

ANTHONY MCFARIANE

**EL COMERCIO EXTERIOR DEL VIRREINATO
DE LA NUEVA GRANADA: CONFLICTOS
EN LA POLÍTICA ECONOMICA DE LOS BORBONES
(1783-1789)**

(The London School of Economics and Political Science).

I

EL COMERCIO LIBRE Y EL COMERCIO TRANSATLANTICO

El fin de la guerra internacional en 1783 inició un período decisivo en la historia de España y de sus colonias americanas. Las amplias reformas comerciales del "reglamento del comercio libre" tuvieron por primera vez la oportunidad de operar libremente, sin las trabas, la inseguridad y el bloqueo propios de una época de guerra. Por fin pudo entrar totalmente en vigencia el conjunto de las reformas representado por la apertura de los principales puertos españoles y americanos, la reducción de los derechos de aduana y la simplificación de las regulaciones de navegación y comercio¹.

¹ Existe una extensa literatura general sobre las reformas económicas, de Carlos ni pero hay una insuficiencia de estudios cuantitativos que traten sobre los efectos de estas reformas en las colonias americanas. Además de los trabajos citados en el texto de este artículo, se da a continuación una selección de los estudios básicos relacionados con el reglamento y su impacto en la vida económica de las colonias. Para el reglamento mismo y los ajustes comerciales que implicó, véase R. Atúnez y Acevedo, Memoria histórica sobre la legislación y gobierno del comercio de los Españoles con sus Colonias en las Indias Occidentales. (Madrid, 1796). Se puede consultar sobre el reglamento mismo y sobre la lista reformada de los derechos de aduana en R. Levene, Documentos para la Historia Argentina, Vol. 6 (Buenos Aires, 1963). Se encuentran buenas evaluaciones generales de los efectos en J. Vicens Vives, "Historia Económica y Social de España y América", Vol. 4 (Barcelona, 1958); Haring: "The Spanish Empire in America", (Kew York, 1947); J. H. Parry, "The Spanish Seaborne Empire" (London, 1966) y en Valentín Vasquez de Prada, "Las rutas comerciales entre Es-

La experimentación cautelosa y prudente de los Borbones en materia de política económica para su imperio llegó a un momento crucial. Se tenía la esperanza de que el "Comercio Libre" fuera el instrumento de un cambio fundamental, el agente de una reforma económica con el cual se revitalizaría la agricultura en España y se reconstruyera su industria para que compitiera efectivamente con los rivales europeos y resurgiera el Tesoro español con los ingresos provenientes del auge comercial inherente a la regeneración económica del Imperio. De ahí que la reacción a las reformas por parte del Virreinato de la Nueva Granada, importante unidad administrativa y estratégica del Imperio Americano, tuviera importancia para el gobierno de la metrópoli.

El desarrollo del comercio entre España y América impulsó la transformación de la vida económica tanto en las colonias como en la metrópoli. Por consiguiente, comprender los efectos comerciales cuantitativos que se derivaron de las reformas comerciales en la Nueva Granada es prerrequisito esencial para evaluar la influencia de estas sobre la estructura de la economía en cuanto a la producción, consumo y cambio potencial generado para futuras relaciones entre España y las colonias.

a) Movimientos transoceánicos:

Si en la capital del reino, Madrid, o en la del Virreinato, Bogotá, estaban esperando resultados rápidos, el panorama comercial que presentó en la post-guerra el principal puerto del virreinato, Cartagena de Indias, debió causar una gran desilusión. Los efectos del Reglamento no se reflejaron en ningún aumento inme-

paña y América en el siglo XVIII", en Anuario de Estudios Americanos, XXV, pp. 197-241 (Sevilla, 1968). Hay muy pocos estudios detallados de los efectos de las reformas en las distintas colonias. R. Levene, en La historia de la Nación Argentina, Vol. 4 (Buenos Aires, 1940, 2° edición), hace algunos comentarios generales útiles sobre la influencia de las reformas en la vida económica del Virreinato del Río de la Plata, como también lo hace Sergio Villalobos en Comercio y Contrabando en el Río de la Plata y Chile (Buenos Aires, 1965). E. Arcila Parías en El Siglo Ilustrado en América, (Caracas, 1956), analiza los efectos del Reglamento cuando finalmente se puso en ejecución en Nueva España. D. A. Brading hace un estudio más detallado en Miners and Merchants in Bourbon Mexico, 1763-1810, (Cambridge, England, 1971). E. Arcila Farías también estudió el Impacto de las reformas en La economía colonial de Venezuela (México, 1946). Para Chile, véase Sergio Villalobos El comercio y la crisis colonial (Santiago, 1968) que también tiene material sobre el Perú. Se pueden encontrar más comentarios sobre las reformas y la economía peruana en G. Céspedes del Castillo, Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del virreinato del Plata. (Sevilla, 1947). Para comentarios sobre "Comercio Libre" en Cuba y sobre economía cubana en la época del Reglamento, véase E. Rodríguez Vicente, "El comercio cubano y la guerra de emancipación norteamericana", Anuario de Estudios Americanos, XI, pp. 61-106. (Sevilla, 1954). Para las bases ideológicas de las reformas y su génesis dentro de la administración española, véase José Muñoz Pérez, "La publicación del Reglamento de comercio libre a Indias, de 1778", Anuario de Estudios Americanos, IV, pp. 615-664. (Sevilla, 1947). También J. Sarrailh, "La España Ilustrada en la segunda mitad del siglo XVIII, (México, 1957), y R. J. Schafer, "The Economic Societies in the Spanish World, 1763-1821. (Syracuse, New York, 1958).

diato de barcos que llegaran a Cartagena desde los puertos de la Península española. En julio de 1785, el Arzobispo-Virrey Caballero y Góngora, (quien por entonces vivía en Turbaco, residencia habitual de la plutocracia mercantil cartagenera, a unos veinte kilómetros de la ciudad), observó que bajo las nuevas regulaciones comerciales no habían llegado todavía muchos barcos².

Los registros de aduanas del período de la post-guerra muestran que no estaba equivocado en sus apreciaciones. En 1783 solamente ocho barcos zarparon de España hacia Cartagena³. En 1784 el total bajó y solo seis vinieron de España⁴.

Difícilmente podría ser este el auge esperado como consecuencia del funcionamiento libre del nuevo sistema comercial. En julio de 1785 —mes en que el Arzobispo escribió su carta— la situación no había mejorado gran cosa. En los siete meses anteriores a su misiva, llegaron únicamente nueve barcos desde puertos de la Península⁵. En tal forma, pues, desde la terminación de las hostilidades españolas hasta los últimos días de julio de 1785, el comercio transatlántico de la Nueva Granada no dio señales de los grandes progresos que se pensaron estimular al idear el Reglamento.

Sin embargo, en ese mismo año, el comercio de ultramar mostraría un vigor mayor. En los últimos cinco meses de 1785, vinieron otros quince barcos desde la Península, de manera que para ese año el total de barcos procedentes de puertos españoles ascendió a veinticuatro⁶. Finalmente empezaban a observarse los efectos de la apertura de los puertos peninsulares y del conjunto de reformas asociadas al "comercio libre". Además, el Reglamento logró romper el cuello de botella que representaba el monopolio de Cádiz, y desde entonces otros puertos españoles estarían bien representados en el comercio entre la Nueva Granada y la Metrópoli⁷. El puerto andaluz conservaría su importancia y seguirla siendo el punto de partida principal para los barcos rumbo a Cartagena. No obstante, su importancia se equilibraba con la influencia colectiva de los otros puertos españoles, especialmente Barcelona y Málaga, quienes tuvieron un papel preponderante en la expansión del comercio exterior de Cartagena.

El hecho de que no hubiese habido una prosperidad inmediata en el comercio entre España y la Nueva Granada después de la guerra, fue consecuencia directa de la Real Cédula de marzo de 1781, la cual permitía el comercio con las colonias extranjeras de

² AGI Santafé 605, Caballero y Góngora a Gálvez, julio 20 de 1785.

³ AHNC Aduanas (Anexo) tomo 5, ff. 250-539. Informe de aduanas de Cartagena, 1783. Para estos barcos véase 310, 435, 495, 499-50, 505, 523, 530.

⁴ AHNC Aduanas (Anexo), tomo 7, ff. 6-317. Informes de aduana de Cartagena, 1784. Para estos barcos véase ff. 107, 130, 131, 197, 212, 285.

⁵ AHNC Aduanas (Anexo), tomo 8, ff. 195-219. Libro de Visitas y Registros... de las embarcaciones que entran y salen de este Puerto... de Cartagena de Indias en el presente año de 1785^o. Para los barcos que entraron en el puerto véase ff. 196-210.

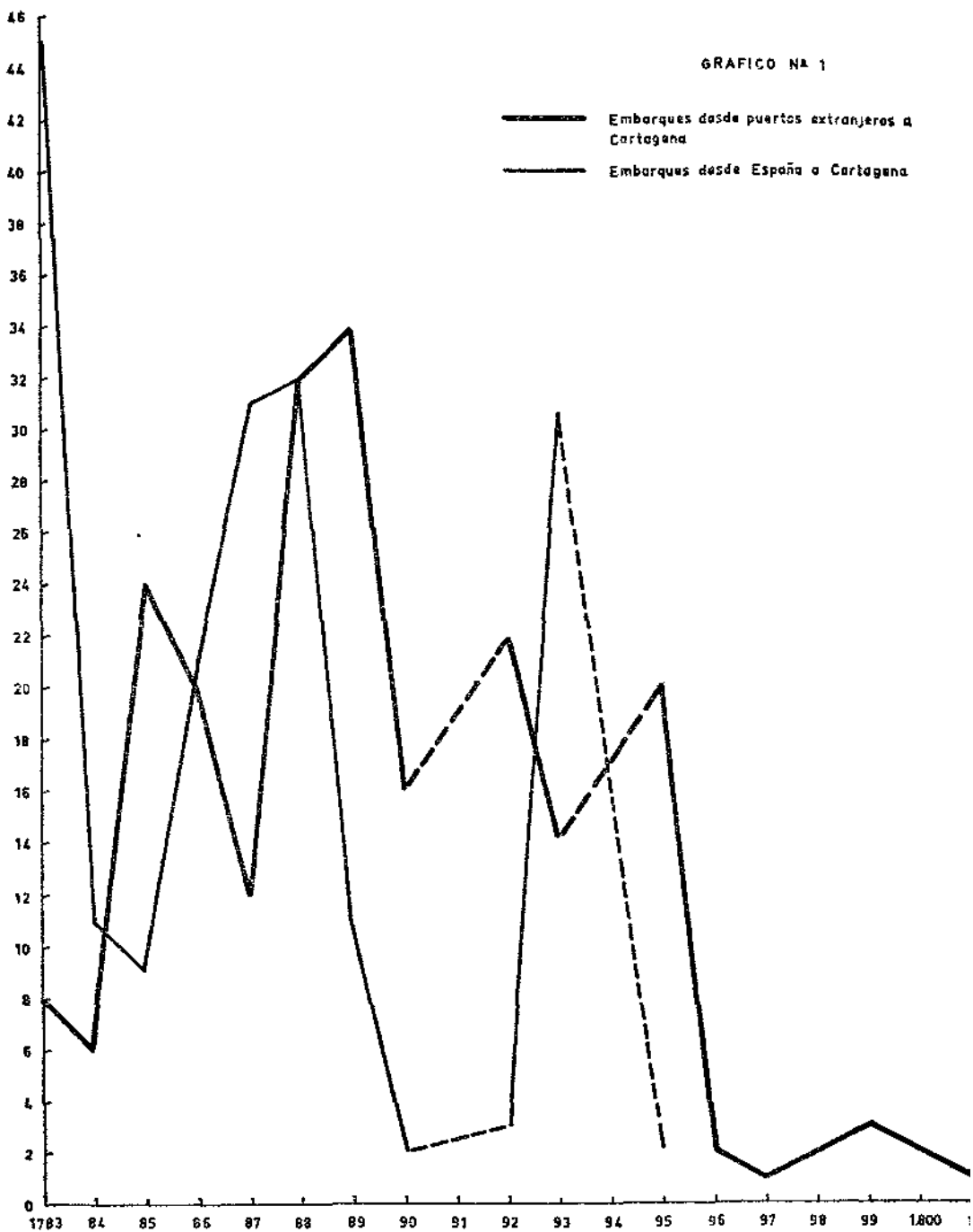
⁶ *Supra.*, ff. 196-210. Hay que tener en cuenta que no todos eran barcos mercantes. Cinco llegaron en 1785 trayendo tropas y suministros de Cádiz de parte de la Real Hacienda.

⁷ Véanse apéndices A y C,

naciones neutrales y amigas (incluyendo comercio directo con las colonias inglesas rebeldes de Norte América). En 1783, año en que el Tratado de París terminó formalmente la guerra, llegaron a Cartagena 43 barcos procedentes de puertos extranjeros y de ellos algo más de la mitad venían de la colonia holandesa de Curazao. En ese mismo año vinieron solo 8 barcos de España. No solamente el número de barcos, sino también el valor total del comercio extranjero sobrepasaba al de España. Con la normalización del comercio en 1784 disminuyó el que se hacía con las colonias extranjeras: solo 11 barcos llegaron a Cartagena procedentes de éstas, representando Jamaica, con cuatro barcos, la mayoría del comercio con puertos coloniales extranjeros. Pero este comercio permitido durante la guerra interfería todavía, influyendo sobre los patrones de comercio externo en Cartagena. Aunque el número de barcos procedentes de puertos extranjeros había disminuido considerablemente, seguía siendo mayor que el de los barcos españoles, que en ese año fueron seis, aun menos de los que habían llegado en 1783.

En esta forma, el impacto inicial del comercio libre sobre el comercio transatlántico del principal puerto del Virreinato se vio inicialmente entorpecido por las proyecciones de los patrones comerciales establecidos durante la guerra y que repercutieron en los primeros años después de establecida la paz. También debió haber sido un obstáculo la importación continua de artículos españoles y extranjeros desde puertos coloniales como La Habana y Puerto Rico, los cuales además de enviar sus propios productos agrícolas, incluían cargamentos pequeños, pero cumulativamente importantes, de artículos manufacturados. Pero a medida que disminuía la influencia del suministro de mercancías extranjeras (como lo refleja el menor número de barcos procedentes de los puertos de Curazao y Santo Tomás en 1784), aumentaba la demanda de artículos españoles y crecía el número de buques con cargamento para satisfacer esa demanda. El grado de influencia que el comercio extranjero tuvo sobre las importaciones españolas, visto a través de la cantidad de barcos llegados a Cartagena procedentes de España o de otros lugares, se hace más claro estudiando brevemente su circulación relativa. Durante este periodo los embarques de España a Cartagena muestran la tendencia permanente de crecer en proporción inversa al de los provenientes de posesiones extranjeras. Después de la recuperación del comercio colonial español en 1785, con la concomitante disminución en importancia de otros puertos, el número de barcos procedente de la metrópoli disminuyó en los años de 1786 y 1787 mientras aumentó el número de los que llegaban de las colonias no españolas. En 1788 la cantidad de barcos provenientes tanto de España como de otros puertos se equilibró exactamente. Pero este equilibrio fue muy corto y rápidamente comenzó un movimiento contrario al de los años anteriores, creciendo en 1789 y 1790 los envíos españoles mientras empezaban a decrecer los de otras naciones⁸.

⁸ Véase apéndice B y figura 1.



Sin embargo, la mayor cantidad de barcos procedentes de la Península no implicaron un flujo semejante de exportaciones de la Nueva Granada directamente hacia España. El análisis estadístico del período de 1785 a 1788 hecho por los diputados del comercio de Cartagena, Herrera y Pombo, muestra que el número de barcos que regresaban a España no era igual al de los que llegaban a Cartagena⁹. Por ejemplo, la aduana de Cartagena registró la llegada de 24 barcos españoles en 1785 mientras que el documento de los delegados indica el regreso de 8 únicamente¹⁰. Obviamente la diferencia pudo haberse corregido con un aumento en los viajes de regreso en los años siguientes. Pero no sucedió así. Los registros del Almojarifazgo de entrada de géneros de Castilla muestran que 20 barcos llegaron a los puertos hispanos en 1786, 12 en 1787 y 30 en 1788¹¹. Los documentos de embarque en viaje de regreso recopilados ya sea en España o en sus colonias indican que el flujo de barcos que regresaban nunca fue igual durante este período a los que zarpaban rumbo a América. Esto es todavía más obvio si observamos el número total de barcos que salían y llegaban de España en los cuatro años desde 1785 a 1788. Mientras 89 barcos llegaron a Cartagena provenientes de España durante ese tiempo, solamente se registraron 46 en viaje de regreso en el mismo período¹².

La diferencia entre los viajes de ida y de regreso a la Península se debe en parte a la naturaleza de los registros. Pero también al tipo de comercio de ultramar y a ciertos factores especiales que influenciaron este comercio en la década de 1780. En primer lugar se debe tener en cuenta la clase de comercio exterior de la Nueva Granada y las diferencias entre los artículos de importación y de exportación. Una gran parte de los artículos manufacturados, españoles o extranjeros, que se importaban de España, se pagaban con metales preciosos. Un cargamento de oro y plata no requería el espacio necesario a las importaciones provenientes de España. Por consiguiente no todos los barcos que traían mercancías a Cartagena partían de regreso con carga completa. Y sin duda, aprovechando

⁹ AGÍ Santa Fé 957, "Resumen de un Cuatrenio de las embarcaciones y su carga que han salido de... Cartagena para los puertos de la Península desde el año de 1785 hasta el de 1788".

