

COMENTARIOS AL DECRETO Y REAL INSTRUCCION DE 1765 REGULANDO LAS RELACIONES COMERCIALES DE ESPAÑA E INDIAS

Antecedentes generales del problema.

La regulación de las relaciones económicas entre España y las Indias occidentales fué obra de las circunstancias. Sobre todo si nos referimos concretamente a las relaciones provocadas por la navegación mercantil. En las mismas embarcaciones de los primeros exploradores del siglo XVI—dice Martín Navarro¹—convivía el conquistador, el hombre de guerra, con el colono, el hombre de paz, y en la misma cureña de los cañones de las carabelas se apoyaba la manceira del arado romano. Era el aliento de civilización que mandaba nuestra España a aquellas tierras vírgenes. Pero nos habíamos impuesto un yugo muy pesado que iba a consumir, debilitándolas, nuestras energías.

España luchaba, y al tenor de esta lucha reguló la economía. “En un principio el derecho de comerciar con América se extendía a todos los puertos y a todos los Armadores de la Nación. Pero cuando nuestros barcos volvían cargados con la recompensa del esfuerzo de muchos españoles, las naciones piratas, ya cerca de las costas de Eu-

1 El famoso intendente de la Luisiana, D. MARTÍN NAVARRO, realizó un interesante estudio sobre la situación económica de las Indias españolas, especialmente de la Luisiana: *Causas y consecuencias del actual estado y medios de poner remedio*. (B. N. Ms. 19246). Uno de los primeros párrafos del manuscrito nos sirve a nosotros de introducción en nuestro trabajo. ROBERTSON (*Lousiana under Spain, 1785-1807*, Cleveland, 1911) dedica un capítulo de su obra a estudiar la interesante personalidad de Navarro.

ropa, los asaltaban y hundían." Así, efectivamente, unos once años después del descubrimiento de América, el 10 de enero de 1503, se constituyó la Casa de Contratación para las Indias y a los pocos días los Reyes Católicos pusieron en vigor las primeras Ordenanzas por las que había de regirse aquella Casa y, en general, el comercio con Indias. La Casa de Contratación se instaló al principio en las Atarazanas y luego en el Alcázar, pero como empezaron a ocurrir hundimientos de barcos españoles, dictáronse en 1526 las primeras providencias para evitar estos hechos. Los buques debían protegerse con armamento y viajarían formando flotas.

Menester era poner un remedio a tanto mal, y "el Gobierno de España, que las considerava como propias privativamente (las embarcaciones con mercancías de América), tomó sus providencias y arregló sus primeras Ordenanzas sobre este concepto, y aunque manteniendo la libertad de que de todos sus puertos se navegase y comerciase a ellas, reduxo a sólo uno el regreso de los navíos, por la comodidad de sus registros, gobierno y administración de aquellas nuevas adquisiciones. Providenció proteger aquella navegación con fuerzas de guerra en su ida y vuelta, para evitar los repetidos insultos que experimentaba de que resultó el establecimiento de Flotas y Galeones, su salida desde un puerto determinado, la privación de navegar de los demás de España, y por precisión el de Ferias en aquellas partes para dar más pronta salida a sus cargazones"².

En 1552 se constituyeron dos escuadras permanentes: una en Sevilla, cuya misión consistía en vigilar entre el cabo de San Vicente y las Azores, y otra en Santo Domingo, para impedir a los buques piratas realizar sus fechorías por aquellas latitudes.

La Real Cédula de 16 de junio de 1561 reglamentó por fin todas las leyes promulgadas hasta entonces en relación con el comercio indiano. Se dispuso que ninguna nave pudiese salir de la rada de Sanlúcar de Barrameda si no iba comprendida en flota. Se redujo a solo dos flotas y una Armada Real toda la relación mercantil con

² En 1764, Carlos III encargó a una comisión, formada por el marqués de los Llanos, Francisco Crayvinkel, Simón de Aragoiri, Tomás Ortiz de Landazuri y Pedro Goosens, de que le hicieran un anteproyecto sobre las medidas a tomar en relación con el comercio de Ultramar. Uno de los ejemplares de la Memoria, inédita, que redactaron se encuentra en la Biblioteca de Palacio, Ms. 2639. Nosotros hemos preferido seguir en líneas generales la exposición del problema tal como allí se plantea. Los párrafos entrecomillados de esta primera parte del artículo han sido entresacados de la susodicha Memoria.

América, las cuales habían de salir en los meses de agosto y enero con "Capitán y Almirante".

El órgano regulador del comercio se convino continuase siendo la Casa de Contratación. Aunque dependiente del Consejo de Indias, su labor fué inmensa. No era sólo un centro mercantil, sino que en sus ámbitos funcionaba una Real Audiencia y el mejor Instituto de Geografía y Cartografía del mundo.

En América se determinaron tres puertos, en los que únicamente podían desembarcar sus mercancías las flotas españolas. Eran el de Cartagena de Indias, el de Nombre de Dios y el de San Juan de Ulúa o Veracruz. Así quedó formada aquella famosa "Carrera de Indias", que conducía la savia española desde el puerto de las Muelas, de Sevilla, a cualquiera de estas otras tres privilegiadas ciudades de América. Dos meses y medio tardaban las flotas y galeones españoles, en recorrer las 1.700 leguas que se calculaban a la carrera.

Conocido es también el sistema que emplearon entonces los enemigos de España. Viendo que por este procedimiento se les impedía la continuación de sus agresiones en Europa, emprendieron, a costa de riesgos sin fin, el camino de América y ocuparon algunos parajes descuidados para proseguir su comercio. "Fueron insensiblemente afirmándose en ellos, y aunque nosotros les resistimos y perseguimos, siendo tan extensos aquellos territorios, ni pudimos eliminarlos, ni evitar que lograsen ventajas con que recompensar sus gastos y pérdidas".

Entretanto, la situación económica de España se iba agravando considerablemente. Las continuas guerras exteriores en tan dilatados frentes, nos agotaban los dos manantiales imprescindibles para sostenernos: los hombres y el dinero. Las contribuciones tenían que aumentar en una población disminuída, a causa de nuestra política internacional.

Como es lógico, se fué paulatinamente encareciendo la subsistencia, y los productos, manufacturados o no, alcanzaron precios muy elevados. A pesar de ello, necesitábamos por precisión, así para nosotros como para surtir los territorios que íbamos adquiriendo con aquellos descubrimientos, valernos de los productos extranjeros, y "las naciones de Europa, ya más despiertas en el interés de los pueblos³, procuraron mejorar, extender y perfeccionar (su comercio e

3 Pertenece esta comunicación al Memorial a que nos referimos en la nota número 2, como se recordará, inmediatamente anterior a la publicación del De-

industria) a proporción del consumo que nosotros les facilitábamos”.

Consecuentes con esta política, en Holanda, Francia e Inglaterra, en el correr del siglo XVII, fuéronse formando grandes empresas para sostener este comercio. Los Gobiernos de estos países no sólo no se opusieron a ellas, sino que las impulsaron, concediéndolas cuantas franquicias y libertades pedían. La tendencia española fué distinta: nosotros recargamos las manufacturas con fuertes tributos, para sostener el Erario, ya exhausto y empeñado.

Estas grandes empresas extranjeras necesitaban para comerciar, o el tráfico ilícito con las colonias españolas, o el establecimiento de puestos en las costas del Norte de América. Cierto es que allí no se conocían minas de oro o plata, pero el cultivo intenso y esmerado de toda clase de vegetales, convertía las márgenes de los ríos y los bosques en tierras fértiles.

En el centro del continente, y en alguna isla del mar de las Antillas, se fueron poblando y cultivando aquellos primitivos establecimientos piratas, y con la ayuda decidida de su metrópoli, y aun de muchos españoles, unas veces por avaricia, otras por necesidad, fortificáronse en sus posiciones.

Para cultivar las colonias, franceses e ingleses se dedicaron al trato y conducción de negros de la costa occidental africana; establecieron factorías en los puertos principales del continente y esclavizaron a grandes contingentes de sus habitantes. Las colonias españolas también necesitaban brazos, y en lugar de proteger el tráfico negrero nacional, nos surtimos del comercio inglés y portugués “que les servía además de pretexto para introducir sus géneros y extraer nuestras riquezas”⁴.

Esta rama del comercio sufría los mayores impuestos. Varió mucho en el transcurso del tiempo, pero su término medio fué el de veinte pesos por cabeza. En consecuencia, se dificultó su entrada y con su carestía “y escasez en el cultivo (agrícola), nos vimos sin los precisos alimentos para aquellos habitantes (los indígenas de América y los españoles) y sin frutos para ocupar de retorno los pocos vajeles que empleamos en nuestro comercio, dándoles otro fomento a su navegación, con las harinas que les tomamos de sus colonias del Norte”.

creto, y, sin embargo, ya se habla con el pesimismo propio del siglo XIX al contemplar los móviles de nuestra Historia. Se confunde de una forma muy extraña el “interés” del capital con el interés de los hombres.

⁴ Del mismo Memorial de la Comisión.

Si, por tanto, pretendemos resumir la política económica con América en el período anterior al siglo XVIII, podríamos decir que fué la de enriquecer el erario con exacciones fuertes sobre las mercancías objeto de comercio. Política equivocada, porque a la larga, significa debilitar los individuos y, en último término, empobrecer el patrimonio nacional y la misma Hacienda.

Distinto fué el camino seguido por los extranjeros: holandeses e ingleses se enriquecieron en el comercio, debido a la protección que les facilitó su Estado.

Las reformas de 1720.

El proceso de desintegración de España y su Imperio había alcanzado una mayor virulencia en el reinado de los últimos Austrias y quedó sellado en Utrecht al afirmarse en el trono Felipe V. Se necesitaba reaccionar en un sentido nacionalista y a eso tendieron los esfuerzos del primer Borbón y de sus hijos. Sobre todo estos últimos cifraron sus ambiciones en desentenderse de la política europea y concentrar nuestras energías en una dirección egocéntrica.

El primer gran problema que había que resolver era el de la pésima situación de la Hacienda Real, "pero los esfuerzos de Orry y de los ministros de Fernando VI apenas sirvieron sino para mostrar en toda su extensión la gravedad del mal". Don Lorenzo Hermoso de Mendoza pudo decir en una comunicación dirigida al Gobierno y escrita años después, lo siguiente: "España (al advenimiento de Carlos III) estaba despoblada y empobrecida; sus campos, yermos; sus fábricas, inactivas. Las manufacturas españolas apenas se valoraban en el extranjero y la moneda, a pesar de poseer las mayores reservas metálicas del mundo en nuestras colonias, valía poco"⁵.

