

CONTRABANDO Y LIBRE COMERCIO EN EL GOLFO DE MEXICO Y MAR DEL SUR



Lo cierto es que nuestra agricultura, fábricas y marina han prosperado notoriamente; y tanto que, despertando el celo de la Gran Bretaña, ha procurado incesantemente atajar y contener sus progresos suscitando repetidas desavenencias con nuestra corte, con el fin de dañarnos, poner obstáculos a nuestro comercio e impedir nuestra navegación, aplicando al efecto la plenitud de su política y poder para mantener a su favor el peso de la balanza general de Europa, a lo que siempre ha aspirado... (1).

Isabel OLMOS SANCHEZ
Doctora en Historia de América
Universidad de Murcia

En efecto, las reformas implantadas por los Borbones a lo largo del siglo XVIII en todo el Imperio español habían conseguido remodelar la situación interna peninsular, así como sus relaciones con las colonias. A mediados de siglo ya se evidenciaba un despegue económico y demográfico, si bien no fue hasta el último tercio cuando comenzaron a perpetrarse en América rasgos diferenciales a su época precedente. Ello conllevó un cambio en la concepción ideológica que del sistema colonial se tenía, potenciándose el comercio y la agricultura. El aumento de la riqueza y el establecimiento del libre comercio, como sistema alternativo al mercantilismo, supuso un aumento del riesgo y efectividad del contrabando por parte de aquellas naciones que, de modo tradicional, hacían uso de él para controlar los mares oficiosamente.

Las zonas del Caribe y golfo de México se vieron infectadas de piratas y contrabandistas, por cuenta particular y ajena, aprovechando la desconcertante política exterior española. La constante contradicción española entre el tradicionalismo hispano y las nuevas corrientes ideológicas de vanguardia europea, le impidieron practicar una política macroeconómica de largo alcance y la limitaron a unas relaciones coloniales torpes, a base de fiscalías y extracciones monetarias.

Por su parte, en América dicha contradicción presentaba una incidencia mucho menor al plantearse un trasfondo socio-étnico inexistente en la metrópoli. La nueva configuración económica había proporcionado a la minoría

(1) La Memoria de Instituto del Consulado de Veracruz, año 1808, expresaba: *Desengañémonos señores, nos creíamos felices con sólo la posesión de las minas de oro y plata, y con sus lisonjeros productos, y descuidando los progresos de la agricultura, que es la única fuente sólida de riquezas, en lugar de aumentarse se disminuyeron nuestras facultades políticas, equivocando la parte representativa con la esencial y verdadera.* Memoria escrita por el capitán D. José María Quirós, secretario del Real Consulado de Veracruz, y leída en la Junta de Gobierno, celebrada el 11 de enero de 1808. A. G. I., México, 2997.

blanca los medios para asegurar su dominio sobre la población indígena y mestiza, con un desigual reparto de privilegios y poderes. El grupo colocado en el sector clave de las relaciones metrópoli-colonia fue el más favorecido: funcionarios, mineros y comerciantes. La mayoría actuaban como agentes de la metrópoli, obteniendo elevadas ganancias y creando ciertos capitales que, al reinvertirlos en la colonia, propiciaban la aparición de economías locales y círculos cerrados de poder.

Consulados: piezas clave en el sistema de libre comercio.

La Corona, guiada por los nuevos postulados económicos mundiales, decidió aplicar la política de libre comercio con el fin de potenciar el desarrollo económico pero, principalmente, para que las colonias perdiesen parte de la autonomía económica conseguida con anterioridad. En tal dirección, el Reglamento de Libre Comercio de 1778 resquebrajaba los monopolios comerciales existentes, como el de Cádiz, México o Lima, al crear una red múltiple de consulados, diversificando el poder de los existentes. En el artículo 53 del Reglamento se especificaba: *la mira principal que se ha tenido en esta amplia concesión se dirige dignamente a restablecer la industria y felicidad de sus vasallos, y que este intento reguló por importante y utilísimo que en todos los puertos habilitados de España, donde no hubiere Consulados de Comercio, se formen ahora con arreglo a las Leyes de Castilla e Indias, encargo y cometo privativamente a mis Ministros de Estado e Indias y Hacienda el formal establecimiento de estos cuerpos nacionales, para que protegidos eficazmente de mi Real Autoridad y auxiliados de las Sociedades Económicas de sus respectivas provincias, se dediquen a fomentar la agricultura y fábrica de ellas y también a extender y aumentar por cuantos medios sea posible la navegación a mis dominios de América (2).*

Sociedades y Consulados surgieron en España y América a instancias de la Corona, y los progresos económicos experimentados en los puertos y ciudades americanas favorecieron su expansión. La efectividad del libre comercio y generalización de los consulados fue fructífera en América, pero relativa en el caso metropolitano. Al habilitarse varios puertos de la península para la navegación directa con las Américas y desaparecer el sistema de flotas centralizado en el puerto de Cádiz, su Consulado había considerado la R. C. del 1 de octubre de 1788 como una especie de sentencia de muerte. Sin embargo, a principios del siglo XIX el grueso del tráfico mercantil con América seguía realizándose a través del puerto de Cádiz, mientras que el resto de los puertos peninsulares presentaban unos porcentajes mínimos (3).

(2) Reglamento del Libre Comercio. 12 de enero de 1778. A. E. A., T. IV. Sevilla, 1947.

(3) Lucena Salmoral y otros. *El comercio del Caribe con España y América. Las terminales de la Guerra, Veracruz, Portobelo, Panamá y Puertos Norteamericanos*. Caracas, 1983, págs. 122 y ss.

En América su aplicación fue más tardía y dependió, en gran parte, de la voluntad de sus virreyes. En el nuevo continente no se trataba sólo de intervenir en cuestiones económicas, sino también de demostrar fuerza política; los Consulados tradicionales funcionaban como corporaciones privilegiadas, con organismos, tribunales y derechos especiales, así como atribuciones para ejercer tareas de gobierno: cobrar y administrar impuestos o nombrar y quitar funcionarios. Por ello, su erección no siempre fue fácil y los grupos de poder tradicionales obstaculizaron, en la medida de lo posible, su creación y permanencia.