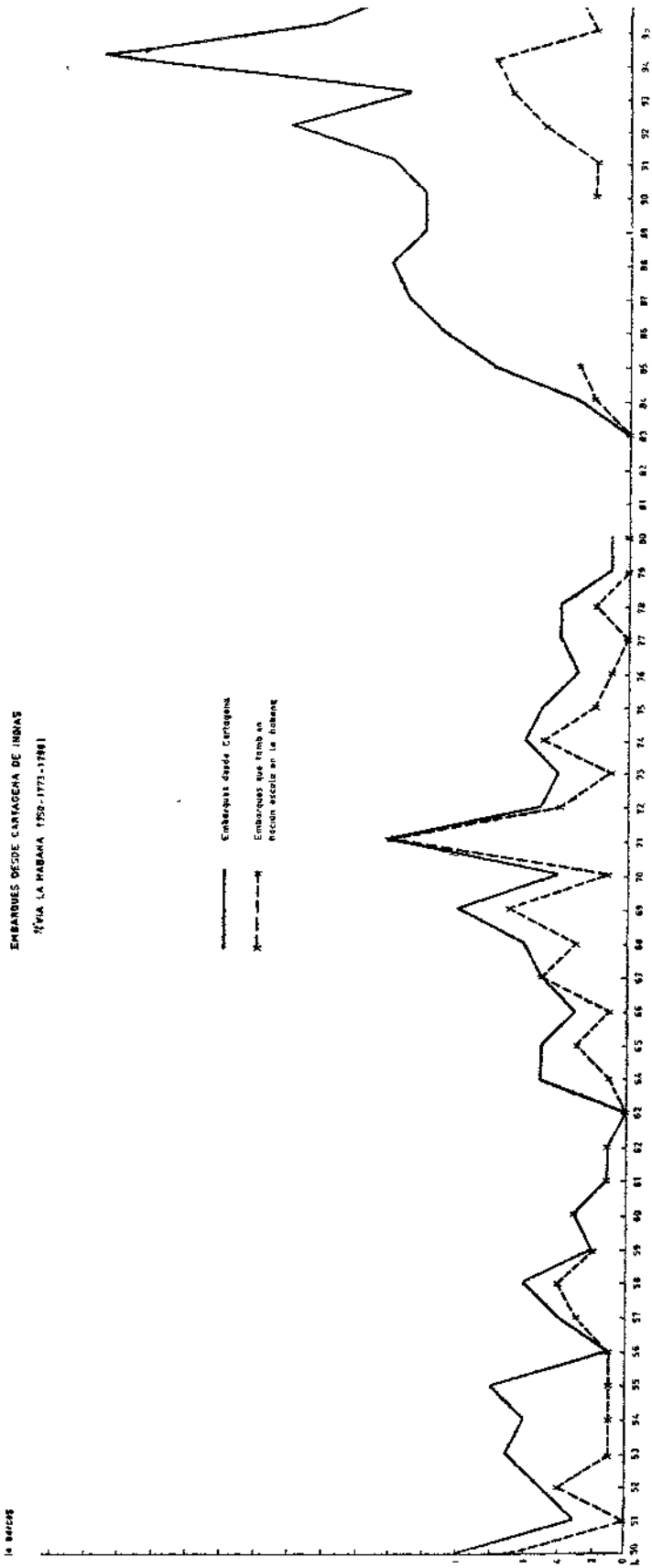
¹⁰ Supra,

¹¹ AHNC. Aduanas (anexo), tomo 12, ff. 733-740, (Almojarifazgo de entrada de géneros de Castilla, 1786); tomo 15 ff. 2-81, (Almojarifazgo de entrada de géneros de Castilla, 1787); AGÍ Santa Fé 1116, (Almojarifazgo de entrada, 1788).

¹² Aunque los registros de barcos que llegaban a España desde Cartagena pueden ser poco dignos de confianza, (véase nota sobre las fuentes, I), no se puede simplemente atribuir las diferencias entre las salidas y llegadas del comercio de ultramar a Cartagena a registros defectuosos. Los datos fueron recopilados por comerciantes cartageneros que participaban en este comercio y como estaban tratando de persuadir a la Corona que el nuevo y más grande volumen comercial exigía el establecimiento de un consulado en Cartagena, no tenían por consiguiente ningún interés en subestimarlos.

GRAFICO No 2.

EMBARQUES DESDE CARTAGENA DE INDIAS
VIA LA HABANA (1950-1973-1980)



la libertad que les daba el Reglamento para moverse entre distintos puertos, buscaban llenar sus bodegas en otras colonias¹³.

En segundo lugar, la incapacidad o la falta de voluntad de los barcos españoles para cargar totalmente en la Nueva Granada (dada la circunstancia que otros puertos podían ofrecer un cargamento más lucrativo que los artículos agrícolas de la Nueva Granada, o como en el caso del azúcar cubano, de más fácil mercado) pudo haber fomentado el comercio entre los distintos puertos americanos antes de regresar los barcos a la Península. Sin embargo hay poca evidencia de que los barcos que venían de España a Cartagena permanecieran en aguas americanas llevando a cabo un comercio intercolonial. El hecho de que muchos barcos tuvieran el mismo nombre y la posibilidad de que los capitanes fueran cambiados con frecuencia, hace muy difícil su identificación basándose en los documentos de embarque y recaudos. Pero la queja de un comerciante de Cádiz, Francisco Diez Catalán, sugiere que no era fácil la movilidad para los barcos que hacían el comercio de ultramar entre las rutas transoceánicas y las rutas marítimas entre las distintas colonias. El catalán se quejó —y el Virrey Caballero en su informe estuvo de acuerdo— que las reglas fijadas en el artículo 38 del Reglamento eran perjudiciales a los comerciantes cartageneros. (Según este artículo los barcos registrados en España tenían que llevar las distintas partes del cargamento a los puertos a las que habían sido consignadas, o quedaban sujetos a pagar derechos de aduana tanto en el puerto que descargaran para reembarcar como en el puerto de destino final). Una de las razones que dio en explicación a su protesta fue que los Barcos de Cruz más grande, que eran los que traían mercancías de España, no podían navegar fácilmente de puerto en puerto en el Caribe, aun en las mejores épocas del año¹⁴.

En tercer, lugar, el desarrollo de una política especial después del año de 1785, respecto al comercio con posesiones extranjeras pudo haber impulsado a algunas personas a dedicarse al transporte de carga entre los distintos puertos extranjeros. Por ejemplo, la saetia catalana "Jesús Nazareno", bajo el mando del capitán Juan Pastor, llegó a Cartagena de Barcelona y Málaga en junio 17 de 1785¹⁵. Los documentos de los diputados de comercio de Cartagena muestran que regresó a España en 1783¹⁶. No hay pruebas de que haya vuelto a Cartagena sino hasta diciembre de 1787, cuando, aprovechando la apertura de un comercio limitado entre el Virreinato y los Estados Unidos, llegó desde Filadelfia con un cargamento

¹³ Esta había sido una práctica muy usual antes del Reglamento. En 1774 un informe resumió las opiniones del Virrey Manuel de Guirior acerca de este problema. El Virrey se había quejado de la influencia del comercio de azúcar cubano en perjuicio del comercio de Nueva Granada, con la Metrópoli. Señaló que los comerciantes españoles exportaban únicamente metales preciosos y cacao, y que se ignoraban los otros productos agrícolas, tan abundantes en el reino, prefiriendo el azúcar, el cual no llevaba impuesto en La Habana.

¹⁴ AGÍ Santa Fé 604: Caballero y Góngora a Gálvez, Turbaco, septiembre 1° de 1785.

¹⁵ AHNC Aduanas (anexo), tomo 8, ff. 202.

¹⁶ AGÍ Santa Fé 957, "Resumen de un Cuatrenio de Embarcaciones..." supra.

de harina y de inmigrantes para la expedición del Darién" En julio de 1788 regresó a Filadelfia llevando un cargamento de "maderas de tinte para el agente del Arzobispo en esa ciudad. sin embargo existen muy pocas pruebas que muestren barcos dedicados al comercio de ultramar, dejándose apartar en forma parecida de la Carrera de Indias. La mayoría de los barcos dedicados al comercio con puertos extranjeros en mares americanos eran de otras naciones o buques españoles dedicados al comercio local e intercolonial.

Aunque el aumento tardío en el número de barcos que llegaba de España no se compensó con los de regreso, hubo sin duda una mejora en el valor de las exportaciones durante el virreinato del Arzobispo Caballero y Góngora, lo mismo que indicios de diversificación de las mismas. Sin embargo, no hubo una transformación inmediata en los patrones de exportación a ultramar y los metales preciosos continuaron dominando los envíos a España. El número de barcos que zarpaba de Cartagena hacia la Península se elevó rápidamente después de 1785, pero el impacto del comercio libre en cuanto a exportaciones se refiere, se manifestó como un cambio gradual más bien que espectacular. Un breve resumen de las embarcaciones y mercancías que cruzaron el Atlántico desde Cartagena en la década de paz, de 1783 a 1793, sirve para demostrar la naturaleza y trayectoria de ese cambio.

b) Exportaciones neogranadinas:

Existe una serie de problemas relacionados con los estimativos del comercio entre la Nueva Granada y España para este período¹⁹. Pero a pesar de todo hay suficientes datos que indican la tendencia general en las exportaciones y que dan una idea bastante exacta del valor y volumen de las que llegaban a España procedentes de Cartagena. El número de barcos cargando directamente en este puerto, rumbo a la península, aumentó rápidamente después de la guerra y alcanzó muy pronto un nivel anual claramente superior al del período anterior al Reglamento²⁰.

Hacia 1785 la cantidad de barcos que llegaban a España desde Cartagena estaba por encima de las cifras muy bajas del período de la guerra y de la época inmediatamente anterior.

Correspondiendo a esta circulación más regular hacia la metrópoli, hubo un aumento en las principales exportaciones del virreinato. En términos generales, el análisis del virrey Ezpeleta al gobierno central en 1795 muestra ese aumento²¹.

¹⁷ AHNC Aduanas (anexo), tomo II, ff. 397.

¹⁸ AHNC Aduanas (anexo), tomo 14, ff. 940-941.

¹⁹ Véase la nota sobre fuentes I y II.

²⁰ Es difícil determinar el paso exacto de este aumento. El "libro de visitas de embarcaciones..." recopilado en Cartagena en 1785 muestra que en ese año 16 barcos salieron rumbo a España. AHNC Aduanas (anexo), tomo 8, ff. 211-219. Pero los datos recogidos por los diputados del comercio de Cartagena indican que sólo 8 barcos regresaron a la península. AGI Santa, Fé S57, "resumen, de un cuatrenio...", supra.

²¹ Este resumen del valor del comercio se incluyó con una carta para España del Virrey José de Ezpeleta, fechada el 10 de mayo de 1795. Con la carta se envió también una lista de los barcos capturados y traídos a Cartagena.

TABLA I

Primer quinquenio Año		Oro y plata	Mercancías
1784 ...	1.723	1.570.217 (pesos)	80.308
1785 ...	1.926	1.817.098	164.635
1786 ...	1.575	372.156	89.942
1787 ...	1.874	4.424.081	224.150
1788 ...	1.884	1.939.462	135.059
Total ...		10.123.015	694.095
Segundo quinquenio			
1789 ...	1779	2.114.290	186.418
1790 ...	2232	2.108.328	203.773
1791 ...	2087	2.558.245	285.273
1792 ...	2107	1.634.037	225.845
1793 ...	2138	671.117	248.155
Total ...		9.086.019	1.149.463

Fuente: AGI Santa Fé 957 (expedientes del consulado y comercio).
 "Estado que manifiesta el valor del caudal, frutos y efectos de América extraídos de este Puerto para Jos de Cádiz, Málaga, Barcelona y demás de la península por cuenta del comercio de este Reyno desde el año de 1784 hasta el de 1793 inclusive..."

1 - Exportaciones de metales preciosos:

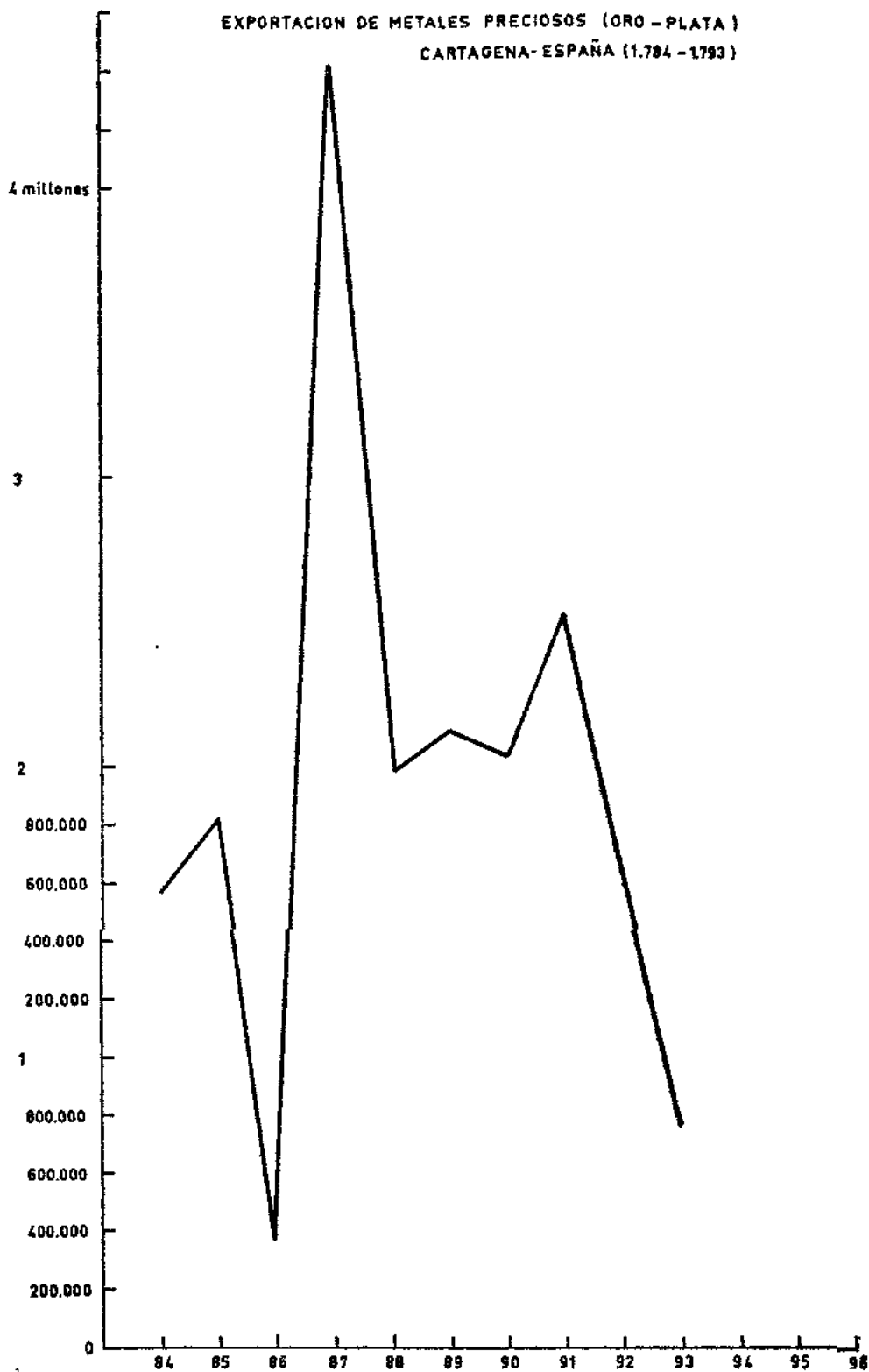
El resumen general de las exportaciones del Virreinato después de la guerra de 1779 muestra la tendencia a un alza en las exportaciones de metales preciosos producida por la libre operación de las nuevas regulaciones comerciales. No fue un aumento ni uniforme ni continuado y fue solamente la sorprendente alza en la extracción de metales preciosos ocurrida en 1787 la que elevó el promedio de las exportaciones anuales de oro y plata en el quinquenio 1784-1788. Sin embargo, este promedio anual de \$ 2.024.605, fue más alto que el de las exportaciones antes del Reglamento²².

El aumento anual en las exportaciones de metales preciosos continuó en el siguiente quinquenio (1789-1793), pero la uniformidad en las exportaciones y la ausencia de un auge comparable al del año de 1787 produjeron un promedio anual de \$ 1.817.203 un poco inferior al de los cinco años anteriores. Tenemos, pues, que

²² Esta comparación se basa en los siguientes datos dispersos sobre exportaciones de metales preciosos durante el periodo anterior al Reglamento desde 1750 a 1778.

Año	Exportación de metales preciosos	Fuente
1753	1.282.992	AHNC Aduanas (Cartas) tomo 12, ff. 202-13.
1754	1.749.827	AHNC Aduanas (Cartas) tomo 1, ff. 756.
1758	1.282.693	AHNC Real Hacienda (Cartas) tomo 5, ff. 452.
1765	1.679.359	AHNC Aduanas (Cartas) tomo 2, ff. 684-685.
1770	960.586	AGI Contratación 2654, Ramos 1, 2, 3, 4, 5.
1775	1.168.745	AGI Contratación 2661, Ramos 1, 2, 3, 4 y Contratación 2662.

EXPORTACION DE METALES PRECIOSOS (ORO - PLATA)
CARTAGENA-ESPAÑA (1.784 - 1.793)



en la década de 1784 a 1793 —único período en que el nuevo código comercial implantado por el Reglamento gozó de la oportunidad de operar en una atmósfera de paz internacional™ las exportaciones de metales preciosos de la Nueva Granada a España mostraron una tendencia indudable, aunque no exagerada, a aumentar. Este incremento en las exportaciones va acompañado por una producción uniforme y ascendentemente paralela de monedas de oro acuñadas en las Casas de Moneda de Santa Fé de Bogotá y de Popayán y a través del aumento en la acuñación el efecto de las reformas comerciales se puede relacionar con la producción minera²³.