Con colores fuertes y aduladores se nos presenta el cuadro, pero es lo cierto que Fernando VI vivió poco tiempo para poder llevar a cabo sus planes de reforma. "Había que buscar la raíz de un mal tan extendido—escribe Hermoso de Mendoza—, y la mirada previsorá del Rey Católico (Carlos III) se posó en las Indias y en el contrabando que realizaban franceses e ingleses con nuestras colonias. Bus-

⁵ Las representaciones de HERMOSO DE MENDOZA se encuentran en el manuscrito de la Biblioteca de Palacio 2869. *Memoria sobre las incursiones de los ingleses... y de los franceses...*, 1765.

có su causa y no la encontró en la mala organización de policía ni en la débil constitución militar de nuestras costas. A pesar de ello, puso en vigor disposiciones que tendían a evitar los abusos que en nuestras colonias se habían cometido en los últimos tiempos..." "Pero el problema fundamental estribaba quizá, en la regulación comercial de España y América, en el pésimo sistema de flotas y galeones, en los absurdos impuestos de tonelada y de palmeo."

Es necesario, pues, antes de continuar con el estudio del Decreto de 1765, tratar de explicarnos la significación de estos "absurdos impuestos de tonelada y de palmeo" con que se encontró Carlos III al ascender al trono, y cuya desaparición va a ser la principal de sus reformas económicas.

Hemos visto al principio de este artículo, cómo la legislación mercantil de España con Indias no varía desde los comienzos del siglo XVI, y sobre todo desde 1561, hasta la primera mitad del siglo XVIII; esto es, hasta 1720. En este año, cuando aún no gobernaba Carlos III, se emprendieron reformas y dictaron nuevas disposiciones. Algunas anomalías desaparecieron, pero, en cambio, persistieron otras leyes, anticuadas ya por el transcurso de casi dos siglos. Nos interesa, sin embargo, recordar de una forma sucinta, cómo, después de la promulgación de estas disposiciones, realizan su tráfico los mercaderes españoles. Al mismo tiempo subrayaremos las mejoras evidentes que se introdujeron en relación con el antiguo sistema.

Resultaba innecesario, por ejemplo, el que los buques hubieran de navegar por el Guadalquivir en busca del puerto de Las Muelas. La Casa de Contratación, con todas sus principales dependencias, se trasladó a la ciudad de Cádiz. Desde aquel puerto—se declara expresamente—"deben salir todos los navíos que se despachan a Indias". La Casa instaló sus reales en un gran edificio de la plaza de Contratación y no en la Casa Lonja, como se ha supuesto por algunos. Pero no eran ésas las únicas ventajas concedidas a los gaditanos en la nueva reglamentación. "Para poder comerciar a Indias, sea como cargador, o como dueño, o maestro de navío⁶, es preciso matricularse en el comercio de Cádiz, y para este fin cada pretendiente deve hacer pruebas de Naturaleza de estos Reynos, de limpieza de sangre y de no ser de los nuevamente convertidos a nuestra Santa Fée Ca-

⁶ Utilizamos el texto resumido de las disposiciones reales tal como se leen en el citado Ms. de la B. P., 2639, F.^o 48 y ss.

tholica." No se crea, sin embargo, que los extranjeros eran excluidos del comercio con nuestras posesiones de Ultramar. Portugueses, flamencos, alemanes, y sobre todo genoveses, comerciaron con América. Sólo así se explica el por qué los pesos españoles circulaban con tanta profusión en el mercado internacional.

El mismo Ministerio designaba directamente la persona que debía efectuar el tráfico: "El comerciante matriculado no puede despachar ningún Navío para la América sin licencia de la Corte. Para este fin acude al Ministro de la Secretaría de Indias por mano del Presidente de la Contratación de Cádiz, o por los Amigos o Agentes que tienen en Madrid." Ya comentaremos en lugar oportuno el péximo influjo que esta disposición ejercía sobre nuestros comerciantes.

Una vez conseguida del Gobierno la autorización para fletar un barco, comenzaba el rigurosísimo procedimiento para "verificar" ese permiso. "Conseguida la licencia, o el Registro, el interesado da Petición al Presidente con una copia que se toma en la Contaduría de Cádiz de la R[ea]l Orden para la concesión del referido permiso, y se expone que para su verificación se presente tal Navío que se sirva mandar su arqueo y visita de Obras, y cumplidos que sean los requisitos y formalidades ordinarias, se pase a su tiempo copia de los autos a la Contaduría Principal para la apertura y formación del registro de la Carga."

En vista de la petición, el Presidente ordena se proceda al arqueo del navío⁷ y a renglón seguido se notifica "el auto del Presidente al interesado y al Fiscal", y una vez que los dos estuviesen enterados, se señalaba "el día para el arqueo; concurren al bordo del Navío el Oidor, el Fiscal y el Capitán de Maestranzas. Se toman las medidas en presencia de un escribano de la Casa de Contratación, quién forma una Certificación, que se agrega a los autos". Una vez terminadas estas diligencias, queda en suspenso todo el procedimiento "hasta que el Capitán de Maestranza forma y remite a la Contaduría la certificación de las toneladas que resultan de las medidas que ha tomado del Navío".

Entregada "ya en los autos la certificación del Capitán de la Maestranza de las Toneladas que mide el Navío, da otro auto el

7 "El Presidente, en vista de la Petición presentada, manda que con citación del Fiscal se arquee el Navío por el Capitán de las Maestranzas de la R[ea]l Armada, practicándose esta diligencia ante un oidor de la R[ea]l Audiencia."

Presidente, mandando que se haga la Visita y señalamiento de Obras por el Capitán de Maestranza de la Real Armada y Maestros Mayores de la Carpintería y Calefatería de ella, dándose a este fin el testimonio necesario” 8.

No termina en este punto el largo y costoso procedimiento. Cinco diligencias más se han de practicar hasta que se le notifica al dueño del navío que su barco está admitido “a la carga”, y sólo al fin de los cuales 9 se comienza a tramitar el nombramiento de maestro. Para ello se necesitaba una garantía de moralidad en la persona elegida, que únicamente podía dar el fiscal, y una garantía económica: la fianza 10.

La “carga” exige un proceso tan costoso y dilatado como los precedentes. “El Maestro del Navío formará una relación o factura de

8 “... y que por el Consulado, y Universidad, de cargadores a Indias se informe sobre el abono del Interesado y que hecho lo vea el Fiscal.”

9 “... nueve. El escribano de la contratación notifica al interesado el auto-antecedente; 10. Se hace la visita y señalamiento de obras del día que determina el Capitán de la Maestranza, y da certificación de haberlo ejecutado. Este documento se agrega a los autos; 11. Informa el Consulado lo que se le ofrece, y obliga al dueño del Navío a justificar que es propio suyo. Y este informe del Fiscal se pone también con los autos; 12. Informa el Fiscal por su parte lo que se le ofrece, y obliga al Dueño del Navío a justificar que es propio suyo. Y este informe del Fiscal se pone también con los autos; 13. Después de todas estas diligencias da otro auto el Presidente, mandando que q[ue], vistos los autos y lo expuesto por el Consulado y el Fiscal se admita el Navío que se ha presentado, y que pueda cargar de Frutos, ropas, etc., pagando ante todas cosas en la Depositaria de Reales Derechos de Indias el importe de las Toneladas, y justificando la propiedad del navío; 14. El Escribano de la Contratación notifica al interesado que su navío está admitido para poder cargar.”

10 “15. El Dueño del Navío nombra el Maestro que se ha de embarcar y este nombramiento se hace ante el Escribano de la Contratación, y se pone con los autos; 16. El Maestro acude con una petición al Presidente, presentando Copia del nombramiento hecho a su favor y pidiendo que se le reconozca por tal bajo las fianzas de costumbre; 17. Da un auto el Presidente, diciendo: “Véalo el Fiscal”; 18. El Fiscal hace el informe que le parezca regular; 19. El Presidente da otro auto, expresando que visto lo expuesto por el Fiscal admite el nombramiento del Maestro, y a los Fiadores que presenta, y que otorgadas que sean las Fianzas se pague copia de todos los Autos a la Contaduría principal.”

La escritura es también objeto de una minuciosa reglamentación. Se estipula, bajo diversas penas pecuniarias, el no llevar ningún pasajero, el de entregar los géneros a sus dueños, etc., etc.

Aun después de hecha la escritura no se puede cargar el navío. Hay una constante intervención de la Casa en los más menudos detalles: “El Contador de la Contratación dá después Certificación de haverse asegurado los Derechos de las toneladas. El Escribano dá otra Certificación de haber pasado Copia autorizada de los Autos a la Contaduría pral. para formación del Registro.”

los frutos y géneros que quiere cargar, y la presenta en forma de petición en la Contaduría de reglamento, en donde arreglan los derechos que se deben satisfacer..."¹¹.

Por fin, "cuando está el Navío completamente despachado, se hace una tercera visita para reconocer si está demasiado cargado y si lleva Pasajeros sin licencia".

La simple lectura de esta larga relación de diligencias da una idea, siquiera sea aproximada, de las enormes dificultades que, a pesar de todas las reformas, había para comerciar con Indias. Una burocracia tradicionalmente cumplidora del Reglamento y legislación, y excesivamente puntillosa de sus derechos, entorpecía el normal aprovechamiento de las colonias. Las leyes, justificadas en la época en que se promulgaron, se hacían insoportables en el siglo XVIII. Las nuevas disposiciones del año 20 no eran sino un paso más, dado en la ingente tarea de modificar la estructura económica de España. Una buena parte de los españoles sentía un gran anhelo de reforma. En nuestros Archivos y Bibliotecas se encuentran muchos Memoriales, más o menos objetivos, solicitando la promulgación de nuevas leyes, o defendiendo las antiguas. En una cosa, sin embargo, están todos de acuerdo: en combatir la excesiva burocracia¹².

Carlos III, poco tiempo después de subir al trono, decidió investi-

11 "Con el arreglo hecho en la Contaduría se pasa a la Depositaria de Indias a pagar los derechos, de los que se toma razón."

"Se pasa después a la Contaduría pral. a donde queda la relación original, y se toma otro despacho firmado del Presidente, para poder cargar lo contenido en la Relación."

"Se lleva a la playa todo lo que contiene la licencia del Presidente, y antes de embarcar se verifica por los guardas, si todo confronta con la licencia."

"Todos los géneros, o ropas, se ponen en fardos muy prensados, y se miden en la playa por el Veedor, su alto, largo y ancho, para saber cuántos palmos cúbicos contiene y satisfacer los derechos..."

"Cargado el Navío, se ha de tomar el Registro de todo en la Contaduría pral."

