

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA-IZTAPALAPA

**LAS FERIAS DE FLOTA EN EL POBLADO DE
XALAPA (1718-1778)**

**TRABAJO TERMINAL PARA OBTENER EL GRADO DE
LICENCIATURA EN HISTORIA**

PRESENTADO POR

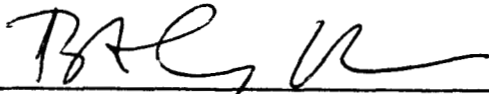
EVELIA GARCÍA LÓPEZ

ASESOR DEL TRABAJO

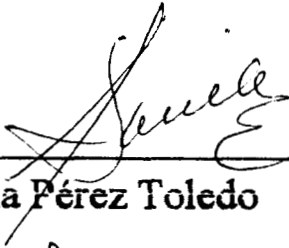
DR. BRIAN FRANCIS CONNAUGHTON HANLEY

MÉXICO, D. F.

OTOÑO, 1998



Dr. Brian Francis Connaughton Hanley



Dra. Sonia Pérez Toledo



Dr. Federico Lazarín Miranda

A mis padres

ÍNDICE DE GRÁFICAS

1. Duración de la travesía Cádiz- Veracruz	68
2. Periodicidad	70
3. Composición total.....	75
4. Navíos de guerra.....	76
5. Navíos mercantes.....	78
6. Cargazón de los buques	82
7. El tonelaje y la composición de las flotas	83

ÍNDICE GENERAL

AGRADECIMIENTOS.....	1
INTRODUCCIÓN	2
I. PANORAMA GENERAL DE ESPAÑA, NUEVA ESPAÑA Y XALAPA DURANTE EL SIGLO XVIII.....	5
A. España en el siglo XVIII	5
B. Nueva España durante el siglo XVIII.....	10
C. Ubicación histórico-geográfica de Xalapa	16
II. LAS FERIAS DE FLOTA EN XALAPA	26
A. El primer intento de instalar las ferias en Xalapa	28
B. Vuelta al pasado	33
C. Restablecimiento de las ferias en Xalapa	35
III. UN ANÁLISIS CUANTITATIVO.....	64
A. La travesía de las flotas desde Cádiz hasta Veracruz	64
B. La composición de las flotas	74
C. La cargazón total	80
D. Las mercaderías	85
E. El tornaviaje de las flotas	99
CONCLUSIONES	105
BIBLIOGRAFÍA	107

AGRADECIMIENTOS

El presente trabajo es el inicio de una futura investigación con mayor profundidad en el tema. Mi interés por saber más sobre la vida diaria del pueblo de Xalapa antes, durante y después de la realización de las ferias en el siglo XVIII surgió a medida que llevaba a cabo la indagación del intercambio mercantil entre comerciantes peninsulares y los de la ciudad de México.

En la realización de dicho trabajo se ven reflejados de una u otra manera mi formación académica en la Universidad Autónoma Metropolitana a cargo de los catedráticos de dicha institución con los que tuve la suerte y oportunidad de que compartieran sus conocimientos y experiencias, por ello les expreso mi profunda gratitud.

Al Dr. Brian F. Connaughton Hanley le manifiesto mi reconocimiento por haber compartido de su tiempo para revisar los borradores, en todo momento en que se lo solicite encontré siempre una orientación positiva. Agradezco a la Dra. Sonia Pérez Toledo por su ayuda en la organización del proyecto, sus consejos me fueron de gran utilidad, sus revisiones al material me sirvieron grandemente y le dieron forma a esta investigación. De una manera muy especial le doy las gracias a Claudia P. Pardo por sus consejos, su apoyo material y sobre todo su amistad que me brinda tan honestamente. Cabe hacer la aclaración de que todos los errores de hecho o interpretación que se encuentren son mi responsabilidad.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo es un primer acercamiento al estudio de las ferias de flota que se realizaron en el pueblo de Xalapa de 1720 a 1776. Es por todos sabido la riqueza que brinda un poblado donde se realizan actividades comerciales, en él se reúnen personas que intercambian ideas, opiniones y costumbres, dando origen a una cultura híbrida.

En forma particular, las ferias de Xalapa han sido escasamente estudiadas, sólo un historiador ha realizado una investigación detallada y específica del tema, José Joaquín Real Díaz. Sin embargo, a pesar de ser un trabajo serio y sistemático no aborda la historia social, la cotidianidad del poblado y de la tripulación de las naves que componían las flotas. Los demás investigadores que han hablado de ellas, las han englobado dentro de otras investigaciones que contienen un tema central diferente.