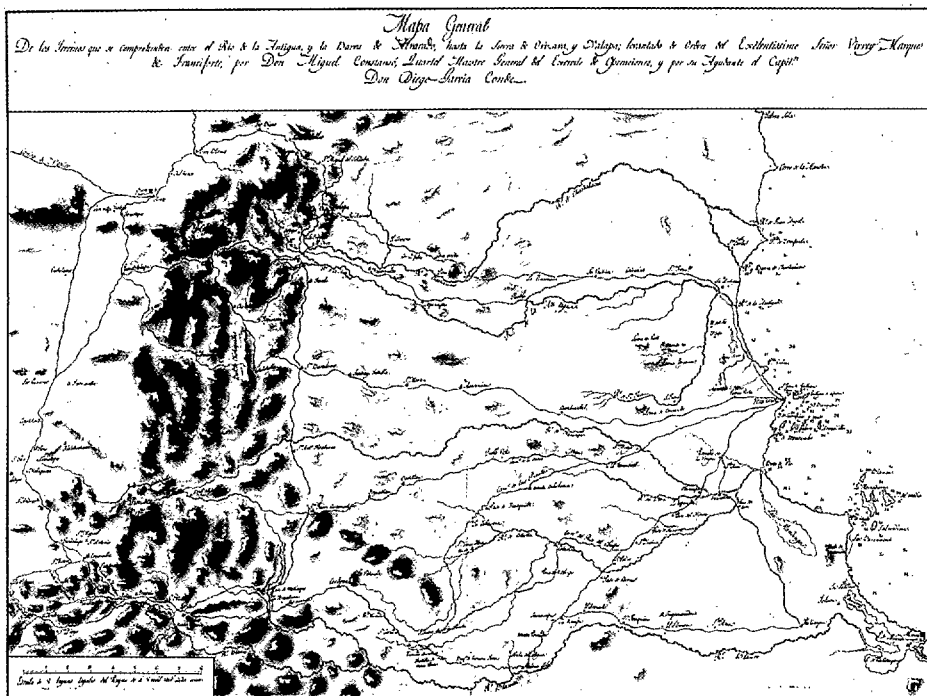
Uno de los casos más significativos fue la creación del Consulado de Veracruz en el golfo de México. Su tardanza en establecerse se debió a la tenaz oposición del Consulado de la capital, muy ligado a las Audiencias y grupos de poder peninsulares mediante lazos nobiliarios y de parentesco (4). Con la implantación del libre comercio, casas vascas y catalanas se habían trasladado a la Nueva España y le hacían la competencia desde Veracruz. Del mismo modo, las casas extranjeras se habían instalado en este puerto, a través de consignatarios y testaferros como estaban en Cádiz. Para final del período colonial —en plena crisis—, se calcula que había 200 casas comerciales con tienda en propiedad, almacén y dependientes (5). El Consulado erigido por R. O. de 17 de enero de 1795 representaba el espíritu de desarrollo y progreso de la época, alcanzando su punto álgido en 1802, para comenzar a declinar el año siguiente y mantener ya esa tendencia a la baja hasta 1821, con alguna alteración intercíclica. Con todo, sus miembros se mostraron especialmente activos: construcción del camino México-Jalapa-Veracruz, hospital de los bletemitas, conducción de aguas, faro giratorio, renovación de los muelles, compañías aseguradoras, sociedad patriótica, milicias urbanas, etc... Actividad que contrastaba con el conservadurismo del Consulado de la capital que, con el apoyo gaditano y la ambigua política exterior española, consiguió la derogación del libre comercio, con lo que su competencia disminuía.

Los nuevos Consulados se vieron en su mayoría ahogados, casi desde el principio, sin llegar a ser lo que debieran (6). El libre comercio, como medio de cortar vientos a los grupos de poder tradicionales, se vio malogrado por falta de tiempo. Sin embargo, demostró la capacidad de desarrollo económico de nuevas fuerzas locales en América en un momento dado y, a su vez,

(4) El tema ha sido tratado por Ortiz de la Tabla D. J.: *El comercio exterior de Veracruz*. Sevilla, 1979, pág. 69.

(5) Lucena Salmoral y... Op. cit., págs. 41 y ss.

(6) El artículo 23 de la constitución del Consulado reflejaba las corrientes fisiocráticas y librecambistas de la época al indicar que se encargaba también *del adelantamiento de la agricultura, la mejora en los cultivos y beneficio de los frutos, la introducción de máquinas y herramientas más ventajosas, la facilidad en la circulación interna, y en suma, cuanto parezca conducente al mayor aumento y extensión de todos los ramos de cultivo y tráfico...* pero Veracruz nunca fue lo que debió ser. Pérez y Comoto, F.: Representación que a favor del libre comercio dirigieron al virrey excelentísimo señor don Juan Ruiz de Apodaca 223 vecinos de la ciudad de Veracruz. Impreso en La Habana, 1818.



Mapa General de los Terrenos que se comprenden entre el río de la Antigua y la Bahía de Alvarado; hasta la sierra de Orizava y Xalapa; levantado por orden del Excmo. Señor Virrey Marqués de Branciforte por D. Miguel Constansó y por su ayudante D. Diego García Conde. (Museo Naval. Madrid).

atrasó el hermanamiento de fuerzas locales contra el control de la Corona, dada la diferencia de intereses y de línea de actuación económica de unas y otras.

Todos estos consulados, nacidos en un momento de exaltación fisiocrática y librecambista, se mostraron muy avanzados y vanguardistas, éesperanzados en la libertad de comercio como premisa de progreso, adaptándola a sus peculiaridades locales y en abierta oposición a todo conservadurismo anquilosado. Según la Memoria del Instituto de la Junta de Gobierno del Consulado de Veracruz, leída el 11 de enero de 1808, las consecuencias de su establecimiento habían sido las siguientes:

- 1) Romper con el monopolio de unos pocos comerciantes, cuyo número no llegaba a 150.
- 2) Estimular a los fabricantes, labradores y artesanos de los pueblos del interior, debido a: las ayudas ofrecidas, de lo que antes estaban exentos, el incremento de las ganancias al no tener que pagar costes de fletes de tierra y comisiones por poder elegir el puerto más próximo a ellos, y el no tener que verse sometidos a las arbitrariedades de los precios de los magnates de Cádiz.

- 3) Impedir que los acaudalados de México sacrificasen a los mercaderes locales y consumidores por venir los precios ya establecidos desde Cádiz.
- 4) El aumento de las rentas del Erario Público.
- 5) Incremento de las exportaciones de frutos coloniales y mayor numérico en circulación.
- 6) Disminución del contrabando.
- 7) Suministro copioso y abundante de los puertos coloniales de artículos europeos y peninsulares, registrándose entre 1776-1807 un total de 96.157.363 p. f. en valor efectivo de las mercaderías procedentes de España y de puertos neutrales en dichos años.
- 8) Disminución general de los precios, en especial metales y caldos, ya que los tejidos dependen mucho de las circunstancias internas del país de donde proceden.
- 9) Fomento general de la agricultura y manufacturas españolas, siendo significativo el caso de Cataluña al no tener que pagar gastos por situar en Cádiz los efectos y *cuyos ahorros pueden equivaler algo más de la diferencia que se advierte en los precios, a que se agrega que el aumento de 33 ps. de la moneda sencilla a fuerte, que antes se estimaba por cero, ahora entra en cuenta de las ganancias (7)*.

Sin embargo, la situación de guerra exterior alternativa de la Corona española había sustituido el libre comercio por formas intermedias. El tráfico de neutrales, ampliamente desarrollado entre 1805 y 1808, no supuso la recuperación de la libertad de comercio, ya que favorecía más a la metrópoli, pues sólo se pagaban los derechos de ida y facilitaban el comercio ilícito. Las concesiones de permisos neutrales no suplieron el libre comercio y este acabó por convertirse en un tema polémico. Intereses políticos y económicos se mezclaron. Lo que en un principio fueron concesiones esporádicas, en 1799, por causa de la guerra con Inglaterra, acabaron por darle la baza comercial a ésta y convertirse en un contrabando encubierto. La escasa preocupación de la política española por atajar este problema repercutiría más tarde en sus relaciones con las colonias.

Un mal habitual: el contrabando marítimo.

