutos y efectos nacionales que en todo el año de 1791 se han extraído por las Aduanas del Partido de Santander a diversas potencias de Europa con expresión de clases de efectos y valor.

<i>Potencias</i>	<i>Algodón</i>	<i>Cueros</i>	<i>Comestibles</i>	<i>Lana</i>	<i>Tintes</i>	<i>Varias clases</i>	<i>Total valor</i>
Francia	—	1.915.064	3.482.969	21.552.030	67.401	1.034	27.018.498
Inglaterra	—	—	—	8.741.230	134.882	—	8.876.112
Holanda	—	186.062	—	4.975.370	—	—	5.161.432
Provincias	21.601	547.251	8.047.994	120	465.371	166.800	9.249.137
TOTAL	21.601	2.648.377	11.530.963	35.268.750	667.654	167.834	50.305.179

Fuente: B. M. P. Colección Pedraja, Ms. 219. docm. 10, III, fols. 593-6.

Cuadro IX

Estado del valor de los caudales y efectos que bajo de registro de las naves del comercio se han introducido de los puertos de América en este de Santander en 1791.

	<i>Rs. Von.</i>
Caudales en plata y oro	14.668.390
Comestibles	23.470.466
Maderas	222.020
Cueros	4.199.756
Varias clases	259.936
TOTAL	42.820.568

Fuente: B. M. P. Ms. 219. docm. 10, III, fols. 593-96. A. G. S., D. G. R., 2.ª Remesa, lcg. 576.