12 Los principales Memoriales consultados han sido los siguientes:

Representación hecha a S. M. por el Consejo de Indias exponiendo las reglas y leyes que ha observado para el gobierno de ellas; desvelo y dilatado tiempo que se causó en su formación y perjuicios que se podrían ocasionar de alterarlas.—Año de 1714. (B. P., ms. 844.)

Discurso y reflexiones de un vasallo sobre la decadencia de nuestras Indias Españolas. Lic. JOSÉ DE GÁLVEZ. B. P., 2816.

Thesoro de España. Discurso sobre el comercio de España con sus Américas. Por MANUEL DE SERGUINARZABAL, 1764.—B. P., 2819.

Discurso sobre la necesidad de fomentar los comercios de España.—Biblioteca de Palacio, 2828.

gar por sí mismo el problema, y encargó a una Comisión el estudio detenido de los hechos. El informe oficial, largo y minucioso, junto con las razones de los otros Memoriales aludidos en el párrafo anterior, nos han servido a nosotros para sistematizar las críticas.

Aunque enemigos de todo dogmatismo científico, estudiaremos en varios puntos las causas de la peligrosa situación comercial española en Indias, y luego veremos la solución que se podría dar a cada uno de estos problemas. Como ocurre siempre, el Decreto y la instrucción dados en 1765 por Carlos III fueron solución ecléctica que, aunque indudablemente ayudó a nuestra economía, sólo produjo efectos parciales.

I. En primer lugar, la razón militar que había conducido a la determinación del puerto de Sevilla, como el único capaz de comerciar con Indias, había desaparecido. Y es que la lucha se desarrollaba con contrabandistas, y no con piratas, y su escenario era americano y no peninsular. En cambio, la persistencia en este derecho exclusivo —la única reforma había sido trasladarlo a Cádiz— traía amargas realidades: el privar a las otras provincias de la salida de sus frutos, o, por lo menos, dificultarla de una manera ostensible. Por otra parte, la falta de competencia anulaba todo interés particular, produciendo un encarecimiento considerable en el flete.

II. En segundo lugar, la navegación en cuerpos de flota y galeones, y la precisión de las licencias del Gobierno español para comerciar con América, producían dos efectos a cual más perniciosos. Ante todo reducía el número de viajes considerablemente:

“El retardo que por precisión “se ocasionaba” en el despacho de los muchos efectos que en cada Navío de Flotas, Galeones o Registros ricos se remiten, y el que después se padece en la América para su regreso, disminuyen el interés de los caudales empleados por el mayor tiempo que están detenidos y ocasiona muchas veces aflicciones y quiebras aun a las casas de mayores fondos.”

La misma incertidumbre de los navíos que se habían de emplear y de los que se habían elegido por el Ministerio de Indias obliga a los armadores matriculados a mantener una flota dos o tres veces más numerosa de la que necesita el comercio.

III. Los derechos establecidos eran improcedentes y antieconómicos. Los más generales y costosos eran el de toneladas y el de palmeo. El primero, ya hemos visto en lo que consistía, y la forma de

determinarlo. El impuesto de palmeo se establecía para los tejidos, a tanto el palmo.

Uno y otro favorecían el artículo extranjero, generalmente más fino que el español. El vino y el aceite alcanzaban precios exorbitantes; con ello se fomentaba en las Indias el cultivo de vides y olivos, que, como ya sabemos, la corte española había prohibido reiteradas veces. Estos derechos ocasionaban otro perjuicio más grave al exigirse el pago adelantado; sólo las casas ricas podían comerciar con América, y apenas un reducido grupo de familias se beneficiaba de ello.

Por otra parte, no se conocían los productos en que abundaban nuestras colonias, y así se acumulaban en algunos puntos cantidades excesivas de vino, aceite, lana..., que había que vender a bajo precio, con la consiguiente bancarrota del comerciante español.

IV. El comercio sólo se hacía con las partes ricas de América, porque eran las únicas que podían suministrar cargamento a los buques en su viaje de vuelta. Teniendo en cuenta que había territorios baldíos que "con una nueva organización del trato de negros producirían copiosos frutos". Y como estos territorios pobres apenas se relacionaban comercialmente con España, se veían forzados a hacerlo con las colonias extranjeras, y a pagar con sus frutos. Esta comunicación ilícita daba pie a las potencias extrañas para ocupar puertos y provincias de nuestras Indias, "cuya defensa ha ocasionado varias veces ruidosas contextaciones y otras su pérdida"¹³.

V. La inobservancia de la ley, defecto que ha persistido a través de tantas generaciones y que parece consustancial con el carác-

13 La Comisión oficial propuso a Carlos III el proyecto de establecer un gran número de puertos con los que se pudiese comerciar libremente. Estos eran los siguientes:

"Puerto Rico. La Margarita. Santo Domingo. Monte Christo.		Golfo mejicano..... <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding-left: 5px;">Campeche. Veracruz. La Luisiana.</td> </tr> </table>	{	Campeche. Veracruz. La Luisiana.		
{	Campeche. Veracruz. La Luisiana.					
Isla de Cuba..... <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding-left: 5px;">Puerto del Principe. Habana. Batavano. Santiago de Cuba. La Trinidad.</td> </tr> </table>	{	Puerto del Principe. Habana. Batavano. Santiago de Cuba. La Trinidad.		Costa de Honduras <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding-left: 5px;">Santo Tomás de Castilla. Omoa.</td> </tr> </table>	{	Santo Tomás de Castilla. Omoa.
{	Puerto del Principe. Habana. Batavano. Santiago de Cuba. La Trinidad.					
{	Santo Tomás de Castilla. Omoa.					

ter español, ocasionaba también entonces graves trastornos. Nuestra legislación de Indias—no nos referimos ahora a la que es objeto de crítica—respondía a una serie de necesidades sentidas por los españoles de la Península y de Ultramar; a pesar de ello, las disposiciones referentes al comercio y a la industria se contravenían continuamente. En la ley 18, libro IV, título XVII de la Recopilación se prohíbe en absoluto la plantación de viñas y la fabricación de vinos y aguardientes, a excepción del pulque de Nueva España, de la chicha de Guatemala y de la yerva del Paraguay y del Perú. En época de Carlos III hubo de prohibirse que el vino que se producía en el Perú inundase los mercados de Centroamérica utilizando el puerto del Realejo. En cuanto a la fabricación de aguardientes, ya sabemos que el de caña se inventó en América.

La Ley V, libro IV, título XXVI de la misma Recopilación prohíbe la instalación de “obrages para fábricas de paño” sin expresa licencia de S. M. Conocido es el comercio que sostenían las islas Filipinas con el puerto de Acapulco, y el de Guatemala con el Perú por los de Realejo y Sonsonate.

También estaba prohibida la plantación de toda clase de frutales, y, sin embargo, los frutos del Perú se consumían en Panamá y Tierra Firme, más abundantemente que los españoles.

VI. No existía tampoco un arancel proteccionista bien concebido.

VII. Realmente la causa más importante de nuestra decadencia mercantil en aquella época resultaba ser el contrabando producido por los motivos anteriormente citados; la elevación de precios hace económico un comercio lleno de riesgos, pero con elevadas ganancias, “a pesar de vender los géneros a mitad más baratos”. Desde luego que a ello favorecía “la natural situación de las Costas de Tierra Firme llenas de bahías, enseadas, caletas y bocas de ríos, navegables que tie-

Costa de Tierra Firme	} Chagre. Portovelo. Golfo del Darién. Cartagena. Santa Marta. Río de la Hacha. Maracaybo. Portovelo. La Guayra. Cumaná.	} Río de la Plata...	Buenos Aires.
			Montevideo.
			Maldonado.
		} Río Orinoco.....	Isla de la Trinidad.
			Guayana. Río Triste.
		} Mar del Sur.....	Valdivia, La Concepción.
			Valparaíso. Callao.
			Guayaquil.”

nen cercanas las Colonias inglesas, holandesas y francesas; las de Buenos Aires por la Colonia del Sacramento; las muchas calas y ensenadas de la Isla de Cuba y la introducción de los ingleses en el Seno Mexicano y costa de Campeche...”

Pero se empleaban procedimientos aún más descarados. Como “no se despacha en el Estado presente ningún Navío para el trato de los negros desde nuestros puertos a las costas de Africa”, nuestros virreyes concedían “asientos” a los comerciantes extranjeros. En éstos se incluía también una fuerte cantidad de harina de trigo y de tejidos para alimento y vestido de los esclavos. Sin embargo, los negros los alimentaban con maíz, y apenas los cubrían con un taparrabos de bayeta. La harina de trigo y los tejidos se vendían después clandestinamente.

Un solo dato nos servirá para darnos cuenta de la importancia del contrabando. La cantidad de oro que se extraía de nuestras minas americanas en 1765, sumaba 35 millones de pesos. De ellos, sólo diecinueve millones y medio llegaron a la Metrópoli. Suponiendo que se quedasen en América unos tres millones y medio o cuatro, para cubrir las necesidades de las colonias, los extranjeros se apoderaban de 12 millones. Hay que añadir que estas cifras no comprenden el oro sustraído a los Derechos reales, cantidad muy crecida si hacemos caso a los Memoriales de la época.

Ciertamente, los vinos, aguardientes y frutas eran los géneros que más impuestos sufrían. Nos dará una idea aproximada conocer la cantidad de pesos que sólo de derechos pagaba en Méjico un barril de vino.

Ya en Veracruz, a los de entrada se sumaban los de Chiquirito y Muralla, que con el de Diputación (el cual satisfacía los gastos “de Diputado de Flotas y Ferias de Jalapa de los Consulados de Cádiz y Méjico”) ascendían a dos pesos y seis reales y medio de plata. En Méjico existía también el derecho de entrada, junto con los de sisa, alcabala, quartilla y abería (que tenía el mismo objeto que el de Diputación), sumando todos ellos once pesos y dos reales de plata. Como el valor del barril era de unos tres pesos, los impuestos lo elevaban cinco veces más.

El aguardiente pagaba también los mismos derechos, más un plus de tres pesos por barril. En cambio, los vinos y aguardientes producidos en América sufrían menos impuestos. Cuando se propone a Carlos III disminuir los derechos de los vinos de España, se inicia

muy tímidamente la propuesta de imponer una contribución del 8 por 100 a los dueños de vinos, en lugar del 2 por 100 que ya tenían. Los vinos y mistelas fabricados allí podrían pagar de un 2 a un 4 por 100 de su valor.

A tres puntos esenciales había de atenerse la nueva regulación del comercio con América. Se imponía ante todo, simplificar las trabas legales originadas por la complicada organización burocrática; en segundo lugar, reducir los impuestos cerca de un 50 por 100, sin que esto debiera suponer perjuicio al Erario, ya que llevaría consigo un general aumento de riqueza, y finalmente, constituir un arancel bien estudiado para que no nos pudiese causar perjuicio la competencia extranjera.