El contrabando se practicaba en el Nuevo Mundo desde su descubrimiento, contra las más severas prohibiciones y en medio de una despierta vigilancia, siendo Inglaterra la principal nación protectora de este sistema. Las costas del golfo de México han sido tradicionalmente las que más han sufrido los ataques corsarios, dada la importancia de los cargamentos metálicos que transportaban. La desaparición del sistema de flotas dispersaba las posibilidades de ganancia, mas no por ello el contrabando desapareció.

(7) Memoria de... Doc. cit.

La política de comisos del último tercio del siglo XVIII fue bastante irregular. Ya en 1796 el virrey de la Nueva España, Marqués de Branciforte, consideraba responsable a los consulados, por admitir la entrada en sus puertos de mercancías valoradas tres veces menos de lo que se declaraba más tarde al pago de su giro en plata, por cuenta de particulares; la diferencia debía ser por el comercio ilícito que se practicaba en dicha plaza. El problema radicaba en que los nuevos consulados no contaron siempre con los apoyos legales suficientes para poder enfrentarse contra el contrabando, dada la presión de los grupos de poder tradicional. De esta forma, en la Nueva España se restableció una medida de tiempos del virrey Bucareli, suspendida en 1781 en razón del excesivo contrabando que había generado: permiso de tráfico directo entre La Habana y Tampico para la exportación a la isla de carne y sebo. Abastecimiento que controlaban miembros del Consulado de México y que favorecían a éste. Se daba, por tanto, una contradicción: se acusaba de irregularidades a los consulados de reciente creación y se restablecían medidas que conscientemente se sabía favorecían el contrabando. Más adelante esta cuestión se complicaría con los problemas de la reexportación cubana, lo que indirectamente daría paso a un contrabando norteamericano.

Por otra parte, los comerciantes honrados de finales de siglo estaban convencidos de que sólo el libre comercio podría atajar el mal, por las mismas ventajas del sistema: Al habilitarse gran número de puertos al comercio exterior o de las costas laterales sin apenas trabas legales, los productos tendrían la salida asegurada y a bajo precio, por lo que los efectos de ilícito comercio no serían competitivos y el contrabando de los mismos no compensaría tanto. De igual manera, al desarrollarse más la agricultura para la exportación, según los nuevos postulados fisiocráticos, aumentaría la tendencia a pagar parte de los giros en mercancías y no en plata, por lo que la posibilidad de lucro disminuía, sobre todo si se trataba de artículos de carácter perecedero.

Sin embargo, todo esto no era más que una situación coyuntural y Gran Bretaña no estaba dispuesta a permitir que España se hiciese con el control del Golfo. Cuando en 1798 Inglaterra y España entraron en guerra, la situación volvió al punto de partida. Con referencia a la Gran Bretaña, los comerciantes de Veracruz lo exponen del siguiente modo:

¿Puede atribuirse a otro Objeto su criminal conducta, cuando bajo los sagrados auspicios de la paz nos insulta y sorprende con prevendia malicia, apresando nuestros barcos, que fiaban en ella su mayor seguridad, y antes de haber hecho ninguna pública declaración? ¿No es la rivalidad de nuestro comercio la que le induce, valiéndose de torcidos efugios, a mantener nuestros pueblos sobre las armas, llamando la atención del gobierno a la defensiva y ofensiva, para deprimir en gastos las preponderantes riquezas de nuestro estado, y distrae de sus labores e industria a tantos útiles y beneméritos compatriotas? El bloquear nuestros puertos con mayor tensión y vigilancia; el hacer a nuestra desarmada Marina Mercante prisionera de guerra contra las leyes de ella; y el echar a pique o entregar a las llamas por orden expresa del Almirantaz-



D. Félix Berenguer. (Museo Naval. Madrid).

I. OLMOS SANCHEZ

go, las embarcaciones que no pueden conducir a sus islas y establecimientos no es indicativo poderoso de que a nada atienda, y nada respeta la Gran Bretaña cuando se trata de entorpecer, y si posible fuera, aniquilar nuestro comercio (8).

El nuevo siglo había venido acompañado de un incremento general del contrabando por la situación relajada que la guerra exterior alternativa supuso, respecto a la vigilancia y comisos. Al quedarse España agotada en su Marina mercante, como arriba se refiere, no le quedó más remedio que aumentar el tráfico comercial con barcos de pabellón neutral. Hecho que no era nuevo, pero que ahora se convertiría en una situación difícil de solucionar dado el posterior problema político de la metrópoli. Ahora bien, ¿qué protección tenían los buques españoles del golfo de México y Mar del Sur.

Defensas costeras a los ataques corsarios.

Al final del siglo XVIII se había elaborado todo un plan de defensa del virreinato novohispano, en el que la zona más defendida constituía la costa atlántica (9). Para 1798 el peligro de invasión británica ya no era tan previsible y se procedió a reestructurar la distribución militar, dada la insalubridad de la costa jarocho y huasteca. Por R. O. del 10 de abril de 1798 fueron retiradas las tropas próximas a la costa debido a:

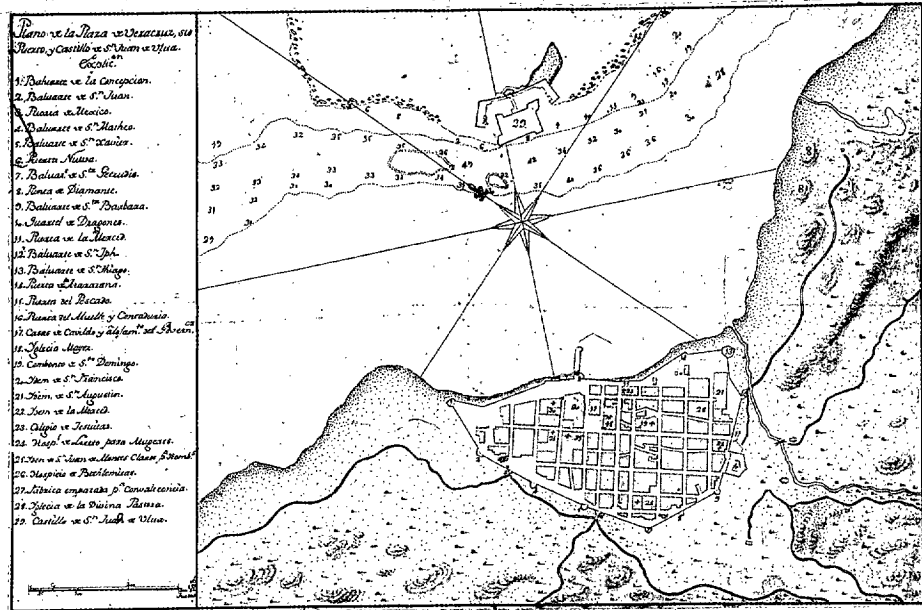
- 1) Lo elevado de las deserciones, dada la facilidad de incorporarse al tráfico de cabotaje o a la misma piratería. El virrey Azanza en su Instrucción afirmaba: *He tenido especial cuidado de hacer oportunas remesas de presidiarios, tanto para limpiar las cárceles de la capital, como para proveer de operarios las obras de fortificación de La Habana, Veracruz, Penzacola y Acapulco, así como de enviar gente a Filipinas; pero no he podido lograr, pese a las reiteradas y estrechas órdenes dirigidas a Veracruz, que se corte la excesiva deserción de forzados que se experimenta en aquella plaza* (10).
- 2) La elevada mortandad de la zona por la enfermedad del vómito prieto, tanto por la insalubridad de la región de las tierras calientes, como por el mal estado del hospital San Carlos. El virrey Azanza se refería al puerto de Veracruz en los siguientes términos: *Único puerto de este reino, y único parage por donde puede ser más temible una invasión, exige fuerzas para su defensa en los tiempos de riesgo y los aniquila por su perverso clima. En ninguna parte de la Nueva España le son más*

(8) Pérez y Comoto, F.: Op. cit.