El trabajo contiene tres capítulos que abordan en forma general el tema, se inicia con un capítulo que comprende la ubicación histórica, establece las condiciones políticas, económicas, sociales y culturales durante el siglo XVIII de España, Nueva España y Xalapa.

El capítulo segundo, está dividido en tres apartados: el primero, detalla los motivos del establecimiento de las ferias de flota en Xalapa, así mismo, se hace mención de la primera feria realizada en este poblado -su reglamentación, desarrollo y consecuencias-; en el segundo se abordan las dos ferias que se volvieron a efectuar en la ciudad de México -en 1723 y 1725-; y el tercero, que se refiere en forma particular a las ferias de 1729, 1732, 1735, 1757, 1760, 1765, 1768, 1772 y 1776.

En el último capítulo se realiza un breve análisis cuantitativo de las ferias: los tiempos invertidos en el recorrido del oceano Atlántico, -en el viaje de ida y vuelta-, la periodicidad del evento, la composición de las flotas, el tonelaje global de las flotas, el desgloce de la cargazón de los navíos diferenciando las mercaderías de importación y exportación.

Para la realización de la presente investigación se utilizaron fuentes directas y bibliográficas, con respecto a las de primera mano, el Archivo General de la Nación cuenta con una vasta información que no se ha terminado de revisar y puede ser de gran utilidad.

El libro de J. Joaquín Real Díaz es el único que realiza una investigación particular y específica de la feria de Xalapa. Utiliza diversas fuentes pero principalmente, los manuscritos que se encuentran en el Archivo de Indias, en Sevilla; no es sólo un acarreamiento de materiales, se observa una estructuración con criterio en cada capítulo, el establecimiento de las ferias -sus motivos-, las características de cada una de ellas, los altibajos que presentan, los índices de operaciones que tuvieron y las razones y las causas determinantes de su erección y desaparición.

El autor incluye diversos mapas: del pueblo de Xalapa; del camino de Veracruz a Xalapa y de Veracruz a Orizaba; de España y Europa, señalando los principales productos y sus procedencia que se embarcaban en Cádiz para la feria de Xalapa. También encontramos tres cuadros estadísticos que contienen el desgloce de las cargas de las últimas seis flotas, tanto las que llegaron a Veracruz como las que realizaron el tornaviaje.

Real Díaz presenta la transcripción de algunos documentos: Real Cédula del 20 de marzo de 1718, Real Cédula del 2 de abril de 1728, Bando del Marqués de Casafuerte, México 7 de noviembre de 1729 y el Real Decreto del 28 de febrero de 1789. En mi opinión, a pesar de ser un trabajo serio y sistemático, no se aborda la historia social, la cotidianidad del pueblo de Xalapa, que también es muy importante.

Con el fin de completar un trabajo que reconstruya históricamente tanto la cotidianidad de las ferias de Xalapa como los cambios socioculturales que se dieron en el poblado durante y después de efectuarse estas ferias comerciales en el período transcurrido entre 1718 y 1778 se pretende continuar la investigación y revisar los acervos de los archivos; municipal, de notarias y eclesiástico de la ciudad de Xalapa en otro momento.

I. PANORAMA GENERAL DE ESPAÑA, NUEVA ESPAÑA Y XALAPA DURANTE EL SIGLO XVIII.

A. España en el siglo XVIII.

1. Situación política-económica.

Al finalizar el siglo XVII, la principal preocupación política de España era que su monarca Carlos II muriera sin tener descendencia. El Consejo de Estado ya le había manifestado su temor de que si fallecía sin haber designado sucesor ardería la Monarquía en guerras civiles, con la natural aversión de catalanes, aragoneses y valencianos a Castilla ¹.

Sin embargo, Carlos II falleció en 1700 sin haber tenido hijos y heredó el trono Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV, rey de Francia. Esta decisión provocó la guerra de sucesión española, donde con frecuencia nobleza y pueblo adoptaron actitudes contrapuestas: mientras la nobleza castellana fue indiferente y en parte hostil a los Borbones, el pueblo aceptó sin resistencia graves sacrificios para sostenerlos ².