El Decreto de octubre de 1765 y la Real instrucción que siguió en el mes de noviembre del mismo año atendió a los primeros extremos ¹⁴.

Decreto del 16 de octubre de 1765 y Real instrucción de noviembre del mismo año.

Debemos advertir que el Decreto e Instrucción 1765 se referían exclusivamente a las "Islas de Barlovento". En años posteriores se fué ampliando su campo de acción al extender los derechos que concedían a otras partes de América. El 5 de julio de 1770 ¹⁵, por Real orden firmada en San Ildefonso, se ampliaron "los privilegios concedidos" por el Decreto del 65 a los puertos de Campeche y Yucatán. Por el contrario, se suprimía el derecho que gozaban las islas Canarias de enviar dos barcos a América con frutos y otros productos del país. La reanudación de este tráfico fué permitida por una disposición del 24 de julio de 1772 con la indudable mejora de acomodarse a lo establecido por la nueva regulación.

El Decreto del 16 de octubre de 1765 está firmado en San Lorenzo el Real y dirigido a D. Julián de Arriaga, secretario de Marina. Su texto, corto y lacónico, declara abolido "para en cuanto al co-

14 El arancel no se publicó sino en 1778, como se dirá más adelante, y resultó su empleo dificultoso en extremo y de poca utilidad práctica.

15 Por un error de imprenta aparece cambiada esta fecha en Danvila (*Historia del reinado de Carlos III*, pág. 468, nota), figurando allí como 1770. ROUSSEAU, en su *Historia general sobre el reinado de Carlos III*, cayó en la misma equivocación.

comercio de la Isla de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad el derecho de Palmeo, establecido por el proyecto del año 1720 (*sic*), el de Toneladas, el Impuesto del Seminario de San Telmo, derecho de Extranjería y de los de Visitas, y reconocimientos de carenas, habilitaciones, Licencias y demás gastos, que les originaban las formalidades que estaban en uso, dejando en libertad a mis vasallos tanto de estos Reynos como los de las citadas Islas, para que puedan hacer este comercio en ellas, bajo de las reglas, precauciones, paga de derechos, y por los Puertos de estos mis dominios, que contiene la Instrucción rubricada de mi R[eal] mano, que acompaña a esta mi Real determinación...”

El preámbulo de la disposición la justifica plenamente; y aun cuando la visión del Rey sólo alcanzase a uno de los aspectos comentados ya del problema, apunta, sin embargo, un camino en el que, por desgracia, no se prosiguió: “... He hallado que siendo la Isla de Cuba, y las demás de Barlovento capaces de un comercio de mucha consideración, y que les podía dejar ventajas conocidas no le hacen, y se hallan sin proveer de los víveres, frutos y Género que necesitan sus naturales dando esto mayor campo al fraude y contrabando: Viendo pues que este comercio no le hacen los españoles, sin embargo de los Registros que he tenido a bien concederles y que no han habilitado; he verificado que el no hacerle o mirarle con poco amor dimana de no hallar en él aquel interés que desean por lo recargados que salen de los puertos de mis dominios, los Géneros y frutos que necesitan las mismas Islas; pues los derechos de Toneladas y Palmeo, unidos a las concesiones del Seminario de San Telmo, derecho de extranjería, el de Visitas y reconocimiento de carenas, y otros gastos que originan varias formalidades antiguas les hacen subir considerablemente su valor...”

Todo ello es verdad; pero no en vano hemos considerado antes el ejemplo de los impuestos que sufría un barril de vino procedente de España por vía legal y vendido en Méjico. En Nueva España no existía quizá el impuesto del Seminario de San Telmo, pero sí otros muchos, como el de Chinquirito, Muralla... El mal no estaba tan circunscrito a las islas de Barlovento para que sólo con ellas estuviese el Rey “cuidadoso de la felicidad de sus vasallos”. Por otra parte, si nos referimos al contrabando, mayor era el que se realizaba en tierra firme, que no en las islas. En éstas resultaba fácil perseguir a los piratas, e impedir su tráfico y desembarco. Sin ir más lejos, la Es-

cuadra permanente de Santo Domingo montaba en aquellos mares una guardia difícil de burlar. Los buques ingleses, para realizar su ilegal comercio, debían navegar lo más alejado posible de estos lugares, y desde 1762, contando con la Florida—cedida por España en el Tratado de París—, por el Canal de Bahama¹⁶.

Hay, sin embargo, una razón fundamental para que el Rey se fije expresamente en las Antillas, y permita entre ellas y la Metrópoli una relativa libertad de comercio: la situación internacional.

Las islas de Barlovento, pero sobre todo Cuba, constituían una base militar y política inapreciable para sostener el Imperio español. Tres años antes, con sólo la ocupación de La Habana, Inglaterra, en pocos meses, nos había ganado una guerra. Abandonados por quienes nos lanzamos a la lucha tuvimos que firmar la paz más peligrosa para nuestro Imperio desde los tiempos de Utrecht¹⁷. Parece lógico que, una vez recobrada posición tan importante, se atendiesen las repetidas instancias de su gobernador, D. Antonio María Bucareli. Una y otra vez escribe al secretario de Estado, marqués de Grimaldi, pidiendo solución al gran número de problemas pendientes, resumidos en uno solo: el económico.

Entremos ahora en el estudio de la parte dispositiva de la Real instrucción con sus quince artículos. En primer término, queda por supuesto suprimido "el derecho de palmeo, establecido por el proyecto del año de 1720 (*sic*); el de Toneladas, la imposición que pagaban al Seminario de San Telmo, el derecho de Extranjería y los de Visitas, y reconocimiento de Carenas, habilitaciones y Licencias para navegar, como, cuando y el puerto que le convenga sin dar parte al Administrador de la Aduana...¹⁸. Si recordamos el estado de cosas

16 En la última parte de este trabajo me referiré concretamente al valor estratégico de La Florida y a la atención especial con que siguió el Rey los Establecimientos ingleses en el Norte del Golfo Mexicano. Para conjurar el peligro comercial se dictaron normas distintas en 1768 y 1770.

17 Parece que Francia comenzó a negociar la paz con Inglaterra a espaldas de España. El duque de Nivernois se trasladó a Londres y el de Bedford a París durante el mes de septiembre.

18 "...cuando presente el navío a la carga, manifestándole el puerto a que se ha de dirigir, para que disponga que todos los géneros, y frutos que se embarquen pasen por la Aduana, se cobren en ella los derechos, le forme el Registro que debe llevar, y le reciva la fianza que ha de dar de traer a su retorno la correspondiente tornaguía, que califique haver desembarcado los géneros y frutos que conducía en la Isla, o puerto de su destino; bien entendido que no ha de permitir el embarque de vinos extranjeros, porque esto lo tengo prohibido."

anterior al Decreto de 1765, advertiremos la radical mudanza que con este artículo se introduce en el comercio. Suprimir el derecho de toneladas significa suprimir todas las gestiones, visitas, reconocimientos, medidas, certificaciones del estado del navío que eran antes necesarias. La extinción del derecho de palmeo representa hacer desaparecer todas las trabas legales a que daba lugar la medida de los fardos. Subsiste, en cambio, la "tornaguía", documento extendido en el puerto de destino del navío, en donde consta haberse efectuado el desembarco de las mercancías en las cantidades ajustadas. Resultaba, claro es, imprescindible porque con el nuevo sistema se establecían, no ya derechos locales diferentes, sino un régimen mercantil distinto para determinadas colonias. Por eso, ya veremos más adelante, que la ley es inexorable con los navieros, en cuanto varían en algo el rumbo previsto.

Hablábamos en la segunda parte de este trabajo, de que Carlos III adoptó una postura intermedia entre la mantenida por sus predecesores con relación al asunto, y la que exigían las circunstancias de la época, muy distintas ya en pleno siglo XVIII de las de 1492 y 1561. Hemos visto cómo una sola ciudad, la de Sevilla y su puerto de Las Muelas, y posteriormente Cádiz, gozaban de la exclusiva de comerciar con Indias; ahora extiende el monarca este derecho a ocho capitales más. Vuelve a autorizarse a Sevilla, que con Cádiz, serán los puertos privilegiados de Andalucía; Alicante y Cartagena servirán de conducto a las mercancías de la región levantina; Barcelona, a las de Aragón y Cataluña, y Santander, Coruña y Gijón, a las de Castilla, Galicia y Asturias, respectivamente. Los enemigos de Carlos III le reprochan el no haber dado a la medida toda la amplitud exigida por las circunstancias. La Comisión encargada del estudio del problema indicaba la conveniencia de extender a treinta y cuatro puertos, la facultad de traficar con América. ¿Qué razones movieron al rey a inclinarse por un criterio más restringido? ¿Sería por no aumentar la burocracia, cuando sólo los empleados que dejaban de prestar sus servicios en la Casa de Contratación eran suficientes para cubrir el doble número de los comisarios exigidos por el nuevo sistema? Varias ciudades protestaron—en la forma que entonces se protestaba—elevando sus quejas al secretario de Estado. Algunos nobles de la región levantina se indignaron, de que no figurase el de Valencia entre los puertos autorizados. Las protestas y "representaciones" de personas gallegas influyentes consiguieron la extensión a Vigo del

mencionado derecho, por un Decreto firmado en San Ildefonso el 15 de septiembre de 1773.

En el artículo III se determinan los derechos que se han de pagar, en lugar de los de palmeo. "Que en lugar de los derechos de palmeo que hasta aquí han satisfecho los comerciantes de los Géneros sujetos a él, conforme al proyecto del año de 1720, se cobre sólo por los administradores de las Aduanas por donde salga un seis por ciento de todos los que sean manufacturados en estos mis Reynos, o producidos en ello, y un siete por ciento de los que sean de Reynos extraños, además de los que hayan pagado a su introduccion en mis dominios." No aumenta tampoco el número de los empleados que se necesitan para desempeñar esta función en los nuevos puertos. Los mismos oficiales de Aduanas son los encargados de percibir el impuesto.

Todos los productos, manufacturados o no, que no estuviesen sujetos al derecho de palmeo continúan pagando, como es lógico, los mismos impuestos que el año 20¹⁹.