(9) Instrucción que el virrey Revillagigedo dejó a su sucesor el marqués de Branciforte. B.N. MSS/11003, pto. 574 y ss.

(10) Instrucción del virrey Azanza a su sucesor don Félix Berenguer de Marquina. A. G. I., México, 1238, pto. 67.

CONTRABANDO Y LIBRE COMERCIO EN EL GOLFO DE MEXICO Y MAR DEL SUR



Plano de la plaza de Veracruz, su puerto y castillo de San Juan de Ulúa. (Museo Naval. Madrid).

precisos al rey los soldados que en Veracruz, y en ninguna parte hay tantas dificultades e inconvenientes para tenerlos. Y si se ha de evitar un golpe de mano, no puede contarse con las tropas que estan en las villas (donde el temperamento empieza a ser sano), por la distancia y los obstáculos que ofrecen los caminos. Ya que ha de haber pues, tropas en aquella plaza, especialmente en tiempo de guerra, exige el servicio del rey y aún la humanidad por si sola, que tengan la debida asistencia para precaverlos en lo posible de las enfermedades regionales. En todo está bien cuidado el soldado, a mi parecer, menos en lo que toca a hospitalales (11).

La baja por mortandad y desertión fue tal que se hizo necesario en 1798 extraer 480 hombres de los Cuerpos Provinciales para incorporarlos al Regimiento de la Costa, construyéndose barracones en los que no había tropa, y sólo con un carácter preventivo para un supuesto ataque del enemigo, mas no de corsarios (12). Con todo, éstos preferían actuar en las barras de Tampico y Coatzacoalcos, donde las posibilidades de contraataque eran exiguas.

(11) Id., ptos. 171-173, 177-179.

(12) En un principio se instalaron 600 hombres de Infantería; pero, antes de establecerse la Caballería, fue de tal gravedad la epidemia, debido a las excesivas lluvias, que fue preciso evacuarlos a todos, quedando acantonados en Córdoba, Orizaba y Jalapa. El puerto de Veracruz quedaba reducido a sus propios arbitrios para protegerse de piratas y corsarios eventuales. Id., pto. 174.

El sistema defensivo para la costa del Atlántico quedaba, por tanto, limitado a las patrullas costeras. Dado el plan de defensa general, éstas habían pasado de ocho lanchas cañoneras en 1796 a 18 en 1800, contando diez de ellas con la máquina llamada de pinzote, para dar al cañón movimiento giratorio, más seis lanchas del tipo ligero, con las dimensiones de los navíos de tres puentes, para que sirviesen de auxilio de las cañoneras. Respecto a las patrullas, el virrey Azanza exponía:

Los guardacostas de Veracruz son muy útiles si desempeñan su deber. Las costas de Nueva España están infectadas de barcos corsarios y contrabandistas, y V. E. oirá que a pesar de las órdenes estrechas que se comunican frecuentemente a los Justicias y a los dependientes de los Resguardos, abundan los géneros de ilícito comercio en las tiendas de la capital y demás ciudades interiores. Este gravísimo daño sólo pueden remediarlo los guardacostas, haciendo un servicio activo; pero los bergantines «Saeta» y «Volador», únicos que tenemos en el día, aunque mandados por un Comandante celoso e inteligente, cual es el Capitán de Fragata Juan Jabat, no son de la ligereza que convendría para perseguir contrabandistas y corsarios, y se ocupan muchas veces por necesidad en objetos muy diferentes de su instituto, como en conducir situados, correspondencias y efectos a Yucatán, Luisiana y La Habana (13).

Pese a las defensas del fuerte de San Juan de Ulúa y todas las previsiones tomadas para defender el puerto, las lanchas cañoneras no se pueden alejar a la captura de contrabandistas, pues en tal caso el puerto quedaría desguarnecido. Como la poca Marina existente se encontraba apostada en La Habana, Veracruz se vería, daría aspecto de fácil presa para el enemigo y tal situación era insostenible, por lo que los resultados respecto al contrabando eran insatisfactorios para toda la costa atlántica:

La costa de Tabasco y el Presidio del Carmen han estado también acosados de corsarios; pero las medidas y recursos de sus Gobernadores no han bastado a evitar que hayan hecho grandes daños. Los buques de guerra de Veracruz deben trabajar incesantemente para alejar de nuestras playas los barcos enemigos que se acercan a ellas, pues no es dable que en cada playa donde puedan hacerse desembarcos se oponga una resistencia capaz de impedirlos (14).

Por otro lado, en la costa del Pacífico el peligro de invasión militar era mucho más cuestionable. La defensa se encontraba repartida entre el Apostadero de San Blas, fundamental para controlar el gobierno de las Californias, y el puerto de Acapulco, sin existir unanimidad de criterios respecto a dar mayor protección a una plaza u otra. El virrey Azanza es quien mejor expone la situación ahí existente a finales de siglo:

(13) Id., pto. 195.

(14) Id., pto. 194.

El verano pasado han incomodado mucho las Costas de la Mar del Sur, «Varios barcos ingleses armados en corso y pesca»; nos han hecho algunas «presas de consideración», sin embargo del reducido comercio que hacemos en aquellos parages «han recorrido todo el Golfo de California» o de Cortés hasta la boca del río Colorado, y «han hecho desembarcos» en la parte meridional de la Península y en las Islas Marias, con objeto de tomar algunos refrescos. «Nuestros buques de San Blas», que «ápenas bastan a transportar las Memorias a los presidios de ambas Californias», no han podido perseguir y ahuyentar a los enemigos; antes bien estos fueron causa de que no se verificase la expedición proyectada por el Comandante General de las Provincias Internas contra los Indios y a la Isla Tiburón, obligando al bergantín «Activo», goleta «Sutil», y balandra «Horcasitas» que debía emplearse en ella, a refugiarse en puerto escondido, donde todavía permanecen (15).

El «recelo de que se repitan en este año los mismos desmanes y el de que los rusos auxiliados de sus aliados ingleses», por consecuencia de habernos declarado la guerra, «intentan alguna expedición contra la California Alta, donde siempre han ambicionado de formar establecimientos, me ha obligado a representar a S. M. que convendría destinar algunas fuerzas navales a Acapulco, desde donde podrían acudir al parage conveniente». A mi me parece que no hay otro medio que este para mantener la tranquilidad de las costas del Sur y resguardar las de la Alta California, pues no es posible pensar en defenderlas con baterías y guarniciones, siendo tan dilatadas, tan despobladas y tan distintas de las provincias que ofrecen algunos recursos. En la parte meridional de California, hacia las cercanías del Cabo San Lucas, se ha formado una Compañía miliciana, y no hay gente para más (16).