Con esta muerte finalizó el reinado de la dinastía austriaca en España. Felipe V se convirtió en el primer borbón en subir al trono y por medio de él Francia logró el acceso al hasta entonces cerrado sistema comercial del imperio español ³:

a) Por Cédula de 27 de agosto de 1701 se le dió la concesión del asiento a la Compañía Francesa de Guinea para el abastecimiento

de esclavos negros a Hispanoamérica. Y por ella obtuvo licencia para extraer o introducir libres de todo derecho los géneros y frutos que necesitase para el mantenimiento de los negros durante la navegación o en las factorías que estableció en los puertos de Indias ⁴.

b) Más tarde, en 1704 se firmó el acuerdo por el cual se permitía a los buques mercantes franceses dirigirse directamente hacia el Pacífico pasando por el Cabo de Hornos para comerciar con Chile y Perú.

La guerra de sucesión española culminó con la firma del Tratado de Utrecht en 1713, mediante el cual se permitía a Inglaterra el privilegio de comerciar con puertos americanos, enviando el "navío de permiso" que era un buque con 500 toneladas de mercancía, éste debería vender sólo en tiempos de feria y si llegaba antes tenía que esperar a que se estableciera ⁵. Además, Inglaterra arrebató a Francia el asiento para proveer a las colonias españolas de esclavos africanos⁶, al concedérsele a la Compañía Inglesa del asiento de negros el privilegio de este negocio por 30 años.

La Casa Borbón encontró a la península así como a sus colonias con problemas económicos y administrativos: no contaba con fuerzas navales propias para enfrentarse a las grandes potencias en el Caribe -Inglaterra, Francia-; existía en la Nueva España una mala administración e ineficiencia, se vendían los empleos de Hacienda y de la administración provincial, originando el soborno y la corrupción⁷; Además había disminuído el número de barcos y del tonelaje que iban a las colonias.

Durante el siglo XVIII, se dieron cambios significativos en la administración de la península para mejorar su organización. Sin embargo habían subsistido tres Consejos ⁸:

El Consejo de Castilla era además del Tribunal Supremo de Justicia, una oficina político-administrativa de gestión para toda clase de negocios, como el nombramiento de diversos cargos.

Por su parte, el Consejo de Indias tenía funciones de gobierno; administrativas, políticas, económicas, de justicia e incluso militares en el ámbito territorial propio.

En tanto que El Consejo de Inquisición era la autoridad suprema en cuestión de fe, pero su importancia se fue debilitando a largo del siglo.

En 1705 se establecieron cinco Secretarías ⁹: Secretaría de Estado que atendía los asuntos exteriores y varias ramas de la administración; Secretaría de Gracia y Justicia que se encargaría de la justicia y el gobierno de los tribunales, además de los asuntos en materia eclesiástica y del Despacho de la Casa Real; Secretaría de Marina e Indias la cual atendería todo lo relativo a ultramar, así como a la navegación, astilleros y arsenal, Secretaría de Hacienda se ocuparía de las Rentas Reales del comercio y fábricas, de nombramientos de Intendentes y cargos del Consejo de Hacienda y de la Junta de Comercio y Moneda dependiente del mismo; y la Secretaría de Guerra ocupada de todo lo relacionado a los asuntos militares.

Para reestructurar el comercio ultramarino los Borbones llevaron a cabo diferentes medidas; crearon en Madrid, en 1706, la "Junta del Restablecimiento del Comercio" y en 1717 trasladaron la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz, ante las dificultades para remontar la navegación del Guadalquivir ¹⁰. En cuanto a las reformas administrativas, se reorganizó el territorio estableciendo las Intendencias como órgano del gobierno económico y político

regional".

En enero de 1724 Felipe abdicó, Luis I subió al trono pero, aproximadamente al medio año muere y Felipe V retomó el poder. En esta segunda etapa de su mandato sobresalió José Patiño quien inició en España la profesionalización de la diplomacia basada en la razón objetiva y no en la voluntad del monarca absoluto ¹².

Patiño se dedicó a la reconstrucción del poder naval español por medio de la construcción de astilleros estatales y formando compañías de comercio ultramarino, lo que ayudó a frenar en buena medida el contrabando inglés que se realizaba descaradamente por medio del "navío de permiso" y del asiento de negros. Es así que, estas medidas defensivas provocaron malestar a los comerciantes ingleses ¹³.