Al estimular un volumen mayor de importaciones españolas, las reformas fomentaron la mayor salida de metales preciosos para pagar esas importaciones y el creciente nivel promedio del oro y plata que salían del Virreinato anualmente refleja la nueva balanza comercial entre la Nueva Granada y España. Debe recordarse, sin embargo, que el movimiento de ultramar de los metales preciosos no representa en su totalidad las exportaciones de oro y plata en esos años. Además de la pérdida por contrabando, inevitable y muy difícil de calcular²⁴, existía también un escape de metales preciosos para pagar los artículos importados de colonias extranjeras cuando Caballero y Góngora reinició ese comercio en 1785.

Aunque los datos obtenidos no permiten ningún cálculo sobre las exportaciones hacia las colonias extranjeras, es muy probable que los metales preciosos fueran una parte sustancial de esas exportaciones hacia las islas de potencias extranjeras en el Caribe²⁵.

²³ Véase A. M. Barriga Villalba, "Historia de la Casa de Moneda", tomo 2, pp. 167-68, para la acuñación de oro en la Casa de Moneda de Santa Pé de Bogotá; para la producción en la Casa de Moneda de Popayán de 1777 véase la Relación de Mando de Cabañero y Góngora, en J. M. Pérez Ayala, op. cit., p. 348 y el cuadro C, pp. 392-393. También el gráfico 3 para la exportación de oro y plata.

²⁴ La Real Orden del 18 de abril de 1784 reconocía un problema de consideración en el contrabando de metales preciosos de la Nueva Granada a España, a veces con la conveniencia de oficiales de la Corona Quienes daban licencia para transportarlos ¡sin que estuviesen protocolizados en los registros del barco. En vista a las frecuentes órdenes que prohibían estas prácticas, se decretó que en el futuro cualquier oficial que concediera licencias semejantes perdería automáticamente su puesto. [AHNC Aduanas (cartas), tomo 3, ff. 33-36>. Gálvez a Caballero y Góngora, Aranjuez, abril 18 de 1784]. Sin embargo esta medida no eliminó el problema y en 1786, se le mandó un informe al Virrey dándole cuenta de un enorme contrabando que había llegado a Cádiz procedente de Cartagena, en la fragata "San Juan Nepomuceno". El capitán del barco era un verdadero representante de "El Dorado", con cadenas de oro alrededor de la cintura y del cuello, con rosarios de oro en vea de ligas y otros escondidos en el forro del sombrero y con una cantidad de objetos de oro en los bolsillos, en las mangas de la camisa y hasta en ios zapatos. Todo esto, además de todas las cosas encontradas en el mismo barco, como 371.479 reales de vellón (aproximadamente \$ 18.574), fueron decomisadas por los oficiales en Cádiz como contrabando. Cuando se le ordenó al Virrey que tomara precauciones más fuertes para prevenirlo, admitió con toda franqueza que había hecho todo lo que estaba en su poder, pero que dudaba que se pudiera terminar completamente con el contrabando. (AHNC Real Hacienda, tomo 8, ff. 430-436).

²⁵ El gobierno español había aceptado aunque de mala gana, la preferencia extranjera por los metales preciosos en 1773, cuando se permitió a los barcos que iban a islas de otras naciones a llevar oro y plata para cambiar por esclavos, pagando tarifas del 4%. Véase C. P. Nettles, England and the Spanish American Trade, (Universidad de Wisconsin, Madison, 1934).

El aumento en las exportaciones de oro y plata, ya fuera por canales legales o ilegales, no fue lo suficientemente grande para producir un efecto profundo en la economía de la Nueva Granada, ni siquiera en el sector minero. El Virrey se daba cuenta de esto, y mientras elogiaba los avances de las minas de la Provincia de Popayán, lamentaba la situación en que se encontraban las otras regiones mineras ²⁶.

La tradicional preocupación con la decadencia de las minas del Virreinato continuó después del gobierno del Arzobispo-Virrey. Ezpeleta, su sucesor, denunció el fracaso de las reformas que apenas fueron capaces de dar un estímulo superficial a la economía minera ²⁷.

2 - Exportaciones de productos agrícolas:

El impacto de las reformas comerciales sobre la exportación de los productos agrícolas de la Colonia fue más notable que sobre la industria minera. Las estadísticas suministradas por Ezpeleta (véase la Tabla I), muestran que hubo un aumento significativo en el valor de las exportaciones distintas a los metales preciosos en la década de 1784 a 1793. El ritmo de este crecimiento era ya evidente en 1789, cuando el Arzobispo Virrey comentó:

"...lo que más sensiblemente prueba los buenos efectos del comercio libre, es la extracción de frutos; pues de la relación de la misma Aduana (la de Cartagena) 'consta que de 30.791 pesos, que valieron el año de 84, casi gradualmente ha ido subiendo hasta 247.039 pesos, a que alcanzaron en el año pasado de 88' "²⁸,

El aumento en la exportación de artículos de consumo en la década de 1784 a 1793 se hace claro comparando el valor de las exportaciones en el primer año con el del último de esa década. Se ve que hubo una triplicación en el valor de las exportaciones en un proceso fluctuante de crecimiento (véase la Tabla I). Si se comparan los totales de los dos quinquenios, o las exportaciones promedio anuales de cada uno, el crecimiento aparece menos importante. Nuevamente, la comparación de los dos períodos dentro de la década, sobre una base acumulativa o promedia, se ve distorsio-

²⁶ Relación de Mando de Caballero y Góngora, Posada Ibáñez, op. cit, pp. 345-348.

²⁷ El Virrey Ezpeleta se quejaba de que el estado de las minas era tan lamentable que a pesar de la concesión de un mercado libre de esclavos, los mineros no podían darse el lujo de hacer esta inversión en mano de obra. Véase su "Relación de Mando" en Posada e Ibáñez, Relaciones de Mando (Bogotá, 1910) pp. 340-341. También presenta como muy claro el fracaso de las minas de plata de Mariquita, controladas por el gobierno. Ibid., pp. 343-346.

²⁸ "Relaciones de Mando" de Caballero y Góngora, en J. M. Pérez Ayala, Antonio Caballero y Góngora, Virrey y Arzobispo de Santa Fé, 1723-1796. (Bogotá, 1951) pp. 353. Debe tenerse en cuenta que estas cifras difieren considerablemente de las dadas por el Virrey Ezpeleta. Ambas muestran claros aumentos en el valor de las exportaciones de artículos de consumo, pero es más notable el contraste hecho por el Arzobispo para los años de 1784 y 1785.

nada por las exportaciones extraordinarias del año de 1787, las que con un valor total de más de cuatro y medio millones, aventajan en mucho las de cualquier año precedente o posterior. Son oscuras las razones para este aumento repentino de exportaciones en 1787. Solamente se puede suponer que el aumento masivo en las exportaciones de metales preciosos y de artículos de consumo está ligado al mayor flujo de importaciones en los dos años anteriores, 1785 y 1786. El valor anual de importaciones a la Nueva Granada vía Cartagena, se ve en la siguiente tabla recopilada para el Virrey Ezpeleta:

TABLA II

Primer quinquenio Año	Valor (en ptsos)
1784.	1.543.648
1785.	2.584.896
1786.	2.155.797
1787.	1.644.501
1788.	3.363.D57
Total	11.292.779
Segundo quinquenio	
1789.	2.593.647
1790.	1.233.525
1791.	1.677.260
1792.	1.462.840
1793.	1.296.473
Total	8.263.747

(Fuente! AGI Santa Fé 957. (Espedientes del Consulado y Comercio). Real Aduana de Cartagena, 14 de abril de 1796, "Estado que manifiesta el valer por precios del Real Reglamento y corrientes en esta Plaza, que han tenido los géneros, frutos y efectos de Europa y de América, introducidos en este Reyno por cuenta de su Comercio en un Dezenio corriente desde el año de 1784 hasta el de 1793...").

El aumento en el valor de las exportaciones en los años de 1789 y 1790, tanto en metales preciosos como en artículos de consumo, se puede relacionar en la misma forma al alto valor en las importaciones de los años anteriores, 1788 y 1789.

Detrás de este aumento en el valor de las exportaciones y su relación con el mayor valor de las importaciones durante la década, se esconde un cambio más importante. En tiempos del gobierno del Arzobispo, los metales preciosos pagaban la mayoría de las mercancías importadas a la Nueva Granada. Así sucedió también en el segundo quinquenio de la década, pero en los años de 1789 y 1793 los artículos de consumo se convirtieron en una parte mucho más importante de la balanza comercial. Sobre una base promedio anual, las exportaciones de oro y plata fueron menores a las del primer quinquenio, mientras que las de los artículos de consumo fueron francamente mayores a las de los cinco años precedentes. Por consiguiente, aunque desde el punto de vista de precios, la influencia del comercio libre sobre el movimiento de importaciones y exportaciones a través de Cartagena fue mucho más

claro en el primer quinquenio después del Tratado de París, desde el punto de vista de los objetivos del Reglamento, es en el segundo período cuando los efectos de la reforma son más significativos e interesantes. Pues en esos años se empieza a ver un efecto notable de las reformas sobre las exportaciones agrícolas, y los barcos españoles empezaron a transportar una mayor proporción de estos productos de la Colonia, lo que había sido una de las metas buscadas al implantar el Reglamento. Se ve claramente la naturaleza del cambio siguiendo la trayectoria del aumento en la exportación de algunos artículos, empleando los datos recopilados por los diputados del comercio en 1789 junto con los que aparecen en los registros de las aduanas españolas²⁹.

Antes de establecerse el "comercio libre", las exportaciones de productos agrícolas se vieron limitadas por la dedicación casi exclusiva de los comerciantes a exportar metales preciosos. El Virrey Guirior en 1776 describe muy bien esta situación:

"...la razón y la experiencia enseñan que no pudiendo los vecinos lograr ropas y efectos de lícita entrada a cambio de las producciones de su mismo país, se dedican a comerciar con los extranjeros, dándoles grata acogida porque les proveen de lo que necesitan, recibéndolo en cambio de la madera, sebo, muñas, algodón, palo de tinte, y semejantes, frutos que fácilmente acopian, cuando para el comercio de España no se admite otra cosa que el oro y la plata en pasta o en moneda, siendo cierto que son muchos y apreciables los efectos con que la Nación podría enriquecer su comercio..."³⁰

El mismo Virrey trató de atemperar la predominancia de las exportaciones de oro y plata recomendando disminuir la extracción de estos y permitir el comercio con licencia de productos agrícolas con las colonias de otras naciones³¹. Además, de acuerdo a sus sugerencias, se permitió la importación libre de impuestos a España del azúcar y del algodón³².

Pero los proyectos para aprovechar en el comercio exterior los recursos agrícolas del Virreinato no tuvieron éxito sino hasta la década que empezó en 1780. Aunque en el período posterior al Tratado de París la exportación de metales preciosos no volvió a ser el renglón principal, sí se vio un desarrollo halagüeño en la exportación de productos agrícolas, especialmente en la del algodón, que empieza a jugar un papel importante.

²⁹ Los cálculos de las exportaciones de artículos de consumo después de 1788 no pueden ser muy precisos debido a problemas relacionados con los registros de los barcos que llegaban de España. Sin embargo, sí indican la mínima circulación de exportaciones, pues muy probablemente son estimativos subvalorados más bien que sobreestimados. Véase nota sobre fuente I.

³⁰ "Relación de Mando del Virrey Guirior" en Posada e Ibáñez, op. cit., pp. 145-146.

³¹ Véase J. M. Ots Capdequí Nuevos Aspectos del Siglo XVIII Español. (Bogotá, 1946), p. 348.

³² AGI Santa Fé 552. Informe de Tomas Ortiz de Landázuri en carta del Virrey Guirior de junio 15 de 1773, Madrid, 28 de febrero de 1774.

a - Exportaciones de algodón:

Los deseos de Guirior de que se fomentara el cultivo del algodón se vieron por fin realizados, aunque por medio de un mecanismo distinto y por distintas razones de las que él había pensado³³.

En 1770, los barcos registrados que llegaron a Cádiz desde Cartagena llevaban solo 2.573 arrobas de algodón y en 1775 apenas 1.801³⁴. Estas cifras, aunque de años distantes, son típicas de la exportación anual de algodón en los años anteriores al Reglamento, pues la exención de tarifas de aduana al algodón en rama en 1776 tuvo muy poco efecto en el comercio exterior de este artículo. El fracaso de la concesión para impulsar las exportaciones de algodón de la Nueva Granada no fue ignorado por el gobierno central y en 1773 se ordenó a las autoridades coloniales que publicaran nuevamente las concesiones asegurándose que fueran conocidas por todo el mundo. El Gobernador de Cartagena pensó que esto era innecesario, alegando que la libertad de tarifas era muy conocida y que ya había tenido efectos alentadores sobre el cultivo³⁵. Sin embargo no existen pruebas para demostrar que las concesiones anteriores al Reglamento hayan tenido efectos algo más que marginales sobre la exportación de algodón de la Nueva Granada a España. El algodón apenas vino a ocupar un puesto importante en las exportaciones de la colonia a partir del período que separa la guerra anglo-española de 1779 con el período que comienza en 1796. Es imposible calcular exactamente la exportación de algodón desde 1783 a 1796 pues los registros de aduanas españolas son poco dignos de confianza³⁶. Sin embargo este no es un problema insalvable para el periodo de 1785 a 1788 ya que existen las estimativas de los diputados del comercio de Cartagena que podemos considerar, por las razones expuestas anteriormente, como dignas de crédito; para el resto del período hasta 1796 es necesario basarse sobre los documentos de las aduanas españolas, las que a causa de su permanente tendencia a subestimar el número de 'barcos procedentes de la Nueva Granada, dan solamente una idea del aumento mínimo en las exportaciones de algodón y de otros productos.

El incremento del tráfico marítimo propiciado por el Reglamento en 1785 parece que tuvo un efecto inmediato sobre las exportaciones de algodón. Hubo notables progresos sobre los niveles anteriores al Reglamento y en 1785 se exportaron 23.720 arrobas. El promedio anual en el quinquenio de 1785-1789 se sostuvo en 23.782 arrobas a pesar de que las exportaciones de algodón no escaparon a las fluctuaciones de esos cinco años³⁷. Sin embargo los envíos de algodón a España no representan la totalidad de las exportaciones

³³ Guirior recomendó fomentar el cultivo del algodón para alentar la producción textil de la colonia y disminuir el dominio en el mercado colonial de telas extranjeras importadas a través de España. Véase "Relación de Mando" del Virrey Guirior en Posada e Ibáñez, op. cit., p. 144.

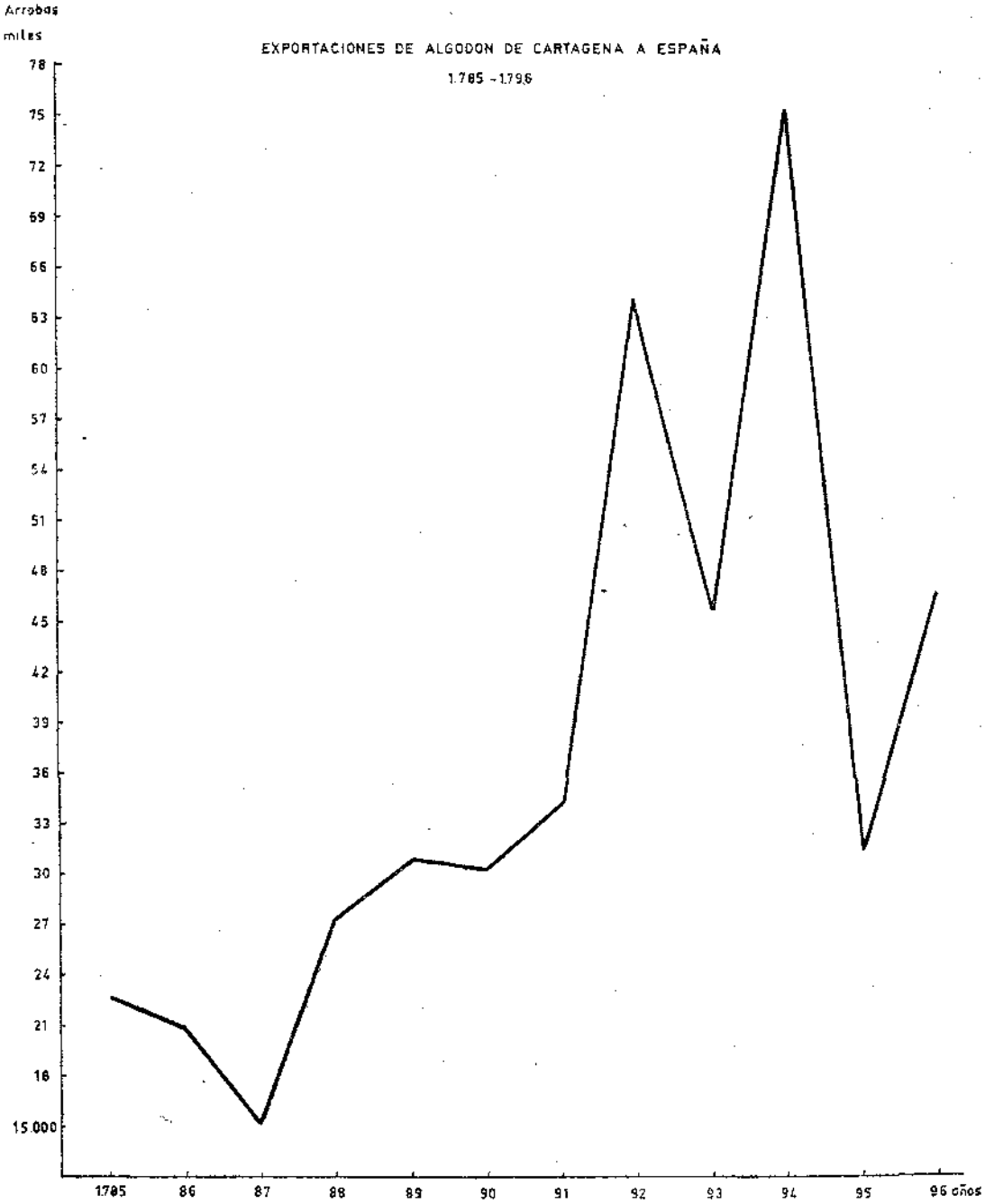
³⁴ AGI Contratación 2654, Ramos 1 a 5 (1770) y Contratación 2661, Ramos 1 a 4, y Contratación 2662.