Sea en uno u otro parage se necesitan buques suficientes para llevar las Memorias a la alta y baja California, y ojalá que fueran suficientes para proteger nuestro comercio y navegación en toda la costa de la Mar de Sur, correspondiente a la Nueva España. «En el día aquella pequeña marina está reducida a las corbetas «Princesa» y «Concepción», bergantines «Activo» y «Valdés», balandra «Horcasitas», goletas «Sutil» y «Mexicana», y dos lanchas cañoneras...» (17).

En una costa tan dilatada, los barcos existentes para proteger el comercio se hacían insuficientes y se consideraba esencial mantener un astillero de reparaciones, al menos, para aquellos buques que se quedaban averiados o inservibles. Si no había posibilidad de aumentar las fuerzas existentes, de por sí exiguas, sí al menos de conservar lo poco que se tenía e intentar controlar los apostaderos principales. De ellos, San Blas era el más idóneo para el contrabando: pieles de nutria y perlas parece ser salían de una forma ilegal con la anuencia de las autoridades, muy relajadas en su disciplina, dado el distan-

(15) Id., pto. 192.

(16) Id., pto. 193.

(17) Id., pto. 199.

ciamiento existente del mando y las dificultades de hacerles llegar las noticias y memorias. El virrey Azanza llegó a formar un expediente sobre los vicios de la plaza, en los que se veían involucrados los servicios de vigilancia a través de barcos neutrales de nacionalidad norteamericana. También es interesante la preocupación por las filtraciones rusas en la zona, lo que se considera una maquinación británica. Por su parte, Acapulco constituye un foco de entrada de comercio ilegal de productos vía Centroamérica, pero de más fácil control, dada su comunicación con el interior —por su proximidad— y la entrada y salida de la nao de Manila con sus correspondientes ferias; plaza tanto más vigilada, si bien el comercio ilícito de la zona era muy elevado y se proyectaba a través del río Balsas.

El contrabando a principios del siglo XIX.

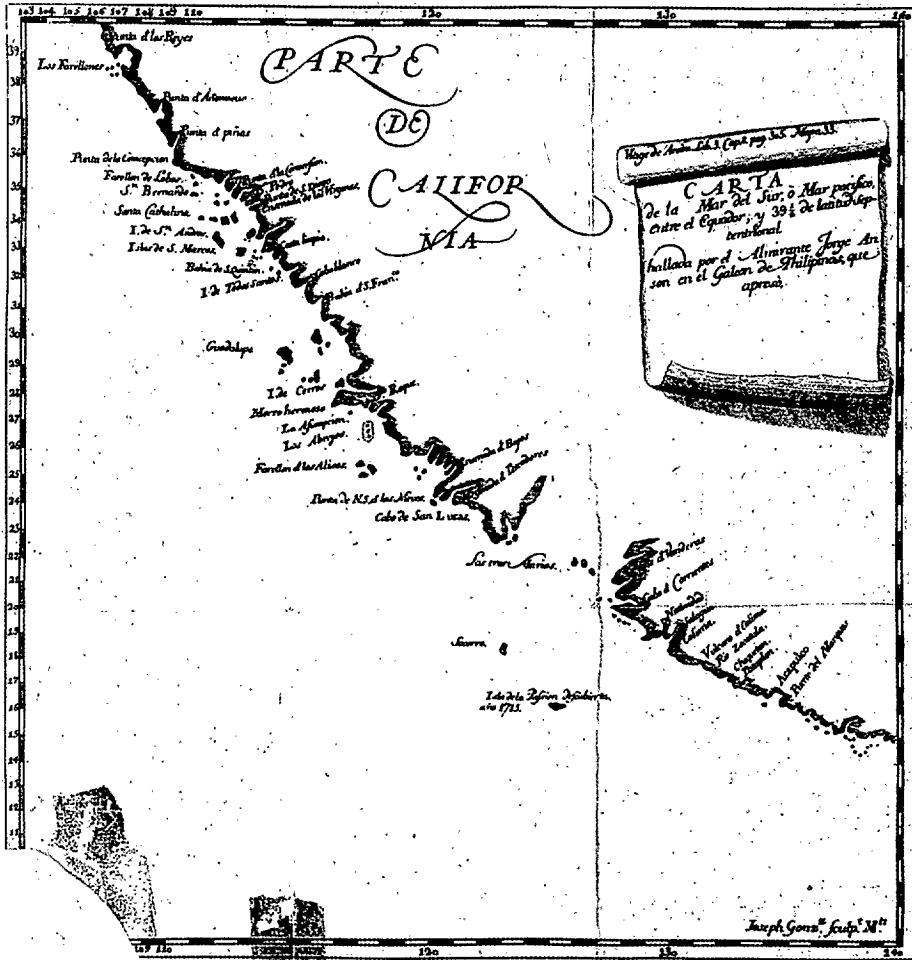
A principios del siglo XIX el proceso fue en aumento. A los permisos para viajar bajo pabellón neutral, conocidos en la época como los permisos de Azanza, se sumaron:

- 1) Los concedidos a favor de la Caja de Consolidación, para el pago de libranzas de los capitales e intereses de los empréstitos de la Corona en Holanda.
- 2) Los otorgados a la causa de Gordon y Murphy que, con el título de Correos de Jamaica, se introdujeron continuada y repetidamente durante los años 1805, 1806 y 1807.
- 3) Medidas nocivas para el comercio exterior y favorecedoras para el comercio interior y el contrabando (18).

En la primera década del siglo XIX el contrabando siguió las pautas de las dos últimas décadas del siglo anterior, aunque incrementado en razón de los permisos neutrales, la escasez de barcos mercantes españoles y las facilidades de la reexportación cubana. Si los virreyes ilustrados del siglo XVIII sintieron alguna preocupación al respecto, a comienzos del siglo siguiente no hubo tiempo de atender dicho problema. La política metropolitana, en unos años de agitación exterior, hizo poco por remediar el mal que, en realidad, afectaba más a los virreïnatos que a la metrópoli: los derechos de extranjería, reemplazos y fletes se solían pagar puntualmente en Cádiz, por lo que el contrabando sólo perjudicaba al Erario Público respecto a sus ingresos en América; como ésta seguía enviándole préstamos, donativos y situados se consideraba que se trataba de un mal menor, del que se quejaban por vicio.

(18) En opinión de los comerciantes veracruzanos: *ocasionaron los perjuicios que trae consigo los privilegios, y facilitaron el contrabando, por los altos precios que conservaron los efectos detenidos y estancados en dos únicas manos; dieron, sin embargo, un fuerte impulso al giro interior, aumentaron considerablemente la extracción de frutos preciosos y de comercio, y fomentaron las labores rurales entorpecidas por las hostilidades con Inglaterra.* Representación que... Doc. cit. pág. 52.

La política virreinal se limitó a atender sólo el contrabando del Golfo, por ser donde salían los cargamentos metálicos. La captura de comisos quedó delimitada en dos zonas: la demarcación del Norte, de la que se encargarían las patrullas costeras, con especial vigilancia en Tampico, donde salía plata sin quintar (19), y la demarcación Sur, que se confió a las casas inglesas Murph-
hy, concesión rara y poco clarificadora en sus actividades (20).