A la muerte de Felipe V, en 1746, subió al trono Fernando VI, el cual, tuvo una estrecha relación con Francia y buscó desligar a España de la participación automática de los conflictos europeos ¹⁴.

Durante el reinado de Carlos III -de 1759 a 1788- se llevaron a cabo plenamente las reformas borbónicas. Las establecidas en cuestión militar dieron como consecuencia la creación del Ejército nacional y moderno, basado en las levas forzosas de vagos y el establecimiento del servicio obligatorio en 1767 ¹⁵.

2. Panorama socio-cultural.

Para esta época, la sociedad española estaba estamentalmente jerarquizada; la aristocracia de sangre ejercía el papel predominante, gozaba de privilegios legales, poseía gran parte de la propiedad y rentas de la tierra, lo que contrastaba radicalmente con la pobreza de los demás ¹⁶. Aunado a lo anterior, la mayor parte del territorio español estaba sometido al régimen señorial, es decir, que entre la autoridad soberana del rey y el vasallo se interponía otra jurisdicción particular consentida o delegada ¹⁷.

En cuestión cultural, con las reformas borbónicas, se reformaron los planes de estudio en las Universidades, enseñando otras materias aparte de las dedicadas a la filosofía y teología, además se tenía el propósito de someter dichas Universidades al directo control del gobierno. En 1767, Carlos III ordenó la expulsión de los jesuitas, tanto de España como de sus colonias y el 31 de marzo salieron de la península. Es una medida que tuvo como finalidad eliminar el poder económico, político, social y cultural que habían logrado, restándoselo a la monarquía.

Así el rey empezó a imponer su autoridad sobre la Inquisición. En 1765 estableció el sistema de censura de libros que se debía seguir para evitar la prohibición injusta de obras de autores católicos ¹⁸.

B) Nueva España durante el siglo XVIII.

1. Condición política.

España se enfrentó a la guerra de sucesión en los primeros años del siglo XVIII. Tal suceso repercutió en sus colonias americanas; la península presionó para que se le remitieran mayores caudales no obstante que desde mediados del siglo pasado había descuidado política y administrativamente sus posesiones.

Para incrementar un poco los ingresos reales, desde la época de Carlos II, se inició la venta de nombramientos para ocupar cargos en las audiencias de América ¹⁹. Esta práctica se siguió dando y aumentó con la crisis de la guerra de sucesión.

Como consecuencia de estas medidas, para 1712 la Corona había dejado el control de las audiencias de América en manos de personas originarias de las colonias, otorgándoles la concesión de abundantes dispensas a las leyes restrictivas ²⁰. Además, muchos de ellos carecían de cualidades profesionales y personales indispensables según las leyes y las costumbres ²¹.

A lo largo del siglo XVIII, la Casa Borbón trató de mejorar la situación de sus colonias americanas, pero, fue propiamente en la segunda mitad del siglo cuando llevó a cabo una reordenación profunda de sus relaciones administrativas, militares y mercantiles. Los propósitos fundamentales que perseguía la Corona era recuperar el control económico ejercido en gran medida por los grandes comerciantes, reducir el dominio del clero sobre la sociedad, fomentar la explotación minera, incrementar la introducción de productos manufacturados españoles en sus posesiones, controlar la recaudación de impuestos, así como defenderse de las potencias europeas ²².

En cuanto a las medidas administrativas se nombraron españoles en los puestos político-administrativos, enviándolos directamente de la península, imponiendo una administración más organizada y centralizada. Se reorganizó el territorio estableciendo las intendencias, cuyos responsables, los intendentes fueron nombrados directamente por la Corona.

2. Estado fiscal-económico.

Dentro de la Real Hacienda se dispuso una visita para verificar su funcionamiento. En 1710 llegó a la Nueva España Francisco de Pagave, el cual informó al rey, desde Zacatecas, los motivos que llevaban a la Real Hacienda al desorden²³; el comercio se encontraba en un estado desastroso ocasionado por la guerra y principalmente por la entrada de abundantes productos extranjeros; la pérdida de numerosas minas importantes, como la de Ventillas, en Zacatecas y la de Rayas, en Guanajuato, en las que faltaba inversión para seguir las explotando; el aumento de gastos, apartado cuyo presupuesto iba en aumento; las deficientes condiciones de vida de los "mineros"²⁴ acosados por los aviadores y Oficiales Reales; la responsabilidad y dureza del cargo de Oficial Real, ya que vivían en continua duda, debido a la dilatación con que el Tribunal revisaba y comprobaba las cuentas, además de no recibir puntualmente sus sueldos; y existía incompetencia y desinterés por parte del Tribunal de Cuentas.