Aunque aparece ya en las disposiciones de 1561 y en las de 1720, se vuelve a ratificar "que en las embarcaciones que carguen para la isla de Cuba o para alguna de las otras citadas, no han de tener acción los Comerciantes para variar de destino, pues indispensablemente han de hacer su descarga en aquel paraje para donde manifestaron que cargaban". Ahora, sin embargo, se añade una nota de suma importancia: "... bien entendido que en cada Embarcación podrán ir Géneros y Frutos para distintas islas; pero ha de ser con la calidad de que se destingan los que para cada parte se embarcan y que lleven registro separado de lo que se ha de descargar en cada isla como destinado a Ella". Esta distinción era necesaria al establecer una diferencia tan grande en la percepción de impuestos, pero de todos modos representa una muy pesada carga, mientras no se varíe la forma de disponer el Registro. Recuérdense las operaciones y diligencias a que daba lugar su formación.

Completa el sentido de la disposición el artículo siguiente²⁰: "... No se han de poder comerciar los Frutos y Géneros que vayan de estos mis Reynos de unas islas a otras, pues precisamente se han de consumir en aquellas a donde fueron destinados, y si se hallase que

19 "Artículo IV. Que de los Géneros y Frutos assí de España como de otros Dominios que no estaban sujetos al palmeo se cobren los derechos que prescribe el Proyecto del año 1720."

20 Artículo VI.

alguno los comercian, cuando se les den por decomisso los Géneros, que a este fin se les aprehendan" ²¹.

Pero a pesar de ello se autoriza a los habitantes de las colonias a efectuar el comercio entre las islas, aunque sólo de los productos nativos: "... los mismos isleños pueden llevar de unas islas a las otras los Frutos que respectivamente produzca cada una, pagando el seis por ciento a la entrada a la Ysla donde se lleve; pero no les ha de ser permitido de ningún modo el que puedan comerciar de Ysla a Ysla los Géneros y Frutos que se han llevado de estos mis dominios" ²². Desde luego se puede suponer mayor efecto, que a esta simple previsión, a esa alcabala del seis por ciento que se impone a todos los productos exportados de cualquiera de las islas. Los precios tenían que ser muy elevados; y no podrían resistir la competencia de los comerciantes de la Península.

Se indican después, una serie de menudas diligencias, cuyo objeto sigue siendo evitar el contrabando ²³. La reforma se limita sólo a los derechos que pagan las mercancías desde España a cualquiera de las islas de Barlovento; en cambio, los impuestos que sufren los productos de aquellas colonias al exportarse a España siguen siendo los mismos: "... De los Frutos, Géneros y dinero y quanto se cargue en la Isla de Cuba y demás expresadas para conducir a éstos mis Reynos, se han de cobrar sin novedad por los Administradores de las Aduanas donde arriben los mismos derechos que actualmente se exigen."

Los derechos de entrada, o como diríamos hoy, de importación, ascienden tanto en España como en las islas a un seis por ciento del valor de la mercadería: "...Demás de los derechos, que así españoles como ysleños han de pagar según queda manifestado a su salida por los frutos y géneros que lleven de estos mis dominios, han de satisfacer a la entrada de la Ysla a donde fueron destinados el seis por ciento de Alcabala, que quiero se establezca y cobre en ellas. Les ha de ser permitido su libre Comercio dentro de la misma Ysla" ²⁴.

21 Interesaba conocer en España la cantidad y clase de mercancías que se había exportado a cada uno de los puertos de América.

22 Artículo XI.

23 "...Los comerciantes que tomen los géneros, y frutos que vayan de éstos mis Reynos han de tener sus Libros de Cuentas y razón para dar el paradero de ellos siempre que se les pida, a fin de evitar por este medio el Contravando que podían hacer... Todos los Géneros y Frutos, dinero, y quanto se cargue así a

La intervención de la Aduana en el negocio se procura reducir lo más posible. Sus funciones, cobrar la alcabala, percibir la fianza, formar el Registro y "dar la tornaguía" exigen, sin embargo: "Que todas las Embarcaciones que lleguen a las citadas Yslas antes de descargar Género ni Fruto alguno se han de presentar al Administrador u Oficiales r[eale]s con el registro que lleven para que dispongan que toda la carga se conduzca a la Aduana, en donde debe reconocerse para cobrar el seis por ciento de Alcabala, y si de este reconocimiento resultase haber ido algo sin Registro, por el mismo hecho se ha de declarar lo que fuese por decomisso", y, además: "el Administrador y Oficiales r[eale]s en las respectivas Yslas no han de permitir que se carguen los frutos de ella sin que pasen por la Aduana, para exigir de ellos el seis por ciento de Alcabala establecido, formarles el Registro que deben llevar y recibir a los cargadores o dueños de las Embarcaciones la fianza que han de dar de volver la Tornaguía que acredite haber desembarcado los frutos comprendidos en el Registro en el parage de su destino, bien por lo que mira a lo que venga a estos mis Reynos, permito que la descarga la puedan hacer en cualquiera de los Puertos que quedan habilitados para hacer este Comercio, y que cumplan con la obligación de tornaguía, llevándola del Administrador de la Aduana en donde se haga la descarga"²⁵.

Siendo tantos los obstáculos que había que vencer para comerciar con América, era costumbre inveterada entre los comerciantes gratificar a los empleados de la Aduana y de la Casa para que diesen pronta salida a las "Cargazones". El abuso quiere cortarlo de raíz Carlos III y dispone "que prohíbe a los Administradores ni Oficial r[eale]s el llevar gratificación, derecho ni emolumento alguno baxo ningún pretexto a los Comerciantes ni Dueños de Embarcaciones por la fianza que reciban, registro que formen de los Géneros y frutos que se carguen, ni tornaguías que dieren..." Las razones son bien claras: "... pues no es mi Real ánimo que el Comercio se grave en más que en los derechos que según va declarado han de pagar a la salida y

la ida como a la buelta ha de ir registrado, y quanto se halle a su descarga sin este preciso requisito, mando que se de por decomisso sin que le sirva a sus dueños el manifestado a su arribo, pues la falta de registro hácele ver el premeditado fin de ánimo deliberado de conducirlo de esta forma para hacer el fraude si hallasen ocasión oportuna de cometerle" (arts. 7 y 8).

24 Artículo XII.

25 Artículos XIII y XIV.

entrada así en España como en las referidas Islas, sin que por esto se les cause en su despacho la menor retención ni molestia, pues quiero que todos sean despachados con la más posible brevedad”.

Con este artículo concluye la parte dispositiva de la Real Instrucción. Habiendo estudiado con cierto detenimiento al comienzo de este trabajo el verdadero estado de la cuestión, y las soluciones que a nuestro juicio se hubieran debido dar al problema, huelga aquí todo comentario. Únicamente queremos subrayar la importancia de no haberse constituido un nuevo arancel con los derechos, tanto de importación como de exportación, que ayudasen a anular la competencia extranjera. En el anteproyecto firmado por la Comisión figura uno, singularmente razonado, pero que por desgracia no lo aceptó Carlos III²⁶. En él se expresan ideas sumamente audaces para la época en que se dictan, y aun hoy día constituyen motivos de violenta discusión entre los hacendistas. El liberalismo luchando con una economía más o menos dirigida. Junto a este intento renovador de la Comisión, se percibe en sus explicaciones al arancel propuesto y en la forma de combatir los antiguos tributos, el caos de la “Hazienda Real” en el siglo XVIII, a pesar de la política de Orry, Múzquiz y de los ministros de Fernando VI.

La aplicación del Decreto en la Luisiana.

Hemos dejado para último lugar el estudio del fenómeno que se produce al intentar aplicar el Decreto, con modificaciones que ya trataremos, en la nueva colonia del Rey Católico, la Luisiana. Cedi- da por Francia a España como compensación a la pérdida de nuestra Florida, que pasaba a dominio inglés, Carlos III, el 23 de marzo de 1768, unos seis años después de la firma de los preliminares de Fontainebleau y de la aceptación de la colonia, promulgó una Real orden “declarando el modo de practicar el comercio libre de la provincia de la Luisiana”.

El efecto inmediato fué una revolución de las familias más conocidas de Nueva Orleáns—capital de la colonia—y de gran parte del pueblo, que consiguieron expulsar al gobernador español don Anto-

26 Continuando el camino de reformas emprendido, el Real decreto de 2 de febrero de 1778 puso en vigor un nuevo arancel. Su alcance era, sin embargo, mínimo comparado con el propuesto por la Comisión.

nio de Ulloa, y amenazaron con instaurar en América la primera colonia independiente erigida en República.

Una sucinta exposición del estado económico del país y de las fuerzas que en él luchaban, aunque constituya una digresión en nuestro discurso, es indispensable para entender sus consecuencias: la reforma de la Real orden por otra publicada el 26 de enero de 1770.

Queda hoy fuera de duda, después de los últimos estudios sobre el tratado de París²⁷, que Carlos III se encontró sorprendido con la noticia de las negociaciones para la paz entabladas entre su primo Luis XV, parte contratante del pacto de familia de 1761 y de la convención del año siguiente²⁸ y S. M. Británica. Las desgracias militares que en poco tiempo acabábamos de sufrir²⁹ y el encontrarnos abandonados de nuestros amigos nos obligó a aceptar la onerosa paz de París. Nuestro comercio con Indias sufría un rudo golpe. Por un lado reconocíamos el derecho de los ingleses en los territorios piratas establecidos en Honduras y Campeche, y además renunciábamos a la soberanía de la Florida, que quedaba bajo el dominio británico. Con estos dos puntos de apoyo, en el golfo mejicano los contrabandistas y piratas ingleses establecían un nuevo camino eficaz y seguro para realizar sus fechorías. El comercio español y la Hacienda Real no podían por menos de sentir sus consecuencias.

En estas circunstancias, tan particularmente graves para la economía española, Luis XV y el entonces inspirador de la política francesa Choisseul, nos ofrecieron, en compensación de las pérdidas sufridas, la provincia de la Luisiana, último resto de su Imperio en el continente norteamericano. La posición de la colonia tenía gran importancia desde el punto de vista estratégico. Situado el valle del Misisipí precisamente en el punto medio de ese camino trazado por

27 Las cartas cruzadas entre Luis XV y Carlos III, utilizadas ya por Danvila en su obra citada, y la correspondencia de Tanucci, inédita en gran parte en nuestros archivos, no permiten otra suposición. Así lo reconoce el autor francés Rousseau en su obra sobre Carlos III.

28 En el artículo IV de la convención secreta se lee: "los dos Monarcas contratantes se obligan consiguiente y se prometen mutuamente de no hacer paz ni tregua con la Inglaterra, sino a un mismo tiempo y de común consentimiento y de comunicarse fiel y prontamente todas las proposiciones directas o indirectas que pudiesen hacerse a uno u a otro de ambos reyes relativamente a la paz". CANTILLO: *Tratados de Paz y Comercio*, pág. 483.