Carta de la Mar del Sur o Mar Pacífico, entre Ecuador y 39 1/2 de latitud septentrional, hallada por el Almirante Jorge Anson en el galeón de Philipinas que apresó. (Museo Naval. Madrid).

(19) Era obligatorio que toda la plata que se extrayese de la minas fuese a la Casa de la Moneda para ser quintada y posteriormente saldría en barras o amonedada.

(20) Ortiz de la Tabla, D. J.: *Comercio exterior de Veracruz*. Sevilla, 1979, págs. 50-52. Expediente Casa Gordon y Murphy. Año 1813. A. G. I. Papeles de Ultramar, 833.

El permiso otorgado en 1802, de armarse en corso contra Inglaterra a todo barco mercante que lo solicitase, parece ser que evitó al comercio de dicho año la existencia de naufragios, capturas y otros acontecimientos funestos en el mar (21). Sin embargo, en los años siguientes la crisis mercantil estimuló el contrabando, amparado en la lentitud de los trámites burocráticos para la gestión de los comisos. Estos llegaron al extremo de que en el año 1815 todavía quedasen en México, pendientes de juicio, 14 causas de comiso de ilícito comercio, correspondientes a barcos apresados entre 1802 y 1813. La mala gestión en la distribución de los comisos se prestaba a todo tipo de irregularidades. En muchos casos las declaraciones eran ridículas: *un bajel con un baul y tres tercios, encontrado en una balandra abandonada y que más tarde sospechosamente se perdió o dos fardos de tabaco en un bergantín de pabellón neutral, que a la salida del puerto resultaba ser corsario y cambiar su rumbo, sin que su tripulación supiese nada del cambio de banderas*; son numerosos los ejemplos en los que se pretende eludir todo tipo de responsabilidades (22).

El año 1808 los comerciantes del Seno expusieron una queja formal de las irregularidades en los repartos de comisos, así como de la ridiculez de los apresamientos, en comparación con la afluencia de los artículos de ilícito comercio que se encontraban en todas las ferias y tianguiz indígenas. La mala infraestructura viaria y portuaria permitía a los contrabandistas, piratas y corsarios abrigarse al amparo de una costa montuosa y difícil de controlar, de ahí que la media de captura de comisos fuese de cuatro por año, y no siempre con cargas importantes. Sí es destacable el hecho de que los comisos apresados, en su mayoría, eran géneros procedentes de la industria europea, no española, mientras que era raro el apresamiento de géneros metropolitanos, metálicos o americanos, si bien en este último caso el género por excelencia era el tabaco. Los comisos apresados eran, casi siempre, de barcos que intentaban introducir artículos de la industria europea a cambio de plata, que casi nunca se capturaba y recuperaba (23). Hasta 1815 no se realizó ninguna reforma en los repartos de comisos, al dividirse en 1/3 para los recobradores y resto para el Real Fisco, así como la restitución, en el plazo de un año, de los barcos armados en corso contra Inglaterra (24).

(21) Balanza del comercio exterior de Veracruz. 19 de febrero de 1803. A. G. I. México, 2997.

(22) Informe sobre distribución de comisos 1803-1820. A. G. I., México, 2946.

(23) Relación completa de artículos de ilícito comercio apresados en cuatro barcos. Año 1807. A saber: *se han rematado en el Juzgado de esta Intendencia y en el Apostadero de Marina por caídos en la pena de comiso, con inclusión de una fragata de presa, según el por menor que consta en el diario mercantil de esta ciudad: 1.680 piezas de caserillos, 914 varas de casimires, 17.032 varas de creas, 7.039 varas catonías, 1.528 piezas bretañas legítimas y contrahechas, 3.222 varas de listadas de hilo, 1.617 bultos holan y estopilla, 9.955 varas de muselina y 12.218 paños, 6.052 docenas de pañuelos de algodón de todas clases, 7.095 varas de ruán, 147.568 varas de zaraas anchas, entre anchas y angostas cuyo valor con el de otros artículos de los precios corrientes y también el de tres buques con sus aparejos es de 514.249 pesos.* Balanza año 1807 A. G. I., México, 2997.

(24) R. O. 22 de diciembre de 1815. A. G. I. México, 2946.

Contrabando mediante procedimientos de apariencia legal.

En la segunda década del siglo XIX el contrabando se hizo escandaloso; lo que era una situación de hecho, se convirtió en una solución alternativa a unos problemas comerciales concretos. El proceso acabó complicándose con el estallido revolucionario americano y la abierta ayuda prestada a los revolucionarios por norteamericanos y británicos, encontrándose las autoridades virreinales desbordadas por completo.

En compensación al incesante tráfico ilícito, la mayor parte del comercio desplazó su eje de acción a los puertos menores de todo el Golfo, dadas las numerosas franquicias a éstos concedidas (25). Solución alternativa a la introducción fraudulenta mediante el tráfico de neutrales, que, aunque suspendido en los puertos principales (Veracruz, San Blas, Guaymas, Acapulco) se mantuvo de forma ilegal y la Corona nada hizo por evitarlo. El comercio de las costas laterales, revitalizado desde el gobierno del virrey Azanza a finales del siglo anterior, se convirtió en el principal contrapeso al comercio ilícito desde 1810, en que se produjo el estallido revolucionario.

Las comunicaciones del interior quedaron cortadas y se hizo necesario abrir el comercio de la zona norte del Atlántico, por la barra de Tampico, lo que generó un fuerte malestar en el puerto mayor perjudicado, Veracruz. Así expresaba el proceso la nota 10 de la balanza del año 1811:

Como en las provincias de Zacatecas, San Luis Potosí, Durango, Nuevo Santander y otras de la parte norte, se ha ido restableciendo el orden y la quietud pública, «se ha abierto un nuevo giro marítimo desde este puerto para el río Tampico para lo interior del Reyno, y han principiado a hacerse expediciones interesantes», tanto por cuenta de aquellos comerciantes, como por la de otros de esta plaza, retornandose plata en pasta, no moneda y otros furtos.

«Este recurso» que en tiempos tan estrechos y calamitosos favorece al comercio terrestre, al ultramarino y al particular de esta ciudad, «se halla expuesto a grandes abusos y desórdenes si el gobierno no acepta con anticipación y prontitud medidas que se requieren para contenerlos».

«Tanto el tráfico por el río Tampico, como por el de las demás Costas Laterales es por su naturaleza, circunstancias y reglamentos de riguroso cabotaje»: en esta virtud y en consideración a ser este puerto la única garganta que tiene esta América septentrional por la Mar del Norte, se prohibió que entrase por dichas barras, desde los principios, y que descargasen en sus ensenadas y calas ningunos barcos de alta mar; limitándose su navegación a la que podía y debía hacerse desde esta bahía en buques playeros para aquellos destinos.

«Se toleró», sin embargo, «que saliesen alguno de allí con mulada, carne salada y cueros para varios puertos del Seno, retornando solamente sal de Campeche y otros frutos regionales de poco valor, pero en el día, el incentivo

(25) Lucena Salmoral y... Op. cit., págs. 132-133.

de la ganancia ha animado a hacerse especulaciones para el mismo Tampico, Tuxpan y Coatzacoalcos desde otras plazas marítimas de América con toda clase de efectos de Europa», de lo que ya hay ejemplares, «cuyas naves conductoras debían venir precisamente a cumplir sus registros en esta Real Aduana» como esta mandado, siguiendose de su inobservación considerables perjuicios a la Real Hacienda en la facilidad con que pueden defraudarse sus derechos y hacerse introducciones clandestinas al amparo de los solitarios y montuosos de las costas, y por la falta de las competentes oficinas y resguardos.