Así Pagave concluyó: que la Real Hacienda de Nueva España estaba mal administrada, mal aprovechada y muy expuesta al fraude²⁵, poniendo de manifiesto la absoluta indisciplina de los funcionarios de la Hacienda, el desarreglo del Tribunal de Cuentas y el enorme atraso en la recaudación de deudas de los mineros²⁶.

Por todo lo anterior, en 1716, el rey envía de pesquisidor a Prudencio A. de Palacio, el cual encuentra culpable de fraude a los Oficiales Reales y los levanta cargos. Sin embargo, en 1722 se les da indulto por Real Cédula²⁷. Pedro Domingo de Contreras será visitador general de Nueva España de 1729 a 1733 y otorgará, durante todo este tiempo, protección al Tribunal de Cuentas²⁸.

La guerra entre España e Inglaterra, que había estado latente, volvió a encenderse en 1739. El Comodoro Anson invadió el Pacífico y el Almirante Wernon se adueñó del mar de las Antillas y penetró en el Golfo de México²⁹. Estos sucesos pusieron en alerta a toda la Nueva España llevándola a una crisis financiera, lo que ocasionó que se volvieran a vender los cargos de las audiencias³⁰.

Francisco de Güemes y Horcasitas, primer Conde de Revillagigedo, se preocupó por mejorar la administración de la Real Hacienda. A partir de 1750 ya no se llevó a cabo la venta de cargos en las audiencias, tratando de romper los lazos locales al nombrar ministros peninsulares, limitar la duración de sus funciones en un lugar a unos cuantos años y aplicar las restricciones relativas al matrimonio³¹.

En 1754, se dió la liquidación por parte de la Corona del arriendo de la venta de alcabalas al Consulado de México, designando oficiales reales para su recaudación en la capital y sus alrededores³².

Revillagigedo procuró ampliar las libertades del comercio suprimiendo las restricciones y las tarifas al valor de las mercancías que causaban tantas dificultades³³.

Más tarde, en 1765, llegó a Nueva España el visitador José de Gálvez que dedicó muchas energías y meditaciones a la reconstrucción y expansión de la economía de exportación, pero se ocupó muy poco de la agricultura e industria novohispana³⁴.

Para lograr la ampliación de la economía fiscal se creó el estanco del tabaco, de los juegos de cartas y de la pólvora, empleando funcionarios asalariados para la administración de estos monopolios³⁵. Se fundarán dos loterías, una con cuatro sorteos al año y otra con un sorteo mensual.

España abrió gradualmente los puertos de Nueva España al libre comercio, publicando en 1778 el Reglamento de Comercio Libre, buscó vigorizar el comercio metropolitano. Las consecuencias, entre otras, serán: que nuevos grupos mercantiles reemplazan a los antes dominantes³⁶; la penetración económica de Inglaterra, Francia e incipientemente los Estados Unidos -recien independizados-; disminuye el lucro comercial, fomentando actividades productivas como la minería y la agricultura³⁷.

3. Aspecto socio-cultural.

Fue en el siglo XVIII cuando se realizaron diferentes obras públicas en la ciudad de México, entre las que se encuentran: la modificación de la cañería de los Acueductos de Santa Fe y Chapultepec; la reconstrucción del Hospital de San Lázaro, del Colegio Imperial de Santa Cruz, del Templo del Hospital de San Juan Dios, de la iglesia Parroquial de la Santa Veracruz; se terminó la Capilla de la Señora del Rosario, en el barrio de Necaltitlán; en 1732 se concluyó la Casa de Moneda³⁸. Todo esto durante el virreinato de Juan de Acuña, Marqués de Casafuerte.

En 1722, se inició la publicación del primer periódico regular en Nueva España, la Gaceta de México a cargo de Castorena y Ursua, obispo de Yucatán. Ésta fue interrumpida y se vuelve a publicar hacia 1728 pero a cargo de Juan Francisco Sahagún.