29 Las pérdidas de Cuba y Manila no pudieron ser contrapesadas por la provincia de Beira, conquistada por el conde de Aranda en Portugal, ni por la Colonia del Sacramento, audaz hecho de armas del famoso Ceballos.

los contrabandistas ingleses, desde Honduras a la Florida, podría, cuando menos, servir de base para intentar combatir a aquel comercio ilícito. Por otra parte, si conseguíamos servirnos del Missisipi como frontera natural que separase nuestras colonias de Texas y Nueva España de las suyas de Pensacola, Mobila y Nueva Inglaterra, no podría realizarse el contrabando terrestre a gran escala. Sin esta posición el Texas, en un futuro próximo, se convertiría en floreciente colonia y, por consiguiente, en camino natural de contrabando en lugar de barrera.

Pero no era tan grande la generosidad francesa. La provincia de la Luisiana resultaba extraordinariamente onerosa para su poseedor. Los franceses gastaban en ella unas trescientas mil libras anuales; los españoles van a conceder "un situado" de doscientos cincuenta mil pesos³⁰, cantidad grande si se piensa que el número de blancos establecidos en la colonia apenas ascendía a siete mil³¹. Además, aceptar la colonia era ratificar el pacto de familia que tan caro nos había costado. Toda nuestra política exterior quedaba a merced del Rey Cristianísimo. Situados en el extremo occidental de Europa, hubiéramos podido desentendernos de los problemas del continente no teniendo ningún interés que defender en los campos alemanes. Por fin, vencida su repugnancia unos días después, se decidió a autorizar a su embajador en Versalles para que aceptase la cesión de la Luisiana. Por eso se comprende perfectamente la natural prevención de Carlos III en aceptar esta donación.

A pesar de todo, aún se tardó mucho tiempo en enviar a la nueva colonia española la expedición militar, que tomase posesión de ella en nombre del rey de España. El 21 de abril de 1774 escribió Luis XV a M. D'Abbadie, gobernador francés de la colonia, mandándole las órdenes de ejecución del tratado³². Hasta un año después no se nombró por el Ministerio de Madrid el nuevo gobernador español. Don

30 A. H. N. Estado 3.883, cuentas de Gayarré, intendente del Rey Católico en la Colonia.

31 Según dato transmitido por Ulloa a su Gobierno y a quien se lo facilitó M. Foucault, comisario ordenador del Rey Cristianísimo. A. G. I., Santo Domingo 2775.

32 Encuéntrase en prensa una obra titulada *Primeros años de dominación española en la Luisiana*, en donde estudiamos documentalmente todas estas circunstancias y las reseñadas después.

Antonio de Ulloa³³ llegó a la colonia designado para ocupar este puesto en el mes de julio. Se encontró los asuntos de gobierno en muy mal estado; los espíritus, levantiscos e independizantes; la economía, destrozada. No llevaba además otro acompañamiento que noventa hombres de guerra, contando entre ellos a la marinería del *Volante*, paquebote utilizado en la travesía.

El país, extranjero hasta poco tiempo antes, se hallaba en completa anarquía por la particular marcha de los acontecimientos. Gentes del origen más confuso se entremezclaban, sin fusionarse, y la minoría francesa, rectora de la vida política y administrativa del país, se componía, exceptuando muy pocas familias, de personas de dudosa condición. Si a esto añadimos la enorme extensión del territorio, las dificultades de comunicación entre unas y otras regiones, la carencia de determinados elementos necesarios para la vida civilizada, y el gran atraso mercantil, industrial y agrícola, se comprenderá con facilidad que los organismos administrativos y jurídicos estuvieran aún en su primera etapa de desarrollo. No es necesario culpar de este estado de cosas a los Gobiernos franceses. Las circunstancias explican mejor lo sucedido: durante la larga lucha sostenida en América entre Francia e Inglaterra, y sobre todo en su última etapa de los Siete Años, la comunicación de las colonias francesas con la metrópoli se hacía difícil y aun peligrosa, y si al mismo tiempo consideramos que la Luisiana se hallaba apartada del teatro principal de la lucha, se comprende que la ayuda francesa fuese nula y las relaciones con Francia estuviesen casi paralizadas.

Esta situación independiente pudo ser sostenida sin que disminuyera el patriotismo de la colonia, y sin que se relajasen los lazos de unión con la metrópoli, por la energía y carácter de un gobernador bretón apenas conocido en la historia colonial francesa: M. de Kerlérec³⁴. Sostuvo el honor francés, siendo el artífice de una extensa red

33. Era D. Antonio de Ulloa una de las figuras españolas más prestigiosas de la época. Su nombre aparece junto al de Jorge Juan, Godin y la Condamine, cuando se habla de la medición del meridiano. Fué el primero en darse cuenta de que el platino ("platina" dice él) era un cuerpo simple. Descubrió en la Luna las hendiduras que llevan su nombre, y los cultivadores de las ciencias naturales le colocan entre los geniales precursores de su disciplina. Que el nombramiento recayera en una persona de méritos tan esclarecidos demuestra el interés con que España miraba a la Luisiana.

34 El primero que le ha dado el puesto que le corresponde en la historia de la colonización francesa ha sido el barón MARC DE VILLIERS DU TERRAGE en su obra titulada *Les dernières années de la Louisiane française*, París, Guilmoto, 1906.

de tratados de amistad con los indios de la región, y así los ingleses no intentaron atacar la Luisiana, última de las grandes posesiones francesas de Norteamérica. Pero el espíritu mediocre e intrigante de ciertas familias principales de la colonia consiguieron su deposición. La corte de Versalles lo sustituyó por M. D'Abbadie. Este caballero murió bien pronto, víctima, según parece, de la lucha con los mismos elementos que combatieron a su antecesor, apoyados en el Consejo Superior de la Provincia, único organismo administrativo y jurídico de que disponía la colonia ³⁵.

Como hacía ya dos años que Carlos III había aceptado la provincia, Luis XV no nombró nuevo gobernador, esperando que el rey de España lo designase. En este interregno recayó el gobierno de la colonia en el jefe militar más antiguo, M. Aubry. Hombre débil, no pudo impedir el desorden. La colonia, en donde desde hacía años no circulaba ninguna moneda de oro y plata, sino simplemente papel, consecuencia de la bancarrota financiera de Francia, vivía en el más completo caos. La moneda papel había perdido más del 75 por 100 de su valor y así los colonos, para resarcirse de esta pérdida y poder vivir, intentaron organizar el contrabando entre la Florida inglesa y Nueva España.

Si una vez que ha transcurrido casi un año en esta situación, viniera un advenedizo extranjero con el título de gobernador y encargado de suprimir ese comercio ilícito, sin más apoyo que noventa soldados, ¿podría esperarse que lograra hacer frente a los acontecimientos? Esta fué la situación durante dos años y medio. Mientras los colonos, o más bien los dirigentes, que se aprovechaban de aquel estado de cosas ³⁶, creyeron poder seguir con Ulloa de la misma forma en que vivían con Aubry, todo fué bien; pero cuando se dieron cuenta de la integridad del gobernador español, cundió el desaliento. Pasemos por alto multitud de detalles, que, sin ser decisivos, iban acentuando el ambiente de tensión propicio a una revuelta. El temperamento del gobernador español no era tampoco el más adecua-

35 Parece seguro que Luis XV antes de dar el golpe de fuerza de 1777, sustituyendo los Parlamentos por Consejos Superiores, cuyos miembros lo eran de designación real y menos numerosos, con lo cual esperaba vencer la resistencia de la nobleza a su autoridad, los estudió prácticamente en las colonias. El de la Luisiana es un ejemplo.

36 Los principales eran M. Chauvin de la Frénière, procurador general del Rey, y M. Foucault, a quien conocemos como comisario ordenador, y a quien se debe agregar el título de decano del Consejo Superior.

do para disipar los motivos de descontento. Si hemos de hacer algún caso de "las representaciones" hechas por los colonos a las autoridades francesas de París y Versalles, el carácter altanero de aquél hería la susceptibilidad del pueblo y sus dirigentes³⁷. Por otra parte, los colonos—plagiarios de las novedades de la metrópoli—sentían despierta la misma necesidad de vivir en el nuevo libertinaje; las teorías de los derechos del hombre, de la bondad innata del género humano, sustentada por los filósofos y todos los hombres "verdaderamente libres" de Francia, influían de modo decisivo en una capital tan alejada de París como Nueva Orleáns. Ciertamente la distancia actuaba de elemento ponderador, y lo que años después en Francia fué el origen de la trágica revolución, en la Luisiana apenas si llega a un pequeño melodrama.

En España no podían comprender este estado del espíritu público, y el Gobierno de Carlos III elabora el "leit motiv" de la sublevación. Desde que Ulloa llegó a la Luisiana, todos los gastos de la colonia habían sido sufragados por la Comisaría española. El "situa-do" concedido a la Intendencia de la Luisiana ascendió el primer año a 150.000 pesos. Pero como resultaba a todas luces insuficiente, se aumentaron 50.000 pesos en el año 67 y otros tantos en el siguiente. A pesar de los deseos del rey, no estaba la Hacienda española en condiciones de cargar con estos nuevos gastos, y así, lo concedido, llegaba en menor cantidad y con mucho retraso. Ulloa, para solucionar los conflictos que esta situación originaba, autorizó la emisión de vales con el crédito de la deuda del Estado español. Los luisianeses, escarmentados por la experiencia Law, no aceptaban tampoco este papel, que vino a perder al día siguiente de emitido casi un 50 por 100 de su valor.

Hasta entonces el gobernador español, siguiendo las instrucciones que le dió el marqués de Grimaldi en nombre del soberano, "... no varió en nada las reglas del comercio ni la misma administración de justicia...". Más aún: se permitió a los habitantes de la colonia el ejercicio legal del comercio con las islas de las Antillas. Barcos mercantes franceses matriculados en Nueva Orleáns podían traficar con los productos cubanos, y venderlos luego en Francia y otras colonias. Esta situación, que convertía a Nueva Orleáns en cabeza de un im-

37 Las "representaciones" pueden consultarse en el A. H. N. Estado 3.883. Las más importantes son las dirigidas al Rey, al duque de Orleáns, al príncipe del Condé, al duque de Praslin y al Parlamento de París.

portantísimo comercio, mantuvo apaciguados los espíritus durante un cierto tiempo. Pero tal estado de cosas no podía continuar. España no quería mantener un privilegio tan perjudicial para su economía y tan opuesto a toda la tradición mercantil seguida por sus reyes con Indias, desde los primeros tiempos de la conquista.