³⁵ AHNC Aduanas (Cartas), tomo 3, ff. 399.

³⁶ Véase nota sobre fuentes I.

³⁷ Véase apéndice D y gráfico 4.

GRAFICO Nº 4



de ese artículo pues también hubo en esos años un flujo importante hacia los Estados Unidos en 1787 y 1788³⁸. Es indudable que el Reglamento fue un instrumento importante para fomentar las exportaciones de algodón a España a partir de 1785. Antonio Narváez y la Torre, oficial de gran habilidad y experiencia, atribuyó años más tarde este aumento a la supresión de tarifas sobre el algodón que entraba a puertos hispanos³⁹. Sin embargo esta no era la explicación adecuada. Como habíamos visto, los impuestos a la exportación del algodón en rama se abolieron con anterioridad a la promulgación del Reglamento y sin embargo esto produjo solamente un efecto marginal sobre las exportaciones de este artículo a la metrópoli. La exención de gravámenes tenía que acompañarse con un aumento en las facilidades de transporte del artículo a España. Y la utilización de esa capacidad extra en el transporte dependía de la demanda española por algodón. Estos prerequisites esenciales al desarrollo de la exportación se cumplieron después del año de 1785. No solo aumentó el volumen de barcos procedentes del Virreinato, sino que la industria textil catalana entró en una fase de crecimiento⁴⁰.

b - Exportaciones de otros productos agrícolas:

En los años de 1785 y 1789 la exportación de cacao y cueros a través de Cartagena no presentó una tasa de crecimiento comparable a la del algodón. Las de cacao pudieron haberse expandido por la vía de Cúcuta a Maracaibo, pero, ya sea desde Guayaquil vía Panamá, Portobelo y Cartagena, o de las regiones productoras dentro del área administrativa del virreinato, es indudable que la salida de este artículo de Cartagena hacia España apenas si sobrepasó los niveles de exportación anteriores al Reglamento⁴¹. La exportación de cacao desde Cartagena aumenta considerablemente únicamente al finalizar la última década del siglo XVIII⁴². Igualmente el comercio de cueros con la metrópoli, que después del Reglamento

³⁸ Este canal adicional en la exportación de algodón se estudia más detalladamente en el análisis de la política del Arzobispo-Virrey respecto al comercio con posesiones extranjeras; véase abajo pp. 90 ss.

³⁹ Véase Sergio Elias Ortiz, Escritos de dos economistas coloniales, (Bogotá, 1965), pp. 71 y 73.

⁴⁰ "La década de paz después de 1783 vio la industria (textil) en su punto culminante... La Compañía de Fabricantes de Hilados se quejaba de la proliferación de talleres no afiliados que producían productos baratos... se dice que la industria textil catalana empleaba 80.000 trabajadores y exportaba 200 millones de reales en Indianas a América en 1792... así que Cataluña ocupaba entonces el segundo lugar después de Inglaterra en la producción de telas de algodón". Richard Herr, "The Eighteenth Century Revolution in Spain". (Princeton, 1958).

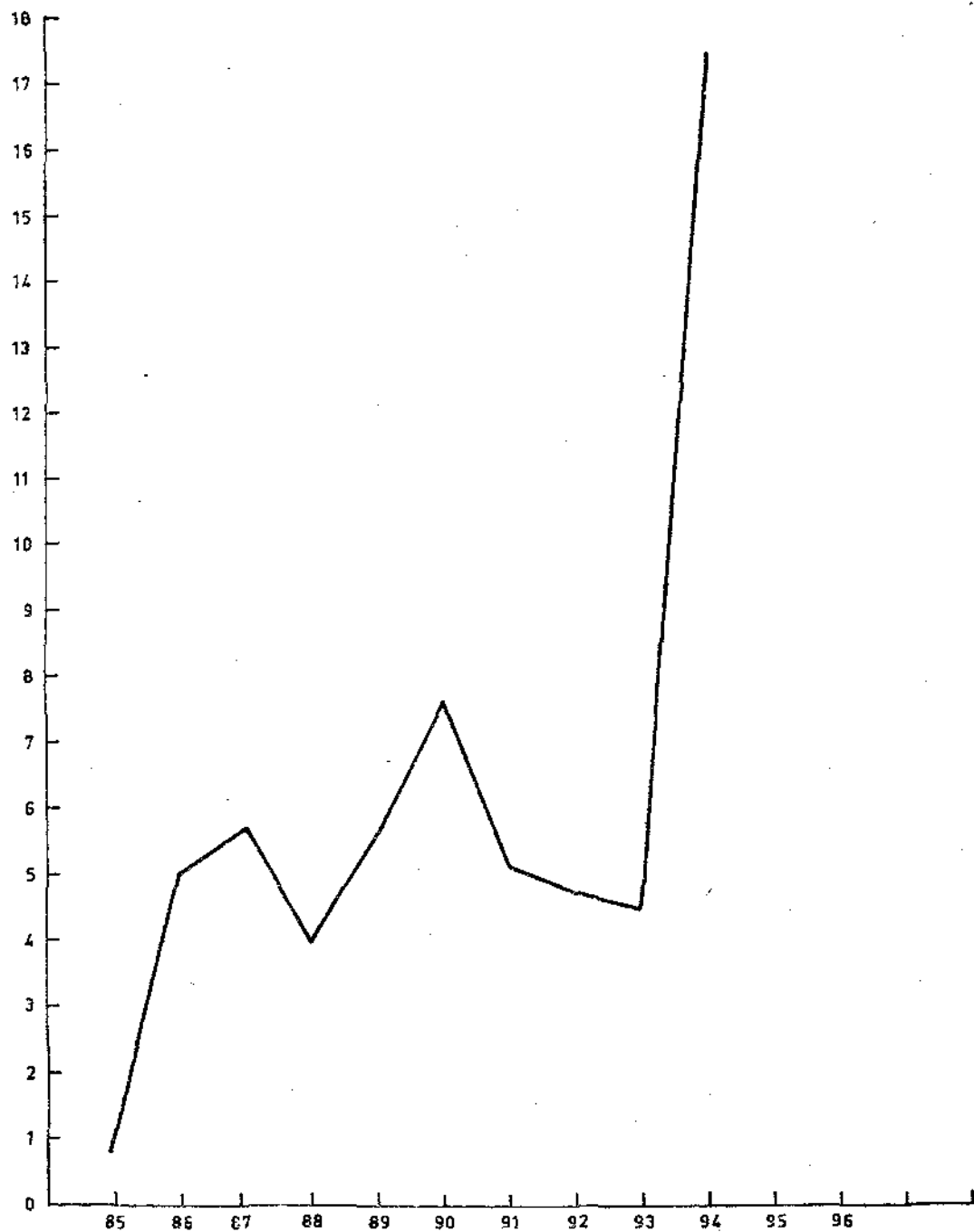
⁴¹ No ha sido posible valorar cuantitativamente las exportaciones de Nueva Granada a España o a México via los puertos venezolanos. Sin embargo para alguna información sobre el comercio venezolano de cacao con México y España en este periodo, véase E. Arcila Parías, Comercio entre Venezuela y México en los Siglos XVI y XVII. (México, 1950), pp. 305-307.

⁴² Véase apéndice E y gráfico 5.

GRAFICO N° 5

EXPORTACIONES DE CACAO
1.785 - 1.794

Miles
arrobas



mostró un incremento notable en el Río de la Plata⁴³, no tuvo en cambio en la Nueva Granada tendencias a desarrollarse⁴⁴.

El Reglamento del Comercio Libre empezó, entonces, a tener efectos definidos sobre el comercio exterior de Cartagena después del año de 1785. Esta influencia fue más clara en la exportación de metales preciosos y de algodón. También hubo, sin embargo, un aumento considerable en la exportación a ultramar de palo de tinte y de moralete. Desde el punto de vista de peso exportado (y no en términos de valor), estas maderas reemplazaron al cacao como artículos principales de exportación del virreinato. De 1784 a 1788 se despacharon 34.672 arrobas de palo de tinte a España y 18.964 arrobas de moralete⁴⁵. Sin embargo ambos artículos mostraron fluctuaciones anuales fuertes en los despachos a la metrópoli y en realidad no continuarían siendo renglones importantes de exportación después del período de gobierno de Caballero y Góngora.

Durante la administración del Arzobispo-Virrey también se creó una línea completamente nueva de exportaciones: la de la quinina; 27.200 arrobas de este producto se exportaron de Cartagena a España entre 1785 y 1788⁴⁶. Pero esto no se debió al Reglamento del Comercio Libre ni a ningún interés comercial repentino. La Expedición Botánica de Mutis, organizada bajo el patronato del Arzobispo Caballero y Góngora, había descubierto tres clases diferentes de quinina en la Nueva Granada y la Corona ordenó que se mandaran muestras a España bajo la administración y a cuenta de la Real Hacienda⁴⁷. Pero este auge en la exportación de quinina fue un fenómeno efímero⁴⁸.

La Corona no aceptó el plan de controlarla por medio de un monopolio de Estado, y debido a la pérdida del interés oficial y de la preferencia en España por la quinina de Quito, la exportación bajó a un nivel insignificante⁴⁹.

El aumento de las exportaciones en los años siguientes a la terminación de la guerra de independencia americana y la mayor diversificación de productos exportados por la Nueva Granada se acentúa después del año de 1790 cuando se anularon las conce-

⁴³ Véase Ricardo Levene, *Historia de la Nación Argentina*, (Buenos Aires, 1940, 2ª edición). Vol. IV, pp. 265 y 296. El aumento en la exportación de cueros de la región de la Plata avanzó a un ritmo extraordinario después de 1783, elevándose la exportación anual de cerca de 800.000 cueros a 1.400.000.

⁴⁴ Véase apéndice P y gráfico 6.

⁴⁵ Palo de tinte o también "madera del Brasil" se encuentra principalmente en la región de las Provincias de Santa Marta y Río Hacha; el moralete provenía posiblemente del árbol de moral, una madera dura conocida por su resistencia a podrirse. Los estimativos de las exportaciones de estos productos proceden de: AGI Santa Fé 951, "Resumen de un Cuatrenio...", supra.

⁴⁶ AGI Santa Fé 957, "Resumen de un Cuatrenio...", supra.

⁴⁷ Véase "Relación de Mando" de Caballero y Góngora en J. M. Pérez Ayaia, op. cit., pp. 341-342.

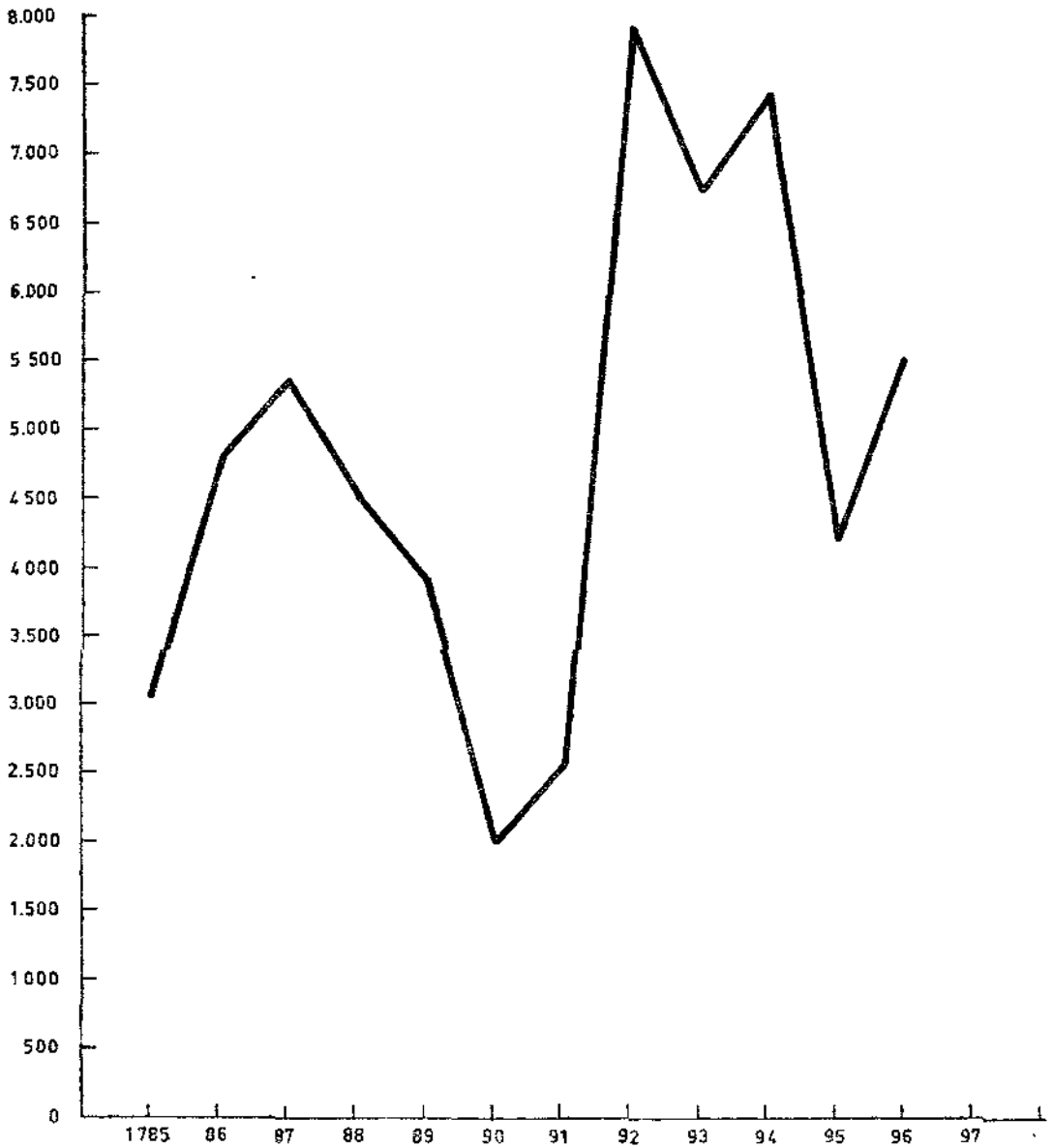
⁴⁸ Se suspendieron los envíos a España cuando se fue el Arzobispo; la exportación de la quinina no se recuperó sino hasta 1802. Véase "Observaciones sobre el comercio de la Nueva Granada, con un apéndice relativo a Bogotá". (Bogotá, 1959), p: 23.

⁴⁹ Véase "Relación de Mando" del Virrey Ezpeleta en Posada e Ibáñez, op. cit., pp. 353-354.

GRAFICO N° 6

EXPORTACION DE CUEROS
DE CARTAGENA A ESPAÑA
1.785 - 1.796

Nº de Cueros



siones que el Arzobispo había hecho al comercio extranjero. El comercio de ultramar del virreinato fue notable de los años 1783 a 1789 por sus cambios tanto en volumen como en calidad, pero también en este período se desarrolla otro comercio de gran importancia para el virreinato, que no tuvo nada que ver con el reglamento y que disminuyó los efectos de las reformas. Estudiaremos ahora en detalle la política especial que abrió este canal al comercio con la colonia y las consecuencias que tuvo.

II

COMERCIO CON LAS COLONIAS EXTRANJERAS

En 1787 el Arzobispo Caballero y Góngora pidió que se le aceptara su renuncia aprovechando al mismo tiempo la oportunidad para hacer un resumen de los progresos que la Nueva Granada había alcanzado bajo su gobierno⁵⁰. La Corona, sin embargo, apreciaba suficientemente sus esfuerzos y le pidió que permaneciera en su cargo⁵¹.

Este sería simplemente un arreglo temporal y a principios de 1789 llegó a Cartagena el nuevo Virrey, Francisco Gil y Lemus, para hacerse cargo del gobierno de la Nueva Granada⁵².

Aunque el período de Gil Lemus sería excepcionalmente corto⁵³, no demoró mucho en hacer observaciones muy críticas sobre la política llevada a cabo por su antecesor. Las críticas de Gil Lemus pueden servir como una buena introducción a la política seguida por el Arzobispo en materia de comercio, pues hacen énfasis en la desviación a las normas establecidas lo que fue característico de la política de Caballero y Góngora en este campo.

En el informe dirigido a España poco después de asumir formalmente su cargo, Gil Lemus explicaba algunos de los problemas que se habían presentado. Uno de los principales era el de los contactos comerciales con las colonias de naciones extranjeras en el Caribe y que habían crecido bajo la mirada tolerante del Arzobispo. El nuevo virrey se quejaba de que era difícil calcular el grado de extensión de este comercio basado en la exportación del palo tinte y en la importación de trigo por no haber registros de las licencias concedidas. Sin embargo estaba seguro que este comercio encubría y ayudaba al contrabando. Aunque no estaba seguro de que se hubieran vencido todas las licencias otorgadas por su antecesor, decidió terminar con toda clase de comercio con posesiones extranjeras. Decidió respetar las licencias que ya hubieran sido

⁵⁰ AGI Santa Fé 573 (ramo 2), Caballero y Góngora a la Corona. Cartagena, julio 26 de 1787.