A la muerte de Casafuerte tomó el gobierno virreinal Juan Antonio Vizarrón y Eguiarreta, arzobispo de México, quien se enfrentó con una sublevación de los indígenas en California y con la terrible epidemia del matlazahuatl iniciada en 1736 en un obraje cerca de Tacubaya. Dicha enfermedad atacaba principalmente a los indígenas; sus principales síntomas eran el calofrío, dolores de entrañas, dolor de sienes, flujo de sangre por la nariz, sobreviniendo la ictericia, poniéndose amarillos los pacientes y muriendo a los cinco o seis días³⁹.

El virrey Joaquín de Montserrat, Marqués de Cruillas se ocupó de la sublevación de los seris y los primos que habían dado muerte al gobernador de Sonora, Antonio de Mendoza ⁴⁰. Además, apaciguó la insurrección en la península de Yucatán, dando muerte a su caudillo Jacinto Canek.

Por sus constantes bélicos, una preocupación de la Corona fue mejorar las defensas materiales creadas para evitar la penetración extranjera, así como revisar la organización militar y sus recursos humanos ⁴¹. Se crea el ejército en Nueva España.

Como ya se indicó dentro de las reformas Borbónicas, estuvo la expulsión de los jesuitas, en 1767, siendo la razón principal; limitar el poder de esta orden religiosa en la colonia. Tal medida tuvo repercusión en la educación, ya que al salir los jesuitas gran parte

de los colegios se quedaron sin maestros y esto abrió la posibilidad del surgimiento de instituciones educativas de carácter laico ⁴².

España no se había preocupado por introducir en su territorio programas escolares femeninos. La educación hasta mediados del siglo XVIII era llevada en forma medieval: la lectura se enseñaba por medio del catecismo y para la escritura servían de modelo las frases de la biblia⁴³.

Mucho menos se interesó la metropoli en la enseñanza de sus vasallos, en la Nueva España. Sólo los varones -y no todos- podían aspirar a estudios universitarios o al aprendizaje de un oficio, la mujer no tenía acceso a los estudios superiores y en muchos casos quedaba excluida de toda instrucción al no existir escuelas gratuitas de primeras letras para ellas ⁴⁴.

Esto cambió a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, debido a que en México se dió un impulso decidido en favor de la promoción y educación de la mujer⁴⁵, abrieron las puertas del Colegio de las Vizcaínas donde se enseñaba exclusivamente a alumnado femenino, aunque restringida la admisión a españolas y criollas, allí, aprendían a leer y escribir, algo revolucionario para la época.

Los reyes Borbónicos permitieron que un número cada vez mayor de científicos, exploradores y curiosos visitaran a la Nueva España, quienes escribieron sus experiencias. Dentro de la misma colonia española surgieron sabios y peritos en diferentes disciplinas: en historia, Francisco Javier Clavijero, Andrés Cavo, Francisco Javier Alegre y Mariano Fernández de Echeverría; en arquitectura, Francisco Tres Guerras y Toisa; en pintura, Miguel Jerónimo Zendejas y Miguel Cabrera; en poesía, Diego José Abad y Francisco Javier Alegre; en ciencias, José Antonio Alzate, José Mociño, Antonio León Gama y Joaquín Velázquez de León.

En relación a la demografía, se sabe que para el siglo XVIII el número de individuos pertenecientes a una casta, producto de la mezcla de españoles, indios y negros formaban un conjunto digno de tomarse en cuenta, tanto en el campo como en las urbes ⁴⁶, en ese momento no sólo se había mezclado razas, sino también, sus costumbres e ideologías, lo que se reflejaba en vida cotidiana de los habitantes. Habían proliferado: diversiones públicas, cafés, paseos y bailes, en donde se combinaron el afrancesamiento de los estratos superiores con la cultura popular urbana. La población indígena para esta época ya había mermado considerablemente principalmente por las hambrunas y epidemias ⁴⁷.

C) Ubicación histórico-geográfica de Xalapa.

Al finalizar la primera década del siglo XVIII, España conservaba la división política de Nueva España en reinos. El Reino de México lo conformaban cinco Provincias Mayores: Michoacán, México, Tlaxcala, Antequera de Oaxaca y Puebla de los Angeles.