Deseoso Carlos III de disminuir las cargas que a su corona ocasionaba la nueva colonia y buscando, no obstante, el procedimiento de causar el menor perjuicio posible a sus habitantes, ideó centralizar el comercio con la Luisiana, aunque extendiendo al valle del Mississippi los privilegios concedidos a las islas de Barlovento en 1765. La Real orden aparece firmada en El Pardo el 23 de marzo de 1768.

“Desde que la Provincia de la Luisiana entró bajo mi soberanía—dice el preámbulo—, ha sido mi ánimo que mis nuevos súbditos habitantes en ella no experimenten ningún perjuicio en la mudanza de soberano y que se busquen medios de protegerlos, fomentarlos y facilitarles quanto conduzca a su prosperidad y aumento *y no se opongá al interés general de la Monarquía*. Para esto he resuelto que se establezca Comercio desde España con la citada Provincia. y que por ahora y hasta nueva orden se execute bajo las calidades circunstancias y methodo que expresan los artículos siguientes”³⁸.

Se previene, en primer lugar, que se puede hacer el comercio con la Luisiana por cualquiera de los puertos habilitados para efectuarlo con las islas de Barlovento, “que son Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, Coruña y Gijón”. Quedan suprimidos los derechos establecidos por el proyecto de 1720 (*sic*): “el de Toneladas, el del Seminario de San Telmo...” y demás gastos que se originaban antes. Se deja además en libertad “a todo Comerciante o persona para navegar y hacer este Comercio en los tiempos que le convengan, sin necesidad de acudir a la Corte por Licencia, pues sólo ha de tener obligación de dar parte al Administrador de la Aduana, del Puerto habilitado, quando presente el Navío a la Carga para que dispongan que todos los géneros y frutos que se embarquen pasen por la Aduana sin cobrar derecho alguno de extracción; se forme el Registro, que debe llevar, y se reciva la fianza que ha de dar de traer a su retorno la correspondiente tornaguía que califique aver

38 La Real orden de 23 de marzo, como la complementaria del año 70, se encuentran en el manuscrito de la colección Ayala, 2.639 de la Biblioteca de Palacio.

desembarcado los Géneros, y Frutos, que conducía en la Provincia de Louisiana...”

La norma más discrepante con las conveniencias de la Luisiana, según el sentir de sus habitantes, se encuentra en el artículo III: “Las embarcaciones en que se haga este comercio han de ser de construcción española y pertenecientes a españoles o connaturalizados en estos Reynos, y también han de ser españoles o connaturalizados las dos terceras partes de la tripulación; pues faltando estas circunstancias no se ha de permitir la carga ni salida de ninguna Embarcación para hacer el citado Comercio.” Cuando los luisianeses protestaron de este artículo, Ulloa les recordó que todas las embarcaciones de la Luisiana se consideraban como españolas y a los tripulantes, nativos o avecindados en la colonia, súbditos del Rey Católico.

Siguen después disposiciones para evitar que barcos procedentes de España y con cargamento para Luisiana desembarquen su mercancía en otros puertos de Indias. La razón es terminante: no se puede hacer un uso indebido de las franquicias y libertades concedidas a la Luisiana aprovechándose de ellas para comerciar con el resto de nuestras colonias³⁹.

Por supuesto, también “los frutos y géneros que para su retorno se carguen en la Luisiana han de ser precisamente de los que se fabrican y crían en aquella Provincia, pues prohibo absolutamente el embarco para España de los introducidos de otra parte”⁴⁰.

Las concesiones del Gobierno español llegan al límite en los artículos VI y VII: “No se ha de cobrar derecho alguno al tiempo de

39 “Las embarcaciones que carguen en los referidos Puertos para ir a la Luisiana se han de dirigir precisamente a aquella Provincia sin entrar ni arribar a ningún otro Puerto ni costa de mis dominios de América e Islas adyacentes no siendo por motivo irremediable de violencias de temporales u otro accidente impensado que havia de justificar en debida forma y estimarse por legítima la causa que le imposibilitó la navegación a su destino, porque no siendo assi se han de entender que la mudanza de rumbo fué maliciosa por fines particulares en cuyo caso se ha de proceder contra el Capitan sus bienes y fiadores como Defraudadores de las Rentas Reales y violador de las leyes y de los Decretos y Ordenes que dan reglas para el Comercio de Indias”. (Artículo IV.)

“Los administradores y Dependientes de las Aduanas de los Puertos habilitados para este Comercio han de hacer un puntual y exacto registro de todos los géneros y frutos que se embarquen para la Luisiana, assi de Cosecha y Fabrica de España, como de Cosecha y Fabrica extranjera, y al mismo tiempo una formal regulación de su valor, y nada ha de embarcar sin que intervengan los citados Ministros”. (Artículo V.)

40 De la *Memoria de los habitantes...* A. H. N., Estado 3.883,

la extracción de los Frutos y Géneros que se embarquen para la Luisiana de extranjeros o del país." "Los Géneros y Frutos extranjeros que se lleven desde los Puertos señalados han de ser precisamente de aquellos que ya estuviesen introducidos en dichos Puertos y hubiesen pagado los derechos que están en práctica."

Uno de los mayores motivos de descontento de los luisianeses carecía de fundamento. "Creían aver de veber sólo el ponzoñoso vino de Cataluña en lugar del de Bordeaux"—dice Ulloa—, y los sublevados escriben: "... huviéramos tenido que veber del venenoso vino de Cataluña al prohibir nuestro comercio con Francia..."⁴¹. Y en una relación de los sucesos de Nueva Orleáns de la época se afirma: "Unían a los gritos y vivas al Rey de Francia y a la Luisiana los vítores al rico vino de Burdeos..."⁴². La pretensión de los colonos se reducía simplemente a tener autorización para comerciar con España sin pagar ningún impuesto, y a más de eso, continuar su tráfico mercantil con Francia.

No podían quejarse tampoco los habitantes de la colonia de que los impuestos que sus mercancías debían de satisfacer fuesen elevados. "Los géneros, frutos y dinero que en la forma expresada vengan de dicha colonia han de pagar por ahora en los puertos de España habilitados para este Comercio un cuatro por ciento"⁴³. La previsión del rey llegaba a más, y para el caso de que las mercancías procedentes de la Luisiana no se pudiesen vender en España por ser de inferior calidad a los otros productos iguales o semejantes de las Indias españolas, o simplemente por no ser conocido su uso ni utilizada tal materia en la industria española, se especifica que "si los Frutos y Géneros que se trajesen de dicha colonia, e introdujesen en los Puertos de España no se pudiesen despachar en ellos, y se quisiesen extraer para otros países, se podrá executar libremente sin pagar derechos algunos de extracción"⁴⁴.

A esta muestra de comprensión de sus problemas han de contestar los habitantes de la Luisiana, alegando que, mientras los productos de su país entraban en cualquiera de los puertos señalados por el proyecto, pagaban los impuestos e intentaban la venta y volvían

41 Artículo XIII.

42 De las "memorias" y "representaciones" de ambas partes.

43 Artículo XVI.

44 Artículo XVII.

a salir en busca del mercado extranjero, francés, por ejemplo, la mercancía había perdido parte de la totalidad de su valor, si era fungible, y si no se veía recargada con fuertes derechos a la entrada del puerto de destino. "Estas dos soluciones encarecen de tal modo el transporte, que hacen imposible todo tráfico."

Como confirmación del beneficio que supone este comercio, la fianza depositada en el puerto de España de donde salga el navío ascenderá al 10 por 100 ⁴⁵. "Bajo esta fianza ha de quedar obligado a conducir a dicha colonia los Géneros y frutos embarcados, a verificar su desembarco en ella con tornaguía o certificación que ha de presentar a su vuelta..."

Los artículos restantes se refieren a la forma de realizar la carga y descarga de las mercancías en la Luisiana y en España; a la manera de conseguir los Registros y tornaguías, etc. El procedimiento, con muy ligeras variantes, es el mismo del reseñado en páginas anteriores al comentar la Real Instrucción de 1765. Suprimidas todas aquellas diligencias protocolarias estipuladas en el decreto del año 20, y que pervivían a través de tantas generaciones, significa un notable adelanto en el sistema de comercio. No lo entendieron así los luisianeses, que aprovecharon la ocasión brindada por la publicación del decreto, tratando de expulsar del país a Ulloa y sus españoles.

El primero que llevó noticias a la Luisiana del nuevo sistema de comercio fué un negociante marsellés en los últimos días de septiembre. Según dijo, había oído referir que el 29 de marzo se había publicado un Decreto, dando normas sobre el modo de realizar el comercio con la Luisiana. Sus noticias no podían ser más incompletas. Desde luego—afirmaba—, se prohibía a los extranjeros traficar con los productos de la provincia, y del mismo modo con naciones y colonias extranjeras. Estas informaciones produjeron gran revuelo entre los elementos disolventes de Nueva Orleáns. Ulloa prefirió diferir la publicación del Decreto hasta mediados del mes de octubre. Pocos días después, el 29, el pueblo, previamente armado por los dirigentes de la revuelta, exigió del Consejo Superior la expulsión del gobernador español. Este, sin fuerza militar en que apoyarse, desamparado por la opinión, se vió obligado a cumplir la ordenanza del tribunal de justicia. El 1.º de noviembre embarcó en el *César* con su familia, dejando tras de sí una revolución triunfante.

45 Artículo VIII.

Los sublevados tenían, sin embargo, que excusar su crimen ante las naciones europeas y sobre todo ante Su Majestad Cristianísima y las autoridades francesas. Por eso escribieron sendos memoriales al rey de Francia, al duque de Orleáns, al duque de Praslin, al príncipe de Condé y al Parlamento de París. En todos ellos se trasluce el mismo odio a España, personificado en su representante, a quien se dirigen los mayores insultos. Pero, junto a estas quejas sobre el carácter de Ulloa y la tiranía española, son extraordinariamente frecuentes las alusiones al tratado de comercio. Creían no poder luchar con la competencia en los puertos españoles de los productos de Méjico, Campeche, Guatemala, Perú y, en general, de todas las Indias. “Es querer correr un tupido velo—se escribe—sobre el veneno y el gran golpe que nos ha traído el Decreto. En el primer artículo se dice que los cargamentos se harán sólo en los puertos de Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, La Coruña, etc. En el octavo se dice que los viajes de vuelta se harán a los mismos puertos. En el artículo III se dice que los barcos que se expidan para la Luisiana serán de construcción española y que los Capitanes o marinería serán españoles o naturalizados. En fin, en los artículos IV y VI se prohíben las paradas voluntarias en los puertos de la misma América española y las paradas forzosas son sometidas a onerosísimas verificaciones e impuestos. ¿Qué nos queda, pues, para comerciar con nuestras maderas en las colonias francesas de Santo Domingo y la Martinica, únicos sitios donde aquéllas tienen algún valor? ¿Nos queda lugar a la más débil esperanza?” Y procurando descargar las causas de la sublevación en la imperiosa necesidad de subsistir, continúan: “Censores imprudentes, cuyas reflexiones poco sólidas podrían extenderse sobre nuestra conducta en la revolución presente, pretenden por vuestras combinaciones problemáticas recomponer la armonía interrumpida, poniéndola de acuerdo con el Decreto; pero entretanto enseñarnos los medios de subsistir”⁴⁶.