⁵¹ AGI Santa Fé 573 (ramo 1), Caballero y Góngora a la Corona. Cartagena febrero 8 de 1788.

⁵² J. M. Pérez Ayala, op. cit., p. 185.

⁵³ AGI Santa Fé 573 (ramo 2), marzo 15 de 1789. Esta dispensación de residencia a Gil y Lemus explica que había desempeñado su cargo solamente por 6 meses y 22 días.

concedidas pero confiscando cualquier artículo importado que no se mencionara expresamente en la licencia.

De la política pragmática del Arzobispo, retrocedió a la más austera de los primeros virreyes, La colonia debería en adelante responder ella misma a la demanda de trigo y Gil y Lemus pidió expresamente una orden real que prohibiera el comercio exterior de granos, alegando que si se continuaba otorgando esas licencias que favorecían de paso al contrabando, se destruiría el comercio de Cádiz al virreinato⁵⁴. En cuanto a la exportación de palo tinte pensó que se permitiera a algún comerciante particular entrar en contacto con el monopolio estatal establecido en Santa Marta por el Arzobispo, pagar el artículo en la colonia y mandarlo a España por su propia cuenta. En esta forma creía el virrey servir los intereses privados y los de la Corona, evitando el comercio con los extranjeros, siempre favorecedores del contrabando⁵⁵.

La indiferencia de la administración colonial impresionó mucho a Gil y Lemus⁵⁶, y no dudó en relacionar la ineficiencia burocrática al terrible comercio con extranjeros. Reiterando su oposición, hizo énfasis en la necesidad de suspender de sus cargos a todos los que hubieran intrigado con los comerciantes y empleados de Cartagena y de otros lugares de la colonia para proteger el comercio con los extranjeros. Se lamentaba de que el estado de corrupción hubiera llegado al punto de que fuera de público conocimiento el precio de una licencia para participar en este comercio. Sostenía Gil y Lemus que las licencias se habían otorgado tan generosamente por su antecesor que se habían convertido en una rama del comercio y de sórdidas negociaciones. Recomendaba mejoras en las medidas contra el contrabando y una reforma en la administración como la única forma de eliminar "...la triste necesidad de ver la continua extracción de sus caudales con que los extranjeros se enriquecen y prosperaban, y ellos (los españoles) se debilitan y aniquilan"⁵⁷.

⁵⁴ La relación entre las importaciones de trigo y el contrabando tuvo una historia muy larga, relacionada principalmente al comercio de esclavos. La compañía inglesa de asiento la explotó con más frecuencia de 1713 a 1759, cuando el contrabando se disfrazó bajo el permiso de importar provisiones, aparentemente para el consumo de los esclavos. Fue esta una de las razones para que la Corona se preocupara por terminar con la compañía y sus privilegios. Pero los permisos continuaron en el periodo de los asientos locales de 1740 a 1765, véase J. F. King, "Negro Slavery in the Viceroyalty of New Granada". (Ph. D. Universidad de California, 1939), pp. 118-166, aunque no se haga explícito en la obra de King, la continuación de estos permisos, a pesar de saberse que favorecían el contrabando, indican que eran necesarios para hacer lucrativo el comercio, en una época en que la Corona gravaba fuertemente las importaciones de esclavos.

⁵⁵ AGI Santa Fé 573 (ramo 2), Gil y Lemus a la Corona, Cartagena, enero 30 de 1789.

⁵⁶ AGI Santa Fé (ramo 2), Gil y Lemus a la Corona, mayo 14 de 1789. Se incluyen las propuestas para una reforma administrativa.

⁵⁷ AGI Santa Fé 513 (ramo 2), Gil y Lemus a la Corona. Cartagena, febrero 26 de 1789 [... "la triste necesidad de ver la continua extracción de la riqueza (de la colonia) con la que los extranjeros se están enriqueciendo y prosperando, mientras los subditos del Rey están débiles y aniquilados"].

Gil y Lemus no escribió una Relación de Mando pero sí envió un informe extenso sobre las medidas que tomó durante su corto gobierno en la Nueva Granada⁵⁸. Cuando informó la llegada de su sucesor, José Ezpeleta y su propia demora en partir hacia el Perú con el cargo de virrey, hizo un resumen de sus actividades en la Nueva Granada haciendo énfasis en el cambio de política que hablan significado sus medidas. Cerró los puertos de la colonia a cualquier contacto con extranjeros y negó la legalidad de la exportación de palo tinte a otras naciones. Además de prohibir la entrada de barcos extranjeros bajo cualquier pretexto, hizo más complicadas las formalidades necesarias a la entrada de barcos españoles. También prohibió la importación de trigo y se tomaron medidas, no solo para asegurar el suministro de la colonia a través de recursos propios, sino para asegurar la exportación del trigo de la Nueva Granada a otras posesiones españolas.

Las críticas a un antecesor en el cargo podía ser una forma útil para un virrey de sugerir al gobierno central que él estaba sirviendo a la Corona de manera más inteligente, más eficiente y más consciente. Las fuertes críticas a la política del Arzobispo permitieron a Gil y Lemus presentar las suyas más dramáticamente y sugerir que había enderezado los asuntos coloniales después de una época de mal gobierno y de ilegalidades. Pero las críticas de Gil y Lemus no se pueden interpretar simplemente como un intento mal intencionado de aumentar su propia estima a expensas de la de su ilustre antecesor. Caballero y Góngora dejó una explicación y una defensa de sus políticas en la Relación de Mando escrita al finalizar el período de gobierno y esto nos da un equilibrio útil a los ataques de su sucesor. Sin embargo, es significativo que el Arzobispo en este documento no explica ni defiende los elementos más dudosos de su política comercial y simplemente comenta que la escasez en Cartagena fue el determinante inevitable para la importación de trigo.

En la Relación de Mando el Arzobispo defiende la política de permitir la importación de trigo sobre la base de que existía gran escasez en Cartagena⁵⁹, pero no hace ninguna defensa de los aspectos más controvertidos de su política comercial. Describe el progreso de la colonia casi exclusivamente en términos de los efectos benéficos del comercio libre y de la apertura de caminos dentro de la misma colonia. En cierta forma esto era exacto, pues el período de su gobierno comprende los años formativos del nuevo sistema comercial.

Como él mismo anotó, el año de 1783 fue el primero en que se sintieron los verdaderos efectos del comercio libre⁶⁰. A lo largo de su administración los efectos de la reforma se manifestaron en

⁵⁸ AGÍ Santa Fé 573 (ramo 2), Gil y Lemus a la Corona, julio 31 de 1789.

⁵⁹ Véase Pérez Ayala op. cit., pp. 354-356. La Relación de Mando que aparece en este estudio biográfico del Arzobispo está más completa que el que da Posada e Ibáñez en sus Relaciones de Mando, en las que falta el importantísimo capítulo quinto sobre comercio.

⁶⁰ Posada e Ibáñez, op. cit., p. 259.

un aumento gradual del volumen y del valor del comercio de la Nueva Granada con la metrópoli. El documento de los diputados del comercio de Cartagena escrito poco después de la terminación del gobierno del Arzobispo indica claramente este desarrollo y muestra una notable mejora en relación a las condiciones anteriores al Reglamento⁶¹. Esta mejora, sin embargo, no fue el resultado de la política del virrey: simplemente muestra la concurrencia del gobierno del Arzobispo con el funcionamiento de las reformas comerciales que fueron las bases económicas del plan de Carlos III para reorganizar y recobrar su imperio americano.

a) Cambios estructurales en el comercio virreinal:

La política del Arzobispo tenía otra faceta, que ni siquiera él estudió detalladamente en su Relación, pero que hace su gobierno claramente diferente del de sus predecesores y sucesores. Este rasgo es precisamente el que descubre Gil y Lemus a través de sus críticas. Las reticencias del Arzobispo para tratar este tema poco común —es decir, el estímulo al comercio con posesiones extranjeras— se comprende muy bien a la luz de las críticas, pues era un comercio que iba contra la política general de la Corona española y que chocaba con las preocupaciones del momento de la política imperial. La escala de este comercio y la tolerancia que tuvo la Corona solamente se pueden entender haciendo un análisis del comercio exterior de la colonia durante el periodo en cuestión.

Probablemente la prevención de la Corona hacia esta clase de comercio se neutralizó no solo por los obvios problemas financieros que tuvo el Arzobispo para llevar a cabo los mandatos reales en El Darién, sino también por las mejoras evidentes que mostró el comercio del virreinato con España. El patrón del comercio exterior de la colonia en 1780 se puede demarcar claramente del anterior al Reglamento y la Corona tenía una serie de razones para estar satisfecha con la Nueva Granada. La apertura de otros puertos españoles, además de los tradicionales de Andalucía fue de gran importancia para los cambios del sistema comercial en la colonia. Como habíamos visto, afectó notablemente el volumen de barcos dedicados al comercio transatlántico con Cartagena. El período posterior a la promulgación del comercio libre fue, sin duda alguna, más activo comercialmente que el anterior y el Arzobispo no tardó en darse cuenta de los efectos favorables que el nuevo arreglo comercial tenía sobre el comercio de la Nueva Granada. Señaló como una prueba de las mejoras promovidas por la reorientación de la política comercial, los mayores ingresos provenientes del comercio y el aumento y diversificación de las exportaciones⁶².

Aunque la circulación transoceánica entre la Nueva Granada y España se intensificó y a pesar de que aumentó el valor de los

⁶¹ AGI Santa Fé 957: "Resumen de un Cuatrenio de las embarcaciones y su carga que han salido... de Cartagena para los de la Península...", 1784-1788.

⁶² Posada e Ibáñez, op. cit., pp. 267-268.

cargamentos de la colonia, no se puede tomar el florecimiento del comercio de ultramar como un índice de prosperidad en la Nueva Granada. El incremento de las exportaciones desde Cartagena después de 1783, muestra un cambio en la estructura de los artículos de intercambio de la colonia con la metrópoli, consecuencia directa de la oportunidad dada por el Reglamento para participar y estimular el desarrollo económico de la misma España. El cambio en la distribución del comercio de Cartagena, tanto en importaciones como en exportaciones, entre los puertos de la Península, fue otra consecuencia directa —relacionada con el aumento en las exportaciones de artículos de consumo— de las nuevas regulaciones comerciales⁶³. Como el motivo principal detrás de las reformas comerciales de Carlos III era el de fortalecer el comercio imperial y de estrechar los lazos económicos de la colonia con la metrópoli, la atención histórica se ha concentrado en el comercio de ultramar como la medida de la efectividad del proyecto. Sin embargo, la nueva actitud hacia la política comercial y el conjunto de medidas incluidas en el llamado comercio libre, tendían a algo más que hacia un simple aumento del comercio colonial o a fomentar la industria española por medio de un mejor suministro de materias primas y de mercados coloniales amplios y seguros.

Una motivación importante para efectuar el cambio en el sistema comercial fue la necesidad sentida vivamente por el gobierno español, de desalentar el interés colonial en el contrabando (con otras naciones), pues este acarrea problemas tanto de orden económico como estratégico. En cierta forma, por consiguiente, la nueva política comercial y los motivos que la originaron formaban un todo. El comercio transatlántico y la industria española que debía nutrirlo, no podían aumentar efectivamente a menos que desapareciera la amenaza de una competencia económica extranjera. Sin embargo, el dominio total del mercado colonial era algo que España, a pesar de su presencia y control político en las colonias, no podía alcanzar inmediatamente. Primero había que lograr un proceso recíproco de desarrollo, lo que implicaba el crecimiento relacionado e integral de los recursos coloniales y de la industria española. Un proceso semejante necesitaba tiempo para madurar. Pero la sola paciencia no ayudaría a los Borbones en su política económica. Apenas inaugurada se vio frenada por el comienzo de la guerra internacional. Y después del Tratado de París en 1783 tuvo apenas una década de paz para cumplir su tarea, porque a partir de entonces y por 20 años España estaría casi constantemente en guerra. Al finalizar ese período, la ruina de los logros y promesas de la política comercial de los Borbones sería completa.

Es bien conocido el derrumbe del sistema comercial y colonial español al finalizar la serie de desastrosas guerras ocurridas después de 1796. La erosión de esa política durante el intermedio pacífico que fue la mejor oportunidad para llevarse a cabo con éxito, nos es menos familiar. En la Nueva Granada las mismas necesi-

Véase apéndice A,

dades fiscales y estratégicas que habían exigido su promulgación terminaron minando las fuerzas principales del sistema.

b) La política del Arzobispo-Virrey y sus determinantes:

La actitud del Arzobispo-Virrey hacia el comercio con naciones extranjeras y sus posesiones del Caribe estuvo determinada en un comienzo por la necesidad de importar trigo para Cartagena, el puerto estratégico en la costa norte de Sur América. En 1783, un comerciante español residente en Cartagena pidió una licencia para importarlo, alegando que redundaría en beneficio, no sólo de los intereses privados sino de los públicos. Manuel José de la Vega había perdido parte de su fortuna durante la guerra y solicitaba una licencia con el fin de recuperarse en los negocios. Según él, era un caso en que la desgracia privada coincidía con la necesidad pública y señalaba que la escasez de trigo en Cartagena no se podía remediar con un capital igualmente afectado por la pobreza de la última cosecha⁶⁴. No existe en los archivos contestación a este pedido de la Vega. Muy posiblemente no se le otorgó inmediatamente pues Caballero y Góngora declaró que hasta su llegada a Cartagena, cuando constató la escasez de harina, había permanecido firme en la política de prohibir la importación de trigo. Al llegar al puerto a finales de 1784⁶⁵, encontró que las reservas estaban a punto de terminarse y entonces dio órdenes para que se enviaran inmediatamente suministros de las haciendas del interior. Sin embargo, los comerciantes exigieron precios tan altos y enviaron cantidades tan pequeñas que el Arzobispo se vio en la necesidad de cambiar de política y llegó a la conclusión que el único remedio era permitir el comereio con extranjeros⁶⁶.

1. Ineficacia de la prohibición real sobre comerciar con extranjeros:

En esta forma el comercio con otras colonias, permitido por decreto real en 1781, continuó en el período posterior a la guerra. La concesión de 1781 había sido dictada por una necesidad fiscal: la Corona necesitaba urgentemente los ingresos provenientes del comercio y del soporte financiero de los grupos mercantiles que negociaban con las colonias. Al terminar la guerra desapareció esa necesidad y entonces se tomaron medidas para acabar con las conexiones comerciales con extranjeros. Por orden real de enero 20 de 1784, se prohibió estrictamente la entrada de barcos no españoles a los puertos americanos. Poco tiempo después se suspendió

⁶⁴ ANHC Aduanas, Cartas, tomo I, ff. 22-23. Petición de Manuel José de la Vega: Cartagena, mayo de 1783.

⁶⁵ Caballero y Góngora salió de Bogotá para Cartagena el 20 de octubre de 1784. Véase J. J. Pérez Ayala, *op. cit.*, p. 167.

⁶⁶ Pérez Ayala, *op. cit.*, pp. 355-356.

otra concesión que había permitido la importación de provisiones desde Perú al Chocó⁶⁷. Así, al llegar la paz, se cerraron formalmente todos los escapes que las vicisitudes de la guerra habían abierto en la coraza protectora de las regulaciones comerciales. Sin embargo los mandatos de la política real no deben confundirse con la práctica de esa política en la colonia.

En la Nueva Granada el cierre del comercio con puertos extranjeros nunca fue completamente efectivo. Por resolución real —enviada al Arzobispo el 20 de agosto de 1784— los comerciantes que tuvieran inventarios de mercancías adquiridas en colonias extranjeras durante la guerra, podían introducirlas y venderlas a pesar de la terminación formal de ese comercio⁶⁸. En febrero de 1785, otra orden real aprobó el comercio de ganado con el puerto francés de Puerto Príncipe y el Arzobispo confirmó la orden de que se hiciera en barcos españoles⁶⁹. En abril del mismo año permitió la entrada de dos chalupas inglesas que traían suministros de Jamaica. Como la guerra acababa de terminar, no creyó necesario contemplar la posibilidad de que el inglés que las traía —un tal John Ryder— fuera espía. Además este era un "incurable empresario" y antes había sido el contratista de la Corona para el suministro del monopolio real de aguardiente⁷⁰.

2. El comercio de esclavos:

La continuación del comercio de las colonias extranjeras con la Nueva Granada después del periodo de guerra fue posible gracias al reconocimiento de las licencias concedidas durante el conflicto armado, a la repartición de pequeñas ayudas a aliados militares y a la importación de armas. Además lo favoreció la nueva actitud hacia el comercio de esclavos. La política tradicional española de usar este tráfico como una fuente directa de ingresos se reemplazó por la más racional de tratar de estimular el comercio de esclavos para conseguir mano de obra esencial al incremento de la productividad de las colonias⁷¹. Aunque esta política no se fomentó únicamente en beneficio de la Nueva Granada, sí tuvo para ella importantes repercusiones en el sistema comercial de la post-guerra. Como explica King:

"Durante los seis años que siguieron al restablecimiento de la paz en 1783... la necesidad de esclavos en las colonias cada vez más importantes de España en el Caribe, se satisfizo en parte, permitiendo subsistir los privilegios de libre comercio que habían regido durante la

⁶⁷ AHNC Aduanas, Cartas, tomo 3, ff. 43. Gálvez a Caballero y Góngora, Aranjuez, mayo 5, 1784.