Es en esta última Provincia de Puebla de los Angeles donde se localizó la Alcaldía Mayor de Xalapa, la mayor parte de su área está en la ladera oriental de la Sierra Volcánica Transversal y desagua hacia el nor-este al mar por numerosos cursos de agua cortos⁴⁸. Su cabecera principal era el mismo pueblo de Xalapa, donde residían el Alcalde Mayor, con tenientes distribuidos en los pueblos y gobiernos de indios; el alguacil mayor; el escribano real y público; un teniente de Provincia con 42 comisarios dependientes de la Acordada. En lo religioso: un cura, un notario público y archivero; por cuento a los indios tenían su gobernador, alcalde y regidores ⁴⁹.

En relación a la jurisdicción doctrinal de la Alcaldía Mayor de Xalapa se hallaba dividida en ocho cabeceras de curatos administrados por clérigos: Xalapa misma, Coatepec, Ixtlahuacan (Ixhuacan), Xalacingo, Atzalan, Santa María Tlapacoya, Naolingo y Tlacolula ⁵⁰.

En forma particular nos referiremos al pueblo de Xalapa, el cual se sitúa en la falda del Macuitempec a los 19°31'33" de latitud norte y a los 2°13'12"45 de latitud oriental de México, a 10 km. de esta capital y 118.07 km. de la plaza de Veracruz ⁵¹. Su nombre se deriva de la palabra Xalapan que quiere decir "agua o río arenoso"; de xalli = arena y apan = río ⁵². Los españoles le cambiaron la X por J y le quitaron la N, quedando así, por un tiempo como Jalapa. Actualmente se volvió a cambiar la J por la X.

Para esta época, Xalapa era aún un poblado pequeño, habitado en su mayor parte por indígenas, y donde había una que otra casa de españoles o de mestizos, por la belleza de sus panoramas y la bondad de su clima⁵³. Sobre su aspecto natural Antonio de Ulloa hace una descripción detallada:

Aquel territorio es muy desigual, formado de lomas y de cerros de medianas alturas, entre las cuales hay valles por donde corren arroyos de agua muy pura y saludable, pero generalmente son delgadas y causan en los que llegan de nuevo soltura de vientre. Es fertilísimo, hallándose poblado de árboles frondosos y de prados que conservan siempre el verdor en toda su fuerza. Es abundante en frutas, y entre éstas es común el árbol de las chirimoyas. Entre las plantas menores lo es la de Xalapa, de que se conduce a Europa crecidas porciones ⁵⁴.

También, señala el tipo de clima del poblado:

... en Xalapa llueve, pero esto es una lluvia menuda que llaman la "salud del pueblo", porque en tanto se repiten se mantiene sano el clima... La bondad de los aires, la buena proporción del temperamento y lo saludable de las aguas, proporcionan este lugar para recuperar la salud los que enferman en el Veracruz⁵⁵.

Este clima saludable permitió que Xalapa fuera un punto importante en la ruta Veracruz-México durante los siglos XVI y XVII. Todos los virreyes que llegaban a Nueva España se detenían en este poblado donde se les daba la bienvenida⁵⁶.

Así mismo, los viajeros que emprendían el camino de México a Veracruz se detenían en este benigno pueblo antes de llegar al caluroso puerto. Cuando se ordenó la expulsión de los jesuitas de Nueva España, en 1767, algunos dejaron testimonios de su paso por el cantón:

Una tarde sufrimos los que íbamos a caballo once aguaccros: mejor diré, nos llovió la tarde entera antes de entrar a Jalapa, lugar grande, que con la novedad no había puerta, ventana o azotea que no estuviera coronada de gente, siendo necesario que los soldados abrieran brecha por la calle para que pasaran los que iban en literas⁵⁷.

Otros viajeros nos aportan datos interesantes:

Es tierra de neblinas, y algo caliente y húmeda; en él está un Convento que se dedicó a la Natividad de N. Señora, de hermosas bóvedas, con su iglesia, a costa de la Señora Emperatriz; tiene tres cofradías: de el Santo Nombre de Jesús, de la Concepción de N. Señora, y de las Animas. De visitas tiene a Xicochimalco y Quauhtepec de poca gente que fueron encomienda de Villafuerte, y otras quatro aldeas, que sirven a los quatro ingenios que hay en la jurisdicción...su Hospital de los Hermanos de S. Hipólito, era administración de los Religiosos, y fue de los que se quitaron el año de quarenta...⁵⁸

Sobre el hospital al que arriba se hace mención, se sabe de él desde el siglo XVI. Allí se atendían a los viajeros enfermos y en siglo XVIII también a los comerciantes que iban a las ferias. Para finales de ese siglo se dedicó exclusivamente a los presos⁵⁹.