Así como «la ruina del comercio de esta plaza, y la del directo de España, si como la ha representado y pedido este Consulado» (sin conseguir hasta ahora el fin que se ha propuesto) «no se pone el conveniente remedio, prohibiendose en lo absoluto la admisión en los ríos y pueblos playeros de toda clase de bajeles procedentes de alta mar, y sujetando su tráfico al costanero con Veracruz» (26).

En consecuencia, la poca efectividad de una mala vigilancia y control, de lo que debía ser un riguroso tráfico de cabotaje, se había convertido en un tráfico encubierto de barcos y mercancías extranjeras. Se perjudicaba tanto al Erario Público como a los comerciantes legales, en su mayoría españoles, que representados en el Consulado denunciaban continuamente la situación, pues se les debilitaba como núcleo de poder económico y político.

Los estudios económicos del puerto revelan un incremento del comercio de cabotaje desde 1810, tráfico que no se vio afectado por los problemas derivados de la anómala política exterior metropolitana. La apertura de Tampico y Panamá en 1811 y Guaymas en 1814 suponía, en cierto modo, la legalización de una situación preestablecida. Los artículos de la industria seguían entrando en la parte septentrional de la América hispana, mediante procedimientos de apariencia legal. Comercio que había sido aún más activo *si los piratas y corsarios no impidiesen la navegación, haciendo repetidas presas y se diesen convoyes por los navíos de guerra con más frecuencia* (27). Ahora bien, tal traspaso de formas de apariencia legal se dieron también en la Mar del Sur, especialmente a través del puerto de San Blas y demás caletas de la costa, donde las introducciones de Europa, principalmente de tejidos y pintados de algodón —procedentes, si no en todo en la mayor parte, de Panamá—, habían aumentado considerablemente *cuyo nuevo giro, expresa el Consulado, si prosigue será causa de la ruina del comercio de España y de que se disminuyan en gran parte los ingresos de los derechos Reales en las Aduanas* (28).

En contrapartida, dicho aumento del tráfico de cabotaje permitía contactar fácilmente con los norteamericanos, en busca de ayuda para la causa revolucionaria y comerciar directamente con la Mar del Sur, sin pasar por controles de aduana. De esta forma se eludía el pago de aranceles, se introducían

(26) Nota 10. Balanza año 1811. A. G. I. México, 2997.

(27) Nota 12. Balanza año 1815. Id.

(28) Nota 11. Balanza año 1814. Id.

pertrechos de guerra y se sobornaba a los vigilantes de los puertos menores. Los convoyes procedentes del interior no llegaban por las vías tradicionales, sino que eran asaltados o dispersos por las múltiples cuadrillas que recorrían los puntos cruciales del virreinato. La mayor parte de las capturas, sobre todo si eran de plata, se destinaban al pago de víveres o pertrechos de guerra, ya que los revolucionarios controlaban los caminos del interior y obligaban al pago de impuestos revolucionarios, requisando la plata por cuenta de la Real Hacienda.

En 1814 el virrey Calleja daba cuenta a la Corona de los corsarios del Golfo y sus providencias para ahuyentarlos, siendo asombroso para él, como no había escasez de géneros y frutos, cuando el volumen comercial era mínimo. Ahora bien, para las autoridades virreinales lo preocupante del contrabando no era el perjuicio comercial, sino la posibilidad de ayuda directa a los revolucionarios. Causas político-militares impulsaron en su contra, en especial, con relación a la intervención norteamericana, ya que existían roces fronterizos tiempo atrás. Si los ingleses controlaban la Mar del Sur, los norteamericanos pretendían el control del área norte del Golfo, de lo que ya detectaban parte en el comercio de Cuba, así como también ejercían una presión demográfica en el área de Tennessee y un contrabando de armas y caballos en la zona NE de la apachería.

Las necesidades mercantiles de la Corona obligaron a ésta a permitir nuevamente el tráfico de barcos bajo pabellón neutral, y poder dar así salida a sus stocks metálicos, una vez que se habían restablecido las comunicaciones en el interior. A su vez, para evitar el contrabando de armas, se pusieron en marcha planes de control marítimo. Fruto de estas actividades fue la maniobra de otoño de 1815, en la que se interceptaron dos barcos piratas procedentes de Nueva Orleans, cuyo objetivo era *aterrar las costas de Veracruz y Tampico* y la venta de armas a los revolucionarios con el respaldo del gobierno norteamericano (29). Este negó en rotundo tales proyectos, y la Corona española tuvo que pasarlos por alto, ya que no estaba en condiciones de exigir responsabilidades.

El virrey, cuyo cargo se había unificado en el mando con el militar, consideró que la mejor forma de atajar este tipo de actividades era controlando militarmente la costa. Para ello envió al comandante Miyares, encargado de ocupar los principales puertos o calas en poder de los revolucionarios. En menos de un año se llevó a cabo la operación, culminando con la toma de Boquilla de Piedra, a sólo 15 leguas de Tampico, controlándose así el contrabando de la zona norte. En el sur, la actividad militar fue más difícil. Aquí se mantenían bandas revolucionarias con carácter de guerrilla; el contrabando británico era más de víveres que de armas, por lo que la vigilancia era más

(29) La maniobra fue descubierta al interceptarse cinco cartas en dos barcos piratas que navegaban en la zona de Tampico, con órdenes expresas del gobernador de Nueva Orleans. A. G. I., México. 2992.

relajada, dejándoseles circular libremente siempre que no hubiese sospecha revolucionaria.

Para 1815 el Consulado de Veracruz exponía que el sistema de comercio ilícito traficaba principalmente en el Pacífico a través de San Blas, Guaymas, Realejo, Sonsonate y otros puertos menores de la Mar del Sur, y en el Atlántico a través de Coatzacoalcos y Campeche principalmente. Su grueso lo constituían buques procedentes de Jamaica, Panamá, Lima y Guayaquil, con un monto para ese año de 40.000 p. f., en lo que no se incluían los cargamentos ilegales procedentes de Manila. El incremento de la vigilancia en la costa atlántica había permitido hacer presa de la piratería, el mismo año 36 buques, de los cuales 17 pertenecían a la navegación de Tuxpan y 19 del Seno (30).

Referencias de este tipo se continúan en los años finales del Imperio ultramarino. En 1816 y 1817 se elevan nuevas protestas por el incesante contra-



Excmo. Sr. Bailío Fr. Don Antonio María Bucareli y Ussua. (Museo Naval. Madrid).

bando realizado en el istmo de Panamá. Como solución se plantea la posibilidad de un acta de navegación que obligase a la Corona británica a prohibir toda actividad ilegal en la isla de Jamaica, de lo que ésta, a su vez, se vería beneficiada, dados los múltiples perjuicios comerciales que le suponía su encubrimiento. La realidad era otra. Gran Bretaña controlaba el comercio de la zona sur y la Corona española había hecho muy poco por evitarlo, volviendo incluso al sistema de comisos de 1802.