⁶⁸ AGÍ Santa Fé 605. Caballero y Góngora a Gálvez, Cartagena, enero 15 de 1785.

⁶⁹ AGÍ Santa Fé 605. Caballero y Góngora a Gálvez, Turbaco, mayo 4 de 1785.

⁷⁰ AGÍ Santa Fé 603. Caballero y Góngora a Gálvez, Turbaco, abril 15 de 1785.

⁷¹J. P. King. Op. cit. (Ph. D. California, 1939), p. 168.

última guerra y en parte otorgando asientos locales a comerciantes extranjeros... la continuidad del libre comercio de esclavos en la Nueva Granada es mucho más aparente que en las otras colonias. Después de la paz de 1783, el Virrey siguió concediendo permisos para viajar a Jamaica y a otras islas extranjeras con el fin de comprar esclavos y bajo los mismos términos que regían durante la guerra, con la excepción que ya no se confinaban solo a las colonias francesas"⁷².

3. Influencia de la estrategia militar:

Consideraciones de carácter militar también influyeron en el permiso otorgado a algunos comerciantes de Santa Marta para negociar con Jamaica. Caballero y Góngora escribió una carta secreta a Gálvez previendo las quejas de los comerciantes cartageneros. Hizo notar el resentimiento de los cartageneros por el desarrollo comercial de Santa Marta a raíz de la llegada de catalanes después del Reglamento, y a causa de su exclusión del monopolio de palo de tinte recién establecido en la Provincia. Los cartageneros, por su parte, sostenían que el virrey prefería a Santa Marta a expensas de Cartagena y pronto la irritación los llevó a quejarse ante el fiscal. Por eso el Arzobispo creyó necesario explicar el permiso de importación de provisiones y suministros navales de puertos ingleses. Dijo que le había encomendado al gobernador de Santa Marta la tarea de encontrar hombres dignos de confianza que se hicieran cargo de este comercio como un pretexto para obtener información sobre los planes ingleses. En esta forma justificó el comercio con razones de orden militar: el espionaje tenía que disfrazarse y el comercio que lo encubría servía también para aliviar la escasez de suministros navales en la colonia⁷³. No había escogido a Santa Marta porque la prefiriera, sino por estar situada más convenientemente para ese comercio, especialmente en la época de las brisas⁷⁴.

Razones de Estado, pues, daban base a la continuación de ese comercio. Kabía que suministrarle a Cartagena, "la llave y el baluarte" del reino, como la llamaba el Arzobispo⁷⁵, armas y provisiones vitales a su subsistencia y contribuir a su defensa por medio del espionaje militar. Estos requisitos se volvieron más urgentes con la preparación y el despacho de la expedición al Darién. La presión inglesa en esa región y el asesinato de ciento cuarenta soldados españoles por indios del Darién en 1782, llevó a la Corona a invertir grandes sumas de dinero y esfuerzo militar tratando de pa-

⁷² *ibid.*, p. 189.

⁷³ A principios del año, el Arzobispo había informado sobre el estado deplorable de los almacenes navales y militares de Cartagena y sobre la escasez de harina, carne y otros alimentos. Observó que el servicio de guardacostas consistía solamente de tres barcos pequeños en muy malas condiciones. Véase AGI Santa Fé 603, Caballero y Góngora a Gálvez, Turbaco, mayo 20 de 1785.

⁷⁴ AGI, Santa Fé 603, Caballero y Góngora a Gálvez, Cartagena, diciembre 20 de 1785:

⁷⁵ Posada e Ibáñez, *op. cit.*, p. 200.

cificar la zona y someterla a un control efectivo. Caballero empleó generosamente suministros extranjeros para dar una base logística segura a la empresa de conquistar los indios y reconquistar el control de las playas de Mosquito. Envió emisarios a Jamaica, Curazao y a los Estados Unidos, no solamente para facilitar el suministro de trigo, sino también para reclutar colonos⁷⁶. Se calcula que se gastaron más de un millón de pesos⁷⁷ en esta empresa, que como lo admitió el Arzobispo, quedó incompleta al final de su gobierno⁷⁸.

Son difíciles de calcular las consecuencias económicas de ese esfuerzo militar. Sin duda la expedición desvió gran parte de los recursos financieros a disposición del Arzobispo y absorbió mucha energía. La orden real del 15 de agosto de 1783, por la cual se le ordenaba subyugar los indios del Darién y ocupar la costa, no vino acompañada por ningún ofrecimiento de tropas, dinero, barcos o colonos y esto en momentos cuando la armada española acababa de retirarse, cuando se había suspendido el "situado" y cuando la Real Hacienda —en dificultades por los gastos de la guerra— tenía que hacer un esfuerzo adicional para pagar los préstamos hechos a los comerciantes durante la guerra. Los costos altísimos de la expedición y los ejércitos que se enviaron, con excepción de un regimiento español, fueron suministrados todos por la misma colonia⁷⁹.

c) Ajustes en la forma del comercio colonial extranjero con la Nueva Granada: el resurgimiento de la influencia inglesa.

La necesidad de suministros para esa empresa exigía continuar el comercio con las colonias de naciones extranjeras. Así que aunque la administración del virreinato encontrara difícil el mantenimiento del esfuerzo militar, suministró indirectamente a los granadinos un canal comercial distinto a las rutas ortodoxas de tráfico con la metrópoli. El patrón de intercambio con otras colonias, establecido durante la guerra, continuó operando. Pero ahora se desvió hacia Jamaica, la que durante la guerra se había excluido por razones obvias y que en ese momento se convirtió en eje principal de ese comercio. En esta forma la Nueva Granada contribuyó a la recuperación del comercio de los puertos Ubres de las Indias Británicas Occidentales. Después de la guerra de independencia americana se estableció regularmente el comercio entre los puertos libres y las colonias españolas. El intercambio con los franceses empezó a decaer y los intereses mercantiles y manufactureros ingleses involucrados en el comercio de las Indias Occidentales fijaron su

⁷⁶ Para listas con los nombres de estos colonos véase AHNC Aduanas (anexo), tomo 11.

⁷⁷ J. M. Restrepo, Historia de la Revolución de Colombia, Vol. I, pp. 86-87, (Medellín, 1869).

⁷⁸ J. M. Pérez Ayala, op. cit., p. 368.

⁷⁹ Ibid., pp. 366-368.

principal interés en las colonias hispanas⁸⁰. El incremento comercial con Jamaica comenzó muy pronto después de la guerra⁸¹.

De acuerdo al gobernador Carrión de Cartagena, el comercio con las colonias extranjeras comenzó en abril de 1785⁸². Pero el corto período entre el fin de la guerra en 1783 y la reiniciación formal del comercio en 1785 estuvo lleno de Ucencias concedidas desde la guerra y otras concesiones especiales. Las protestas de mercaderes españoles presentadas en ese último año demuestran claramente que los contactos establecidos durante la guerra nunca se borraron del todo. En marzo 9 de 1785 se convocó una junta en la casa de uno de los diputados del comercio de Cartagena, Lázaro María de Herrera. Se resolvió presentar una petición en la que se explicaba el perjuicio que causaba a sus negocios la importación de telas extranjeras a través de Santa Marta. Alegaban que el flujo de mercancías extranjeras por ese puerto estaba desviando hacia él los comerciantes del interior, porque los artículos importados a Santa Marta eran mucho más baratos que los importados desde puertos españoles a Cartagena. Pedían que se prohibiera ese comercio, ruinoso no sólo para los comerciantes en la colonia, sino también para los contactos comerciales en Europa. Los intereses de estos últimos se perjudicaban por el deterioro de los artículos almacenados en el clima insalubre de Cartagena y por la demora en obtener ingresos financieros por esas mercancías. Se demuestra claramente que el comercio de ultramar dependía del crédito basado en España con el argumento paralelo presentado por ellos en el que sostenían que los comerciantes, debido a la paralización en las ventas, eran incapaces de pagar las deudas y se veían obligados a pagar intereses sobre los créditos no cancelados⁸³. Algunos días después los diputados

⁸⁰ Véase F. Arcnytage, *The Free Port System In the British West Indies*, (London, pp. 69-71). También A. Christelow, "Contraband trade between Jamaica and the Spanish Mainland the Free Porte Act of 1766". *Hispanle American Histórica!* Kevieu XXIII; pp. 309-43.

⁸¹ Esta conexión con Jamaica fue en realidad la reapertura de una relación económica de larga data. Como observa King: "La importancia del tráfico de re-exportación a la Nueva Granada, Cuba y otras colonias españolas, hizo surgir una clase de comerciantes jamaicanos que conocía íntimamente la legislación española, la lengua y las prácticas comerciales; que cultivaban sus conexiones con gentes influyentes de Cartagena y La Habana; y muy capaz de defender sus propios intereses ante las autoridades de esas ciudades si era necesario. Comerciantes de Kingston, como Jasper Hall y John Anthony Wade estuvieron por largos períodos en Cartagena litigando y atendiendo sus negocios, aparentemente sin que los afectaran las frecuentes cédulas reales promulgadas en esta época prohibiendo a los extranjeros visitar o permanecer en las colonias españolas... No solo se toleraba a los extranjeros en el virreinato, sino que, despachar agentes españoles a Jamaica por los beneficiarios de asientos de esclavos para que los representaran, era una práctica autorizada oficialmente... Principalmente a través del tráfico de esclavos y del comercio que prosperaba a su lado se modificaron en la práctica, los sistemas comerciales y el social cerrado del Imperio colonial español, en tal forma que se presentó una gran cantidad de intercambio en las colonias Británicas, reconocido abiertamente aunque no siempre estrictamente legal".

⁸² AGI, Santa Fé 1014. Gobernador Carrión a Valdés, Cartagena, 26 de octubre de 1787.

⁸³ AHNC Aduanas, tomo 2, ff. 323-328. Petición firmada por 16 comerciantes cartageneros del comercio de España.

enviaron una copia de la petición al Virrey⁸⁴. El fiscal, cuyas anotaciones aparecen al margen en la carta, ordenó una investigación sobre el número de barcos que hubieran entrado a Cartagena desde las colonias extranjeras después de que el decreto del Virrey, en octubre 31 de 1783, prohibió este tipo de comercio, a menos de que hubieran gozado de un permiso especial concedido por el mismo Arzobispo. El informe ordenado muestra la continuidad de este comercio después de la fecha de la prohibición. Del 31 de octubre de 1783 hasta la fecha del informe —30 de abril de 1785— seis barcos habían traído mercancías desde las colonias por valor de \$ 161.602.. Cinco fueron barcos españoles, el otro francés, procedente de la isla danesa de Santo Tomás. Dos habían venido de Cayos de San Luis y uno de Guarica y se les había concedido permiso para vender el cargamento. A dos procedentes de Curazao se les concedió vender los artículos que hubieran conseguido bajo licencias otorgadas durante la guerra⁸⁵.

El Fiscal pidió informes semejantes a Panamá, Portobelo, Santa Marta y Río Hacha. La contestación de Río Hacha indicó que distintos barcos habían descargado mercancías por valor de \$ 41.732.86⁸⁶. Desafortunadamente no existen informes sobre el comercio de Santa Marta con colonias extranjeras durante estos años. Podemos suponer que era bastante grande ya que ese puerto fue la causa principal de la queja de los comerciantes cartageneros y por ser el lugar que el Arzobispo utilizaba como centro de las operaciones de espionaje en las Indias Occidentales⁸⁷. Más tarde, en el mismo año, el Fiscal informó que el contrabando a través de Santa Marta y Río Hacha había adquirido enormes proporciones. Comentando la orden de Gálvez del 27 de septiembre de 1783 —y los informes anteriores del Visitador sobre la necesidad de reorganizar y de mejorar las medidas contra el contrabando en Cartagena—, sostuvo que Santa Marta y Río Hacha necesitaban mucho más urgentemente un control gubernamental estricto e inmediato. El comercio continuo entre estos puertos y las colonias extranjeras habla hecho bajar los precios de todos los artículos de consumo y allí se conseguían más baratos que en el mismo Cádiz.

"Al presente Ministro se le ha asegurado que por el puerto de Santa Marta, y el del Río de Hacha se han extraído con destino a Colonias (no clandestinamente porque ha sido muy público, y sin permiso ni paga de derechos) en estos años posteriores a la conclusión de la guerra, en frutos incluso el preciosísimo palo de tinte, y sin contar la moneda, y oro en polvo, que esto no tiene guarismo, un millón de pesos, que es lo mismo que decir haberse introducido de contrabando, y en retorno de este millón, tres lo menos, en ropas, y otros efectos..."es

⁸⁴ Supra, ff. 329-331. Diputados del Comercio de España a Caballero y Góngora, Cartagena, marzo 16 de 1785.

⁸⁵ Ibid., ff. 33-330: Administrador de la aduana de Cartagena, abril 30 de 1785.

⁸⁶ Ibid., ff. 1351-355.

⁸⁷ Véase arriba, p. 22-23.

⁸⁸ AHNC Keal Hacienda, tomo 8, ff. 412-414. Informe del Fiscal, Turbaco, noviembre 18 de 1785.

Estos estimativos deben aceptarse con alguna reserva, pues casi con absoluta seguridad la fuente de información del Fiscal eran las apreciaciones de los comerciantes de Cartagena quienes tenían todo el interés en exagerar los datos. Pero aun aceptando que la parcialidad doblara el valor real, este comercio tuvo que haberse llevado en gran escala para que hubiera sugerido cálculos de esa magnitud.

d) Legalización del comercio con colonias extranjeras:

Fueron precisamente esa clase de protestas las que el Arzobispo había tratado de hacer a un lado con su explicación de que el comercio de Santa Marta con las colonias extranjeras se había permitido simplemente con fines logísticos y de espionaje. Al justificar este comercio como respuesta a una necesidad estratégica, Caballero y Góngora no solo daba una excusa plausible a la divergencia con la política reconocida de la Corona. Sin duda alguna la Real Hacienda necesitaba recursos adicionales para cubrir los costos extraordinarios que se le presentaban, especialmente cuando se inició la expedición del Darién a principios de 1785. Además, el gobierno central lo aceptó, implícitamente al menos. En junio de 1786 Gálvez escribió al Arzobispo-Virrey aparentemente en respuesta a una pregunta sobre los impuestos que debían pagar los artículos extranjeros importados durante la guerra. Pero se extendió más allá del asunto y explicó que la política de la Corona no se oponía al comercio con las colonias extranjeras siempre y cuando la necesidad pública lo exigiera; afirmó que se debía preferir a los barcos españoles en el transporte, señaló la clase de artículos que podían incluirse en ese comercio y las tasas que se debían pagar. Se prohibieron estrictamente las importaciones de artículos de lujo y de regalos y se permitió la de los productos de las mismas colonias extranjeras pero pagando una sobretasa adicional del 1%. En caso de que las importaciones fuesen europeas o de los Estados Unidos (como el trigo) los gravámenes tendrían una tasa del uno y medio más que si se trajesen de España⁸⁹.

Estas disposiciones hacían del comercio con los dominios extranjeros un instrumento fiscal muy útil y este hecho no podía pasar desapercibido para el Arzobispo enfrentado como estaba a una serie de gastos extraordinarios. En esta forma la importación de mercancías de las colonias de otras naciones servía a un doble propósito: atendía el suministro de ciertos víveres y reforzaba el tesoro colonial. El potencial financiero de este renglón extra, no escapó al Arzobispo y a medida que la necesidad de provisiones fue menos urgente, las razones fiscales se convirtieron en las dominantes.

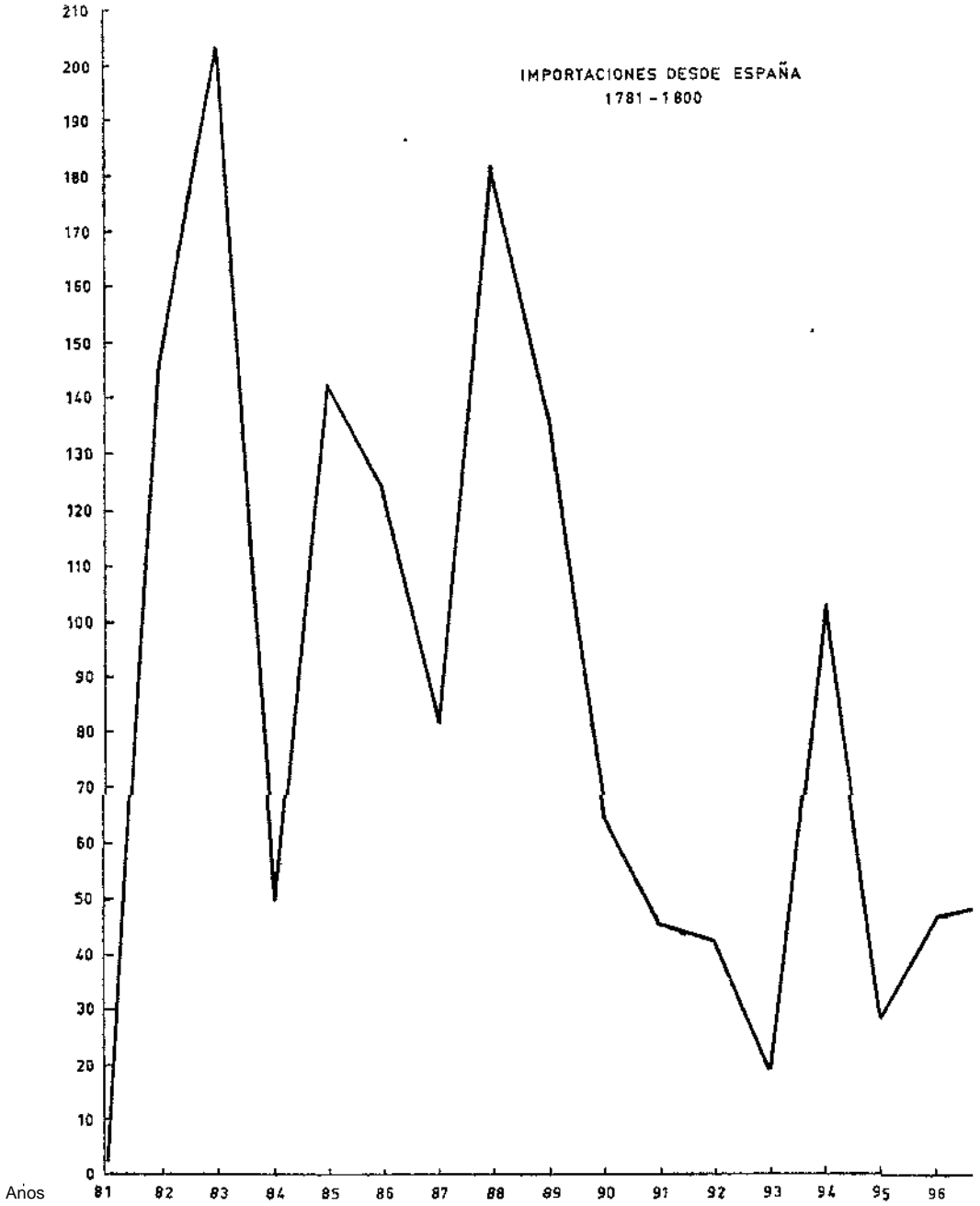
Había, pues, una contradicción muy interesante en la nueva política comercial de los Bordones. El comercio libre se ideó para mejorar los mercados coloniales ofreciendo un mejor suministro

⁸⁹ AHNC Aduanas, tomo 1, ff. 39-46. Del Marqués de Sonora a Caballero y Góngora, Aranjuez, junio 21 de 1786.