El temor de la competencia de los productos de Nueva España es el motivo determinante de su conducta: “El producto de nuestras tierras y el de nuestro comercio consiste en madera, indigo, pieles, tabaco, algodón, azúcar, etc., etc. Las pieles tienen mucho menos va-

46 De la *Memoria de los Habitantes y Negociantes de la Luisiana, sobre los sucesos del veintinueve de Octubre de Mil setecientos sesenta y ocho*. A. H. N. Estado 3.883.

lor en España que en el extranjero. La Habana y el Perú suministran a España azúcares y maderas mejores que las nuestras; Guatemala, un indigo superior y en una cantidad mucho más grande, tanto que sus fábricas producen más que el consumo; el Perú, la Habana y Campeche, el algodón; la Habana y la parte española de Santo Domingo, de tabaco. Todas estas mercancías son superiores y se producen en mucha mayor cantidad que en nuestra provincia, y además son inútiles porque sobreabundan en sus puertos y son rechazados o reducidos a muy poco valor. ¿Qué producirá, pues, en nosotros el hacer caso a que la exportación se haga a los puertos donde nos manda el Decreto?..."

Les quedaba, sin embargo, la posibilidad de vender los productos en el extranjero después de pasar por los puertos de España y pagar ese impuesto tan reducido del 4 por 100. Veamos cómo lo combaten: "Algúnobjetoará en vano que el último artículo del Decreto permite extraer de los puertos de España los frutos y efectos traídos de la Luisiana para irlos a vender al extranjero, si no están en deuda con la misma España y a la que no se pagará ningún derecho de extracción. ¿Qué se encuentra de ventajoso en todo lo que se nos ha presentado aquí como una verdadera ventaja? No contamos los artículos del Decreto, sino que nos referimos al espíritu; no leemos ninguno de estos artículos sin perder de vista el encadenamiento que une tan íntimamente a unos con otros. ¿Nos será permitido de verdad ir a vender al extranjero aquellos artículos y efectos que no pudieron venderse en España? ¿Pero en qué condiciones? Nuestros comerciantes naturalizados en España (siguiendo el artículo III del Decreto) serán obligados de ir a los puertos de Sevilla, Málaga, etc., donde pagarán el cuatro por ciento, siguiendo (el artículo XII); forzados de abandonar estos puertos por no haber podido vender estos artículos para realizar su venta a las naciones vecinas, hace falta que vuelvan a arrastrar en los puertos de España (siguiendo el artículo I) para tomar su cargamento de los frutos y efectos ya introducidos en España, y que habrán de pagar los derechos de entrada (siguiendo el artículo VII). Esta marcha dispendiosa da pie a nuestras reflexiones afligidas en vista de la crisis general que nos amenazaba. Si juntamos a todos estos gastos los del Navío, estimados por nuestras Cámaras de Comercio en 3.000 libras mensuales por un barco de 300 toneladas, los de descargue en los puertos de España y el de volver a cargar para los países extranjeros; el doblar las comisiones y los

seguros; el aumento de averías; los derechos reales, de los cuales los vecinos no harán gracia para mercancías que vienen de España, veremos el Decreto como un alambique devorante que rarifica nuestras cosechas hasta su quinta esencia."

Pero no estaban los sublevados muy conformes con el camino a seguir una vez rota la legalidad. Desde el primer momento se dibujan dos tendencias opuestas. Unos, capitaneados por un suizo, reclaman la instauración de una república independiente protegida por Inglaterra; otros, acaudillados por el comisario ordenador y el procurador general, juzgando una locura las pretensiones de sus amigos, se esfuerzan por reanudar las relaciones con la Corte francesa. Escriben las "Representaciones" y Memorias comentadas y pretenden dar ciertos visos de justicia a la inicua expulsión de Ulloa. Unos y otros, sin embargo, unieron sus esfuerzos para resolver el trágico problema económico de la provincia e idearon la creación de un Banco intitulado del Monte de Piedad.

Aunque sea un nuevo inciso en el trabajo, vamos a explicar en pocas palabras la intención de los promotores de una idea parecida a mediados del siglo XVIII. En realidad se trata de un curioso antecedente de modernos fenómenos económicos.

El Banco tipo, por decirlo así, de aquella época era el de Amsterdam; institución de crédito muy semejante en sus líneas generales al Banco de Londres. Pero el problema de la Luisiana era más complejo. No existía en el país oro ni plata y en cambio circulaban tres clases de billetes: los papeles del Canadá, depreciados casi en un 95 por 100; los de la Luisiana, con un valor real muy escaso (aproximadamente un 10 por 100), y los vales firmados por la Contaduría española (alrededor del 60 por 100). Unificar la moneda recogiendo todos estos billetes y lanzando una nueva serie con la garantía de las fortunas personales, en tierras o en valores, de los dirigentes de la sublevación hubiera sido, sin duda, la mejor solución; pero esta salida entrañaba varios peligros; el primero de todos, reconocer los vales españoles al 60 por 100, era certificar la victoria del ejército expedicionario del Rey Católico, que esperaban llegaría de un momento a otro. Por otra parte, los directivos de la sublevación no contaban con ninguna fortuna personal: su crédito era única y exclusivamente político.

En este callejón sin salida, pero impelidos por la necesidad, Hardi de Boisblanc, ciudadano de buena posición y de cierta cultura,

propuso la creación de un Banco, cuya garantía fuese la renta de los mismos prestatarios. Los agricultores, comerciantes e industriales declaraban públicamente ante el Consejo Superior el valor de los productos anuales de su industria, y, previa discusión pública, se dictaminaba por el susodicho tribunal la cuantía de la renta.

Con el informe convenientemente avalado por personas de entidad y por el decano y secretario del Consejo Superior, el interesado, agricultor, industrial o comerciante, se dirigía a las oficinas del Banco del Monte de Piedad. Aquí se le facilitaba una suma de dinero en papel emitido por el Banco equivalente a las tres cuartas partes de la renta reconocida. La garantía debía de ser siempre del total de la renta. Si por alguna circunstancia no se necesitase sacar de la Caja de Crédito todo el papel-moneda equivalente a las tres cuartas partes del valor total de la renta, ésta respondía siempre de la cantidad pedida.

El ingenioso proyecto Hardi de Boisblanc no llegó a realizarse. Triunfó el sentido común de las gentes haciendo abortar una tentativa, que aún hoy día resulta difícil de llevar a la práctica.

El estado de descomposición de la colonia y la anarquía producida a consecuencia del acefalismo en que vivían facilitó la tarea de la reconquista, encomendada al teniente general O'Reilly por el Gobierno de España⁴⁷. Ocho meses duró la labor de pacificar los espíritus. Todas las leyes y disposiciones sobre materia de comercio quedaron en suspenso durante este período de excepción, dejándose al arbitrio del gobernador el autorizar cualquiera forma de tráfico mercantil, sin ajustarse a ninguna ordenanza.

Este estado de cosas no podía durar mucho tiempo; y así, el 26 de enero de 1770 se publica en El Pardo una "Real Orden declarando el modo de practicar el comercio libre con la Provincia de Luisiana"⁴⁸. Pura y simplemente se admite a la margen española del Misissipi "en el comercio libre con España" según la Ley de 1765. Todos los privilegios y exenciones de impuestos, que hemos visto prodigarse en la Ley de 23 de marzo, desaparecen. Sólo se admite que "pareciéndole también V. E. conveniente y necesario que para que este Comercio se arraigase más y fuese recíprocamente útil, no pagasen

47 Puede verse nuestro trabajo publicado en la *Revista de Indias* (febrero 1941), titulado *O'Reilly en la Luisiana*.

48 Biblioteca de Palacio, manuscrito 2.639 (colección Ayala).

en la Habana derechos algunos de Entrada los Frutos de dicha Provincia; y que de los Géneros que de la Habana se sacasen para ella no se exigiese nueva alcabala ni otro derecho de extracción; permaneciendo siempre el Rey en el mismo ánimo de dispensar a dicha Provincia todos los Beneficios posibles. Ha determinado quede comprendida en el comercio suelto que se estableció para las Islas de Barlovento: que los Navíos de la Provincia sean recibidos en los puertos de España y en la Habana como tales Navíos españoles; pero con la precisión de no recibir en dicha provincia ni emplear para transporte Buque alguno que no sea Español, o de la Colonia misma sobre cuyo punto celen los Gobernadores, estrechísimamente: Que la Madera, Peletería, Añil, Algodón, Maíz, Arroz y otros Frutos de la Provincia, justificando efectivamente son frutos de ella, no pagan derechos algunos quando entren en la Habana: Que tampoco paguen Derechos de extracción los Géneros y Frutos que de la Habana se saquen para aquella provincia: Pero que se prohíba absolutamente la comunicación y el comercio directo de la misma Provincia en los Puertos y Colonias extranjeras, y con los Puertos de la Nueva España, y de éstas con ella, observándose, a fin de evitarle, las reglas y precauciones que previene el Decreto, expedido el veintitrés de marzo de 1768 para el Comercio de dicha Provincia de la Luisiana”.

No habiendo querido aceptar el proyecto del 68, hubieron de transigir con el del 70, mucho menos beneficioso para ellos. El resultado fué, sin embargo, excelente. Al hacerse, treinta y cuatro años después, un balance de la dominación española en el país, adviértese que la colonia se encuentra en franca prosperidad. La población blanca, doblada, y en proporción aún mayor la producción agrícola e industrial. Sus pieles eran famosas en el mercado europeo, y las cosechas de granos superaban con mucho al consumo normal de la provincia. Téngase en cuenta que en 1768 se importaba todo el trigo que se consumía de las colonias inglesas. Este fué el resultado de la tiranía española y de la “explotación” realizada en los bienes de aquel territorio.

Terminemos este trabajo con el resumen que un historiador hace de las ventajas reportadas a España por el Decreto de 1765:

“Abierto así el comercio y libre la navegación de las Indias, bajó el precio de los géneros y frutos, se moderaron los fletes y se impulsó la marina mercante; de esta suerte quedaron los monopolios desterrados de América... Todo anunciaba un evidente progreso en la política colonial”⁴⁹.

VICENTE RODRÍGUEZ CASADO.

49 DANVILA: Ob. cit., t. IV, pág. 468.