En 1817 la situación debió llegar a ser extremada. Para dicho año España había fracasado en sus intentos de recuperación económica, según el plan de Escoiquiz. La tranquilidad parecía volver a la América septentrional, tras el revuelo de Mina, y el comercio exterior parecía recuperarse en apariencia. Sin embargo, España había perdido el control del comercio del Golfo; los comisos y la política comercial metropolitana eran irrisorios; el tráfico de neutrales estaba generalizado y ante la protesta general se expresó su prohibición, mas no se adoptó ningún tipo de medida legal que obligase su cumplimiento (31). Artículos de América y Europa se encontraban sin dificultad en la mayor parte de mercados, sin que existiese relación directa entre el volumen de comercio y las existencias. No sólo los barcos neutrales y los piratas hacían comercio ilícito, también los nacionales. El «Diario Mercantil de Cádiz» señalaba la salida ilegal de barcos, a los que no se les había concedido registro por no llevar la carga adecuada. A veces, practicaban el contrabando en alta mar con los barcos playeros de cabotaje, a los que dejaban la carga excedente, y entraban en el puerto con la carga correcta, pero sin los papeles de Cádiz formalizados.

A este tráfico, de apariencia legal o no, se sumaron, desde 1810, los barcos piratas que se declaraban insurgentes o simplemente revolucionarios; capturaban barcos para hacerse con el cargamento metálico o bien con todo el barco, al que añadían a su causa. Los propios comerciantes de Kingston, en Jamaica, acabaron por solicitar a S. M. británica un convoy que les protegiese de los múltiples piratas insurgentes, que entorpecían su comercio en toda la Mar del Sur. Se consideraban especialmente peligrosos los de la costa chilena que subían a la América septentrional, así como bergantines norteamericanos que ayudaban a aquéllos, sin distinguir entre hispanos o extranjeros. Los comerciantes británicos en 1817 consideraban amenazada su navegación y un comercio de 45 millones de p. f. en manufacturas inglesas. Si la balanza de Veracruz indicaba para dicho año el transporte de Kingston a Londres de 17 millones de pesos en oro y plata mexicana, se puede formar una idea de los numerosos y repetidos cargamentos que han tenido que atravesar el istmo de

(21) Balanza del comercio exterior de Veracruz. 19 de febrero de 1803. A. G. I. México, 2997.

(30) Nota 11. Balanza año 1815. A. G. I., México, 2997.

(31) Orden de prohibir todo tráfico de neutrales con el puerto de Veracruz. Año 1818. A. G. I., México, 2994.

Panamá para cubrir tal valor, en un momento en que el comercio legal era mínimo (32).

La balanza de 1817, elaborada en 1818, es la última que hace referencia al problema:

Nuestra navegación mercantil padece quebrantos considerables, que aceleran su total ruina, a causa de los piratas que inundan estos mares y los de Europa, y mantienen constantes cruceros en los puertos de recalada, y también sobre Cádiz, La Habana y otros puertos, impidiendo el comercio recíproco de la Matriz con los establecimientos ultramarinos, siendo inaveriguables las muchas embarcaciones que apresan, saquean y destruyen... (33).

En definitiva, un sistema mercantil que precisaba de una renovación general para que una constante comercial, como era el contrabando, no sustituyese a un comercio nacional y, aún peor, encubriese una salida imperceptible, aparentemente, de metales y frutos preciosos para otros reinos (34).

Los comerciantes veracruzanos acabaron por elevar a la Corona una amplia representación a favor del libre comercio, como un mal menor a sus problemas económicos, si bien la polémica al respecto arrancaba de la llamada Ley Apócrifa de 1810, hasta 1818 los comerciantes del Seno no se decidieron abiertamente a favor. La razón principal de tal decisión fue la situación escandalosa a la que el contrabando había llegado, viciando todo el sistema comercial vigente. Así se expresaba en la referida representación respecto al problema:

«Desde la desembocadura del Seno mexicano hasta el istmo de Panamá, y desde el cabo de Buena Esperanza hasta el río de la Plata y costa de la América meridional cruzan sus escoltas y convoyes, acogiendo bajo su pabellón la multitud de buques dedicados al tráfico ilícito», utilísimo a infractores y patronos, pero insufrible y ruinoso a los buenos españoles. Jamaica es el mercado de las manufacturas de algodón que abastecen las Américas españolas, y la caja principal de los caudales que impronta por valor de sus cargamentos. Por un cálculo nada exagerado puede asegurarse que su ilícito comercio de importación y exportación pasa de cincuenta millones de pesos, de los que se extraen más de la tercera parte del Reino de México.

Prescindiendo, si es dado prescindir en materia de tanta gravedad y trascendencia, de los perjuicios que irroga este ilícito tráfico al comercio español, es claro que «priva a la Corona de los crecidos derechos de extranjería» que debieran satisfacer las mercancías inglesas a su entrada a estos puertos, que «usurpa los que adeudarían los caudales a su extracción» y que «destruye la agricultura americana, por cuanto los frutos no son los objetos de permutas, sino que el cambio se hace en metálico y pasta».

(32) Valor total de las importaciones 8.695.599 y de las exportaciones 17.205.436 p. f. Balanza año 1817. A. G. I., México, 2997.

(33) Nota. Balanza año 1817. A. G. I., México, 2997.

(34) Olmos Sánchez, I.: *Tipología Mercantil España Veracruz en el sexenio absolutista*. Rev. Contrastes de Historia Moderna. Universidad de Murcia. Vol I, 1985. Págs. 97-107.

«Un contrabando practicado por la potencia que tiene el Imperio de los mares, que constituye, como ella dice, uno de los principales ramos de su comercio», que se ejecuta sobre costas tan inmensas como las de la América Española, difícil de recorrer e imposible de vigilar «no puede evitarse con leyes penales por severas que sean, ni por la multiplicación de guardas» siempre insuficientes y frecuentemente burlados y corrompidos... (35).

El libre comercio acabó por considerarse en la Nueva España' como el único medio de enfrentarse al contrabando de igual a igual y, con ello, de recuperar los niveles y ritmos económicos de cuando éste estuvo establecido, antes de que la Corona española perdiese el control del comercio exterior de toda la América septentrional, si es que algo le quedaba. Comerciantes españoles y americanos exigieron un libre comercio como paliativo a una situación de hecho. Medida no conseguida, por lo que la alternativa del sistema de cabotaje, que indirectamente tapaba transacciones fraudulentas, fue la que acabó por decidir la situación e inclinar la balanza.

El contrabando, mal habitual del comercio español ultramarino, supuso desde principios del siglo XIX la principal baza de control en el giro de Indias por los comerciantes extranjeros. A través de él, se establecieron sistemas de comercio alternativos, como tráfico de neutrales y cabotaje, en un intento de paliar una situación comercial crítica, dados los problemas político-económicos que a la metrópoli se le plantearon en las dos primeras décadas del siglo XIX. Sistemas alternativos que acabaron por encubrir legalmente un tráfico fraudulento en el golfo de México y Mar del Sur, y dieron vía libre a los extranjeros en el control postcolonial de dicho comercio.

(35) Pérez y Comoto, F.: Op. cit.