Pesos
rúles

GRAFICO Nº 7

IMPORTACIONES DESDE ESPAÑA
1781 - 1800



de artículos de la metrópoli y exportando cada vez más excedentes producidos en las colonias. Se rebajaron las tarifas y se simplificaron las regulaciones con la esperanza de que aumentarían los ingresos al aumentar el volumen del comercio. Y esta esperanza no era infundada como lo demostraría la experiencia en la Nueva Granada y en otras colonias. Pero las consideraciones a largo plazo se verían desplazadas por las necesidades fiscales urgentes e inmediatas. El comercio entre los puertos de la Nueva Granada y los de las posesiones extranjeras es un ejemplo claro de cómo se sacrificaron los principios mercantilistas en aras de la conveniencia fiscal. La meta principal de la política imperial española, —esto es, la creación de un control militar y económico efectivo en América— se confundió con los medios para sostener el poder existente. La política del Arzobispo respecto al comercio con extranjeros revela la inconsistencia fundamental de la política española: la tendencia a que las preocupaciones inmediatas de política militar y extranjera minaran los proyectos económicos. La estrategia se perdió en maniobras tácticas de corto alcance. Para sobrevivir, España tenía que enfrentarse a la penetración económica de Inglaterra. Una fuerza armada sin bases económicas firmes, significaba simplemente un poder transitorio; el derrumbe de los Habsburgos en el siglo anterior era testigo elocuente de esa realidad. Pero es evidente que los Borbones y sus administradores muy "ilustrados" no comprendieron a cabalidad esa lección. En la Nueva Granada el Arzobispo financió las expediciones militares permitiendo el comercio inglés con detrimento del de la metrópoli, pues aquel ofrecía mayores ingresos aduaneros y era susceptible a un crecimiento más rápido que el intercambio con España.

Sería una exageración afirmar que las operaciones militares dirigidas por el Arzobispo dependían totalmente de los ingresos provenientes del comercio con extranjeros o que el comercio con la metrópoli se destruyó con esa competencia. Los ingresos del Almojarifazgo de entrada de géneros de Castilla fueron mucho más altos durante el gobierno de Caballero y Góngora que en cualquier otro período posterior⁹⁰. Y esto no se debía simplemente al comercio con otras colonias. Mucha parte del aumento debía originarse en las mayores importaciones procedentes de puertos españoles, las que tuvieron un valor promedio anual más alto en el quinquenio de 1784-1788 que en el período anterior al Reglamento o al posterior al gobierno del Arzobispo⁹¹.

Pero es indudable la importancia del comercio con las colonias extranjeras del Caribe. Del número creciente de barcos que llegaban a Cartagena procedentes de España muchos se quedaban dedicados a ese comercio, y así, de recurso en tiempo de guerra, se convirtió en tráfico permanente. El Gobernador Carrión de Cartagena, tratando de evadir su responsabilidad en el comercio ilegal, informó en 1787 sobre su frecuencia y ubicuidad. Afirmaba el gobernador que barcos con banderas inglesas, holandesas y francesas llegaban re-

⁹⁰ Véase apéndice G y gráfico 7.

⁹¹ Véase tabla II.

gularmente a Cartagena y que había muchísimos barcos españoles que viajaban con destino a las colonias extranjeras con licencias otorgadas por la administración. De acuerdo a sus informaciones había más de 40 licencias en la secretaría de gobierno de Cartagena, concedidas todas por el Virrey. Y más de 60 notas protocolizando cargamento introducido en esos barcos con el pretexto de compromisos con el gobierno. Habría todavía más documentos de esta clase en las oficinas de la Aduana y Carrión se extrañaba de que mientras los barcos españoles, procedentes de puertos españoles, tenían que esperar el permiso oficial para descargar en Cartagena, los barcos provenientes de las colonias extranjeras pasaban por alto esta formalidad.

e) El comercio de licencias y el desarrollo del contrabando:

Pero en su opinión era mucho más grave el hecho de que ese comercio sirviera para encubrir el contrabando. Bajo el pretexto de traer armas y provisiones —las cuales según él podrían traerse con la misma facilidad de Veracruz o de cualquier otro puerto colonial español— se introducía mercancía de prohibida importación. Citó el caso de un francés que había traído artículos de contrabando en barriles marcados con el nombre del Arzobispo para que pasaran como harina importada con licencia del Virrey. El Gobernador sostenía que su intención no era criticar a Caballero y Góngora, sino simplemente informar a la Corona el mal que se hacía a la colonia y al comercio de ultramar permitiendo este tráfico⁹².

Poco después de haber escrito este informe se quejó nuevamente de que "la multitud de barcos que han venido a este puerto, con géneros y efectos de las colonias extranjeras" ignoraban las formalidades establecidas para el descargue de mercancía. En vez de pedir permiso al Gobernador para descargar, mandaban simplemente una lista de los artículos al administrador de aduanas⁹³. En esta forma el Gobernador no podía tomar ninguna medida contra ellos. Muy probablemente lo que lo impulsó a escribir fue la impotencia administrativa y la falta de confianza que le tenía al Virrey (hecho del que se quejó en su primera carta). Los empleados que se sentían ignorados en su posición y poder no demoraban mucho en protestar por violación de sus derechos. Sin embargo, aunque el Gobernador pudo haber estado tratando de recuperar el poder perdido, sanar el orgullo herido y evadir la responsabilidad de hechos sobre los que no tenía ningún control, lo más posible es que el relato que hizo del comercio de Cartagena con las colonias extranjeras sea completamente fidedigno. En estas y todas las cartas siguientes ilustró siempre sus argumentos con evidencia concreta. En 1788 después de un intervalo que posiblemente consideró suficiente para

⁹² AGÍ Santa Fé 1014 del gobernador Carrión a Valdés, Cartagena, octubre 26 de 1787.

⁹³ AGÍ Santa Fé 1014 del gobernador Carrión a Valdés, Cartagena, 1 de febrero de 1788.

recibir respuesta de las autoridades españolas comenzó nuevamente su ofensiva. Se refirió a su primera carta en la que había informado a la Corona la magnitud de ese comercio y afirmaba que las circunstancias eran las mismas y que el Virrey seguía concediendo licencias. Como prueba de la flagrante violación de las reglas hizo un recuento del cargamento de una ehalupa decomisada por los guardacostas. El propietario, un comerciante judío de Jamaica, tenía licencia para importar cuerda mecha desde la isla a Río Hacha y exportar luego madera tinte. Pero al confiscarlo encontraron solo cuatro barriles de cuerda mecha, mientras el resto del cargamento consistía en otra clase de artículos incluyendo 80 barriles de cerveza, 170 jamones, 15 barriles de mantequilla, 4 de telas y toda suerte de artículos manufacturados⁹⁴. Más tarde, en ese mismo año, Carrión envió seis cartas dando cuenta de la carga que había llegado procedente de Nueva York, Curazao y Jamaica... "con algunos efectos para el Rey, para varios particulares y dependientes de la Secretaría y familia del Arzobispo-Virrey..."⁹⁵. Los barcos, tres de Jamaica, dos de Curazao y uno de Nueva York habían llegado con una diferencia de un mes entre cada uno. Es muy claro que la concesión de licencias no fue simplemente un gesto frívolo del Arzobispo, con miras a enriquecerse o a conciliarse con algún grupo particular de comerciantes. Fue sin duda un aspecto importante de su política, sancionado por la Corona y que suministró recursos de tipo militar y alimenticio, necesario para sostener la campaña del Darién y para fortalecer la plaza fuerte de Cartagena. Desde este punto de vista se justificó el desvío de los principios mercantilistas: existía una urgencia inmediata de ingresos y de suministros. Como el comercio con los extranjeros podía satisfacer estas demandas, mientras el español no estaba en condiciones de hacerlo, entonces nada se ganaba con la aplicación estricta de las teorías mercantilistas. Como las importaciones de trigo desde la metrópoli estaban prohibidas⁹⁶ y España no estaba en capacidad de suministrar la munición y los implementos navales necesarios, la importación de trigo y de elementos bélicos desde otras naciones, no interfería con la política del comercio libre. En esta forma el comercio de ultramar no sufría al permitir la importación de tales artículos desde posesiones extranjeras, pero sí se perjudicó con el comercio que creció a la sombra de la tolerancia de importaciones extranjeras. El precio que se pagó por esta flexibilidad, se tiene que medir en términos del escape de los productos coloniales hacia otras naciones y del contrabando que floreció detrás de las importaciones de suministros esenciales con licencias legítimas. Es en

⁹⁴ AGÍ Santa Fé 1014 del Gobernador Carrión a Valdés, Cartagena, mayo 30 de 1788.

⁹⁵ AGÍ Santa Fé 1014 del Gobernador Carrión a Valdés, Cartagena, agosto 16 de 1788.

⁹⁶ AHNC Aduanas, tomo 8, ff. 191-194. Félix Vitton a Caballero y Góngora, Cartagena, febrero 11 de 1784. La prohibición de este comercio fue pensada en parte para fomentar la producción de trigo en la colonia. Así el permiso de importarlo iba en contra de un elemento de esa política pero no afectaba el comercio de ultramar.

este punto en donde la política del Arzobispo va en contra de los lineamientos generales de la Corona y disminuye el impacto del comercio libre en el comercio de la Nueva Granada con España, La Corona, sin duda por consejo del Arzobispo-Virrey, permitió un comercio que era perjudicial a sus intereses a largo plazo y que constituyó un obstáculo a la operación del comercio libre. Permitted la salida de los productos coloniales que el Reglamento habla pensado monopolizar en beneficio de España para fortalecer su posición comercial, marítima e industrial. Y al mismo tiempo permitió la entrada del contrabando debilitando así la posición competitiva de las manufacturas españolas.

El comercio con las posesiones extranjeras no fue simplemente el reconocimiento oficial de la inevitabilidad del contrabando en el Caribe, ni el intento de limitarlo controlando el movimiento de los barcos que entraban y salían de puertos extranjeros. La política implícita en el Reglamento y subrayada en los intentos del Visitador de reorganizar el resguardo de Cartagena, se dirigían sin duda alguna a terminar con el contrabando por tres razones principales. En primer lugar, evitar que otras naciones, especialmente Inglaterra, aprovecharan los recursos coloniales españoles e invadieran sus mercados coloniales. En segundo lugar, impedir la circulación de extranjeros en la colonia lo que podía ser peligroso desde el punto de vista militar. Y en tercer lugar, prevenir la pérdida de ingresos ocasionada por la disminución del comercio legal implicada en el desarrollo del contrabando. A través de ese tráfico ilegal, los extranjeros tenían acceso a los recursos coloniales y por eso la eliminación del contrabando, que incidía en todas las facetas importantes del gobierno imperial: en el aspecto económico, en el militar y en el fiscal, fue siempre uno de los principios fundamentales de la política española.

Pero Caballero y Góngora, aunque aparentemente dedicado a combatir el contrabando, siguió una política contraria a esa finalidad al permitir el flujo de los productos coloniales y al amparar las importaciones clandestinas. Desde 1783 autorizó la exportación de \$ 12.000 a Jamaica para comprar artículos para el servicio real⁹⁷ (posiblemente la compra de armas y equipo para la defensa de Cartagena). En 1786, el mismo agente de Kingston que había recibido la primera consignación acusó recibo de otro despacho de oro autorizado oficialmente por valor de \$ 22.000⁹⁸. La relajación de las principales regulaciones del comercio colonial trajo consigo otras infracciones de menor importancia. Un grupo de personas —entre los que se encontraba un inquisidor, un monje del convento de la Popa, un empleado de la Corona y algunos comerciantes cartageneros— ordenó una serie de artículos de consumo como cuchillas, cuchillos, cadenas de reloj, jabón, botas, sombrillas y hasta un

⁹⁷ AHNC Aduanas, tomo 13, ff. 383-384. Del Administrador de Aduanas a Caballero y Góngora, Cartagena, abril 19 de 1783.

⁹⁸ AHNC, Aduanas, Cartas, tomo 2, ff. 602. De José Fuertes a Caballero y Góngora, Kingston, Jamaica, abril 7 de 1786.

violín, los que fueron despachados cumplidamente por el agente del Arzobispo en Kingston⁹⁹ ..

Los reglamentos establecidos en 1784 habían prohibido específicamente este tipo de comercio¹⁰⁰. Obviamente no se trataba aquí de una violación grave del Reglamento, pero este hecho sí sugiere cómo la desviación a la política de la Corona creó un ambiente propicio a la aceptación del contrabando.

No existen archivos que muestren el valor o la cantidad de artículos y de metales preciosos que se exportaron con licencia de la Nueva Granada a puertos extranjeros durante esos años; tampoco se conoce exactamente el número de licencias otorgadas¹⁰¹. Aun si existieran registros precisos de los barcos españoles y extranjeros que llegaban a los puertos del Atlántico procedentes de las colonias extranjeras, no nos darían una idea muy exacta de la magnitud de ese comercio, ya que mucha parte, sin duda, se ocultaba como contrabando. Los comerciantes de Cartagena criticaron muy pronto el contrabando y siguieron protestando periódicamente durante el gobierno del Arzobispo¹⁰². En 1787, varios comerciantes de Cádiz con negocios en Cartagena se quejaron al Consejo de Indias por el contrabando que salía y entraba de Jamaica, Curazao y Guarico. Para sustentar su protesta desplegaron un clásico argumento mercantilista: la única consecuencia de permitir la salida de los metales preciosos para pagar manufacturas extranjeras, era poner en peligro al Estado y además la importación de trigo arruinaba la agricultura del virreinato¹⁰³. En carta que acompañaba la protesta y que daba detalles adicionales para sustentarla, describían cómo en Cartagena se podía conseguir toda clase de telas extranjeras y criticaban específicamente el contrato concedido a un francés para importar seis barriles de trigo y otros seis de carne salada, en momentos cuando las provincias del interior no tenían demanda para sus cosechas¹⁰⁴.

Sin embargo el número de protestas no guardaba proporción con el pretendido volumen de contrabando. Las protestas contra el comercio clandestino aumentaron cuando el Arzobispo-Virrey había dejado la Nueva Granada. Esto no quiere decir que el contrabando no fuera tan grande como se decía, sino más bien que era lo suficientemente provechoso a los comerciantes cartageneros como para acallar las protestas y silenciar las quejas. Algunos años más tarde cuando clamaron conjuntamente contra "...el escandaloso y casi público contrabando que se hace en el día en esta

⁹⁹ Ibid., ff. 611.

¹⁰⁰ Véase arriba, pp. 101-104.

¹⁰¹ Para ver ejemplos de peticiones de licencias para comerciar con las colonias extranjeras véase AHNC Aduanas, Cartas, tomo 2, ff. 15, Cartagena, 1786; tomo 5, ff. 78, Santa Marta, 1788; tomo 5, ff. 102, Rio Hacha, 1789.

¹⁰² Para esta crítica véase arriba p. 104.

¹⁰³ AGÍ Santa Fé 955. Petición al Consejo de Indias, julio 27 de 1787.

¹⁰⁴ AGÍ Santa Fé 955. "Noticias de Cartagena de Indias en fecha de 16 de abril de este presente año de 1787".

ciudad..."¹⁰⁵ el Virrey Ezpeleta los increpó por su hipocresía, señalando que la cantidad de contrabando en la misma Cartagena era prueba de su complicidad:

"...que siendo escandaloso, público y considerable como aseguran vuestras mercedes el contrabando que se practica en esa ciudad, se infiere que concurren a él muchos sugetos de ese comercio, pues los pocos aventureros que por su cuenta van y vienen de colonias extranjeras, no tienen caudales, arbitrios, ni aún ánimo para emprender negociaciones capaces de contrabalanzar el Comercio de la Metrópoli, que desde luego es perjudicado por algunos que debían interesarse en su fomento y prosperidad., ." ¹⁰⁶

Aún más, en su carta de protesta los comerciantes, sin darse cuenta, revelan el motivo de la relativa falta de preocupación durante el gobierno del Arzobispo, cuando se había promovido el contrabando que ahora ellos consideraban tan ruinoso al comercio de la Metrópoli. Comentaban que en los últimos cuatro años del gobierno de Caballero y Góngora había habido un comercio floreciente y bien conocido con las colonias extranjeras, acompañado de importaciones clandestinas de toda clase de artículos. Pero continuaban que:

"...entraron sin embargo en este puerto en los Buques de registro, procedentes de los de la Península, el valor de 10,192,050 pesos en géneros valuados por los aforos de Aduana... En los mismos quatro años, se exportaron para la Metrópoli en dichos Navios de Registro mas de diez millones de pesos en dinero y frutos, sin embargo de las considerables extracciones que en ambos efectos se hicieron de cuenta de Su Majestad para colonias extranjeras, por los particulares clandestinamente..." ¹⁰⁷

Al hacer el contraste entre la prosperidad de esos años y la situación tan lamentable del período entre 1793 y 1794, concluyeron que la diferencia solo se podía explicar por el aumento de contrabando. Cualquiera que haya sido la causa de la depresión de 1795, la descripción que hicieron del comercio en los años de 1785 al 89 sugiere que los comerciantes cartageneros toleraban el contrabando siempre y cuando no perjudicara sus negocios con la Metrópoli. Cuando la prosperidad de ese comercio empezó a decaer

¹⁰⁵ AHNC Aduanas, Cartas, tomo 10, ff. 996-1000. Comercio de Cartagena al Virrey Ezpeleta, Cartagena, abril 30 de 1795.

¹⁰⁶ AHNC Aduanas, Cartas, tomo 10, ff. 1002.

¹⁰⁷ AHNC, Aduanas, Cartas, tomo 10, ff. 996. Es interesante observar que los estimativos de la cantidad que la Corona debió recibir por concepto de tarifas de las importaciones a Cartagena desde España son completamente distintos del monto que recibió el Almojarifazgo de entrada de géneros y efectos de Castilla por concepto de tarifas en esos años. De acuerdo a los ingresos por ese concepto se recaudaron \$ 524.803 en esos años —(Véase apéndice G)— lo que era mucho más que el doble de lo calculado por los comerciantes como el valor de las importaciones de la Metrópoli. Esto confirma la teoría de que el comercio con las colonias extranjeras era fuente importante de ingresos y que por consiguiente se empleaba como recurso fiscal.

y la competencia de los artículos de prohibida importación se volvió más evidente, la indiferencia se transformó rápidamente en indignación.

f) Reorientación de la política económica virreinal:

El sucesor de Carrión continuó las quejas. Al pedir consejo sobre el tratamiento a dar a los barcos procedentes de las colonias extranjeras, el Gobernador Cañaveral criticaba la transgresión del Arzobispo a las órdenes reales del 20 de diciembre de 1783 y del 5 de febrero de 1785, y haber permitido entre 1782 y comienzos de 1789 la entrada a Cartagena de cien barcos procedentes de las colonias¹⁰⁸.

Pero por esta época el Virrey Gil y Lemus había reemplazado al Arzobispo y la tendencia era ya contra la libertad de comercio que había caracterizado el gobierno de Caballero y Góngora. El Cabildo de Santa Fé de Bogotá unió su voz a la ola de críticas que se levantó en 1789. Los concejales se lamentaban que todos los esfuerzos de los predecesores del Arzobispo, Guirior y Flórez, para fomentar el cultivo del trigo, habían sido anulados al permitir la importación de éste. El cabildo expuso su caso exagerándolo dramáticamente:

"Desde aquella fatal época" (se refiere al año de 1785) "decayó la agricultura, desmayó nuestro comercio, y aquella industria, que aún estaba en su infancia, se abandonó enteramente; pues quedando sin venta las harinas, se ejercía a la sombra de su introducción" (de las harinas extranjeras) "en las Playas del Reino, y aun en toda la costa el más activo contrabando vendiendo con descaro los géneros extranjeros con desprecio de los nuestros, y arrebatándonos de las manos el numerario, que debía actuar nuestro comercio, y remitirse a los correspondientes españoles; en fin, más parecían Colonias Inglesas que dominios del Rey Católico..."¹⁰⁹

Pedían la prohibición total y permanente de este comercio y alababan la prontitud de Gil y Lemus en tratar de suprimirlo. La negativa a un plan presentado por una compañía de Cádiz en 1790 refleja la tendencia a revivir el sistema proteccionista. La Compañía de los hermanos Llera pidió un contrato exclusivo por 10 años para exportar de 20 a 30.000 muías desde Caracas o Cartagena a las colonias extranjeras. Calcularon que las ganancias que obtendrían les permitirían pagar un 25% de impuestos sobre el costo de lo que exportaran. Sostenían que este plan garantizaría a los colonos obtener mejores precios por el ganado y que no perjudicaría a los comerciantes españoles dedicados al comercio de ultramar, ya

¹⁰⁸ AGI Santa Fé 1015 del Gobernador Cañaveral a Valdés, Cartagena, agosto 31 de 1788.

¹⁰⁹ AGI Santa Fé 655, Cabildo de Santa Fé a Valdés, Santa Fé, octubre 26 de 1789.

que como no estaban interesados en ese negocio no tendrían nada que perder, por el contrario, saldrían beneficiados porque al aumentar el poder de compra de la colonia habría un mercado más amplio para los artículos importados de España. Pero a pesar de la lógica de los argumentos se negó el permiso a la compañía¹¹⁰. Había terminado así un período claramente delimitado en la historia del comercio de la Nueva Granada. Los permisos para comerciar con colonias extranjeras no se volverían a conceder sino hasta el principio de la guerra de 1796, cuando reaparecieron las mismas circunstancias que habían originado las primeras concesiones en 1781.

APÉNDICE A NOTAS SOBRE LAS FUENTES I

Cálculos sobre embarques y exportaciones desde Cartagena a España

Se encuentra una serie de dificultades al tratar de medir el valor de las exportaciones y del volumen de las embarcaciones que salieron desde Cartagena hacia los puertos españoles desde 1783 a 1796, entre otras razones porque no existen registros de aduanas sobre las exportaciones de las colonias, ya que después del Reglamento del Comercio libre, los artículos enviados a España se gravaban al llegar a los puertos de la Península y no en el de salida. Los únicos registros coloniales sobre embarques en Cartagena están en los "Libros de Visitas y Registros donde se tomen razón de las embarcaciones que entran y salen de...Cartagena" y que actualmente se encuentran en el Archivo Histórico Nacional de Colombia en Bogotá; desafortunadamente apenas hay unos pocos y de algunos años del siglo XVIII, los únicos completos para Cartagena se refieren a los años de 1785, 1789, 1793, 1800, 1805, 1808 y 1817 y están incluidos en los tomos de Aduanas (anexo) del Archivo Nacional, por consiguiente apenas suministran una comprobación esporádica sobre las partidas de embarques que llegaban de Cartagena. Además estos registros no incluyen ninguna relación del cargamento de barcos que entraban y salían del puerto.

El Archivo Nacional también guarda registros individuales de barcos que salían de Cartagena rumbo a España, pero no hay la seguridad que estén completos para ningún año, así que para los fines de este estudio, nos basamos en los registros de aduanas españolas a la llegada de las embarcaciones y de su cargamento, los cuales se encuentran en el Archivo de Indias en Sevilla en Indiferente General, legajos 2209 y 2256.

Los Libros de Visitas existentes para Cartagena muestran que los datos españoles no son completamente seguros, pero como estos últimos constituyen la serie más completa de registros disponibles para un análisis de las exportaciones desde Cartagena y como los Libros de Visitas muestran la tendencia de los registros españoles a subestimar el número de barcos que llegaban de Cartagena, por lo menos nos ofrecen la posibilidad de hacer un cálculo mínimo del comercio de este puerto con la metrópoli en los años de 1783 a 1796.

Donde fue posible se emplearon materiales suplementarios para tratar de mejorar la precisión cuantitativa de los registros; así por ejemplo, los datos recogidos por los diputados del comercio de Cartagena para los años de 1785 a 1788 ofrecen una fuente valiosa sobre los embarques y la mercancía exportada

¹¹⁰ AGI Indiferente General 2314: José Francisco de Llera a Pedro Lereaa, Madrid, octubre 21 de 1790.

en ese periodo. Las estadísticas sobre los ingresos por concepto del comercio que aparecen en la Relación de Mando del Arzobispo-Virrey y las recopiladas por el Virrey Ezpeleta también nos fueron muy útiles al hacer la extrapolación de las tendencias generales del comercio desde 1783 a 1796.

Por último existe el problema de evaluar el tonelaje de los barcos que hicieron el comercio transatlántico de Cartagena ya que no es posible calcular su tonelaje anual porque no aparece en ninguna clase de registros, por consiguiente, hay que usar un método aproximado, comparando el número de barcos involucrado en las distintas líneas de comercio que irradiaban de Cartagena; además, la falta de registros sobre tonelaje no es un problema serio cuando existen documentos sobre exportaciones y no hay que depender de los datos de tonelaje para medir la escala de las exportaciones.

NOTAS SOBRE FUENTES II

Importaciones y embarques a Cartagena desde España y otros puertos extranjeros.

Las mercancías que llegaban a los puertos coloniales desde España pagaban el almojarifazgo de entrada de géneros y efectos de Castilla, así que usando los registros de este impuesto, se puede tener una idea exacta de los barcos que llegaban a Cartagena desde la metrópoli ya que todos traían artículos sujetos a este gravamen; pero hay que usarlos con cuidado porque algunas veces los barcos individuales podían registrarse varias veces cuando las distintas partes del cargamento no pagaban las tarifas al mismo tiempo.

Los datos del Almojarifazgo nos dan una información justa sobre los embarques que llegaban de España y de los barcos con importaciones sujetas a esta tarifa y que venían tanto de puertos coloniales españoles como de colonias extranjeras, pero no nos permiten calcular el volumen del tonelaje de las importaciones a Cartagena; sin embargo, como en el caso de las exportaciones esto no constituye un problema grave, porque el producido del impuesto muestra que existía una correlación estrecha entre el aumento del número de barcos que llegaban al puerto y del incremento del valor de las importaciones, en esta forma se elimina la posibilidad de que una mayor cantidad de pequeñas embarcaciones estuviera importando la misma cantidad de mercancía que importaban antes del Reglamento unos pocos barcos grandes; aunque el tonelaje promedio por barco, pudo haber disminuido, el volumen de las importaciones es indudablemente superior después de aquél.

Un problema más difícil es el de que el almojarifazgo no da ninguna información sobre la clase de artículos importados, toda la mercancía se registraba simplemente como Géneros de Castilla y por consiguiente es imposible evaluar la proporción de bienes manufacturados españoles o extranjeros que se importaban desde la metrópoli.

Embarques desde puertos de colonias extranjeras.

El Almojarifazgo de entrada de géneros de Castilla también da una información exacta sobre los barcos que llegaban a Cartagena desde puertos extranjeros cuando se permitía ese comercio, algunos procedentes del Caribe, otros de

los Estados Unidos Importaban mercancías sujetas a esta tarifa y por lo tanto se encuentra constancia de su entrada en Cartagena en los libros de ingresos de este impuesto, con excepción de los barcos negreros ya que no se pagaba ese gravamen por la importación de esclavos. Es posible, sin embargo, que esos barcos se incluyan en forma velada en los ingresos del almojarifazgo, pues en muchas ocasiones también traían artículos gravables como harina y manufacturas extranjeras.

El problema principal que se encuentra al emplear estos registros al analizar los embarques procedentes de puertos extranjeros es el de que muchos evadieron pagar los impuestos como sucedió en 1783, y por consiguiente no figuran en los documentos oficiales; sin embargo hay razones para pensar que esta no era la situación normal, pues aunque uno o dos barcos pudieron haber escapado por descuido o a propósito, su inclusión en los años corrientes, la omisión de un gran número en 1788 fue lo suficientemente llamativa para que los empleados oficiales hicieran una lista de la llegada de barcos procedentes de puertos extranjeros y anotaran que no figuraban en los registros de aduanas i; normalmente, es difícil que evadieran los impuestos ya que una de las razones del comercio era la de aprovechar las ventajas fiscales de las elevadas tasas que se pagaban sobre los artículos procedentes de puertos extranjeros en comparación con los procedentes de puertos españoles.

APENDICE B

Embarques desde España a Cartagena y desde puertea extranjeros a Cartagena: movimiento relativo, 1783-1790.

Año	Nº desde España	Nº desde puertos extranjeros
1783	8	43
1784	6	11
1785	24	9
1786	20	21
1787	12	29
1788	30	30
1789	32	11
1790	16	2

Fuentes :

- 1783 Almojarifazgo de entrada de géneros de Castilla, AHNC Aduanas (anexo) tomo 5, ff.
 1784 Almojarifazgo de entrada de géneros de Castilla, AHNC Aduanas (anexo) tomo 1, ff.
 1785 Libro de Visitas y Registros... de las embarcaciones que entran y salen... de Cartagena..., AHNC Aduanas (anexo) tomo 8, ff. 195-310.
 1783 Almojarifazgo de entrada de géneros de Castilla, AHNC Aduanas (anexo) tomo 12, ff. 733-740.
 1787 Almojarifazgo de entrada de géneros de Castilla, AHNC Aduanas (anexo) tomo 15, ff. Z-B1.

¹ AHNC Aduanas (anexo) tomo 14, ff. 242. "Rasón de las embarcaciones que han entrado en el Puerto de Cartagena de que hay razón en el libro de Registros y no se encuentran cargo de los derechos que deoieron causar..."

APENDICE C

Embarques desde Cartagena a España 1750-1800.

Año	Número de barcos que salieron de Cartagena y que hicieron escala en La Habana	Número total de barcos que salieron de Cartagena
1750	7	10
1751	—	3
1752	4	5
1753	1	7
1754	1	6
1755	1	8
1756	1	1
1757	3	4
1758	4	6
1759	2	2
1760	3	3
1761	1	1
1762	1	1
1763	—	—
1764	1	5
1765	3	5
1766	1	3
1767	5	5
1768	3	6
1769	7	10
1770	1	4
1771	14	14
1772	4	5
1773	1	4
1774	5	6
1775	2	5
1776	1	3
1777	—	4
1778	2	4
1779	—	1
1780	—	1
1781	—	—
1782	—	—
1783	—	—
1784	2	3
1785	3	6
1786	—	12
1787	—	12
1788	—	14
1789	—	12
1790	2	12
1791	2	14
1792	5	20
1793	7	13
1794	8	31

Año	Número de barcos que salieron de Cartagena y que hicieron escala en La Habana	Número total de barcos que salieron de Cartagena
1795	2	18
1796	3	13
1797	—	—
1798	—	—
1799	—	—
1800	—	—

Fuentes: AGI Contratación legajo 2902A "Libros de la Contaduría de Reglamentos de asientos de venida a Cádiz de las embarcaciones "

APENDICE D Exportaciones de algodón de Cartagena a España (1785-1796).

Año	Exportación de algodón (arrobas)
1785	23.720
1786	20.740
1787	15.424
1788	27.656
1789	31.373
1790	30.351
1791	34.756
1792	64.791
1793	46.041
1794	75.534
1795	32.042
1796	47.786

Fuentes: Para 1785 del Resumen de un Cuatrenio de las Embarcaciones y su carga que han salido de este Puerto de Cartagena para los de la Península desde el año de 1785 hasta el de 1788. (AGI Santa Fé 937. "Reglas que se proponen por los Diputados del Comercio de Cartagena para la erección de un Tribunal de Consulado ")
1789-1796: IGI e Indiferente General, legajos 2447 a 2459

APENDICE E Exportaciones de cacao de Cartagena a España.

Año	Exportaciones de Cacao (arrobas)
1785	984
1786	5.036
1787	5.754
1788	3.950
1789	5.650
1790	7.599
1791	5.081
1792	4.743
1793	4.452
1794	17.391

Fuentes: 1785-1788 AGI Santa Fé 937. Resumen de un Cuatrenio de las Embarcaciones y su carga que han salido de este Puerto de Cartagena para los de la Península desde el año de 1785 hasta el de 1788".
1789-1794 AGI Indiferente General, legajos 2447 a 2459

APENDICE F

Exportaciones de cueros a España desde Cartagena 1785-1796.

Año	Nº de Cueros Exportados
1785	3.024
1786	4.792
1787	5.378
1788	4.510
1789	3.881
1790	2.039
1791	2.555
1792	7.916
1793	6.773
1794	7.476
1795	4.230
1796	5.537

Fuentes: 1785-1788 Santa Fé 957. "Resumen de un Quatrenio de las Embarcaciones y su carga que han salido de este Puerto de Cartagena para los de la Península desde el año de 1785 hasta el de 1788".

1789-1796: AGI Indiferente General, legajos 2447 a 2459.

APENDICE G

Almojarifazgo de entrada de géneros de Castilla.

Año	Ingreso (en pesos)
1772	—
1781	3.041
1782	140.692
1783	202.440
1784	49.874
1785	142.270
1786	124.476
1787	81.433
1788	181.614
1789	135.211
1790	64.375
1791	45.630
1792	42.309
1793	18.553
1794	102.183
1795	28.020
1796	45.817
1797	48.579
1798	28.374
1799	47.473
1800	35.597

Fuentes: 1781-1784: J. M. Pérez Sarmiento, "Colombia, 1789-1917". Cuadro E.
1785-1800: AGI Santa Fé: legajos 1116-1119 (Cuentas de Alcabala).