¹ Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ. Sociedad y Estado en el siglo XVIII español. Barcelona, Ariel, 1984, pág. 37.

² Ibid. pág. 40.

³ John FISHER. "Iberoamérica colonial", en: Pablo Emilio Pérez Malliána y otros. Historia de Iberoamérica. Vol. II, Madrid, Cátedra, 1990, pág. 535.

⁴ Eduardo ARCILA FARIAS. Reformas económicas del siglo XVIII a Nueva España. México, SEPSETENTAS (117), 1974, pág. 53.

⁵ J. Joaquín REAL DIAZ. Las ferias de Jalapa. Sevilla, Publicaciones de la Escuela de Estudios Americanos, 1959, pág. 2.

⁶ FISHER, Op.cit. pág. 535.

⁷ Cf. Mark A. BURKHOLDER y D. S. Chandler. De la impotencia a la autoridad. F.C.E., 1984, pág. 30.

⁸ Vicente PALACIO ATARD. La España del siglo XVIII. El siglo de las reformas. Madrid, UNED, 1978, pág. 18.

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid. pág. 35.

¹¹ Ibid. pág. 6.

¹² Ibid. pág. 26.

¹³ En 1739 se originó la "Guerra de la oreja de Jenkins" entre España e Inglaterra.

¹⁴ Donghi HALPERING. Historia de América Latina 3. Reforma y Disolución de los imperios ibéricos 1750-1850. Madrid, Alianza Editorial 1985, pág. 75.

¹⁵ Vicente PALACIO ATARD. Op.cit. pág. 133.

¹⁶ Ibid. pág. 11.

¹⁷ Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ. Hechos y figuras del siglo XVIII español. España, Siglo XXI de España editores S.A., 1973, pág. 1.

¹⁸ Richard HERR. España y la Revolución del siglo XVIII. Barcelona, Cultura e Historia, 1964, pág. 23.

¹⁹ Cf. Mark A. BURKHOLDER y D. S. Chandler. pág. 33.

²⁰ Ibid. pág. 58.

²¹ Ibid. pág. 59.

- ²²Cf. D. A. BRADING. Mineros y comerciantes en el México Borbónico (1763-1810). México, FCE, 1993, págs. 46-53.
- ²³ Amelia GÓMEZ GÓMEZ. Las visitas de la Real Hazienda novohispana en el reinado de Felipe V (1710-1733). Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1979, pág. 39.
- ²⁴ Los dueños de minas.
- ²⁵ Amelia GÓMEZ GÓMEZ, Op.cit. pág. 92.
- ²⁶ Ibid. pág. XV.
- ²⁷ Ibid. pág. 177.
- ²⁸ Ibid. pág. 223.
- ²⁹ Vicente RIVA PALACIO. México a través de los siglos. V. II, "El virreinato", México, Editorial Cumbre, 1977, pág. 783.
- ³⁰ Mark BURKHOLDER. Op. cit. pág. 74.
- ³¹ Ibid. págs. 137 y 175.
- ³² Mark BRADING. Op. cit. pág. 81.
- ³³ Vicente RIVA PALACIO. Op. cit. pág. 795.
- ³⁴ Mark BRADING. Op. cit. pág. 51.
- ³⁵ Ibid. pág. 52.
- ³⁶ Donghi HALPERING. Op. cit. pág. 57.
- ³⁷ Ibid. pág. 58.
- ³⁸ J. Ignacio RUBIO MAÑE. Introducción al estudio de los virreyes de Nueva España 1535-1746. V. III. "Expansión y defensa", México, UNAM., 1961, págs. 144 y 151.
- ³⁹ Manuel RIVERA CAMBAS. Historia antigua y moderna de Jalapa y de las Revoluciones del Estado de Veracruz. V. I, México, Ignacio Cumplido, 1869, pág. 133.
- ⁴⁰ Vicente RIVA PALACIO. Op. cit. pág. 812.
- ⁴¹ FISHER. Op. cit. pág. 561.
- ⁴² Olga Lina GARCÍA BARRERA. De la educación femenina en México. Colegio de las Vizcaínas. México. UNAM, 1978, pág. 34.
- ⁴³ Pilar FOZ Y FOZ. La revolución pedagógica en Nueva España (1754-1820). Tomo I, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones científicas. 1981, pág. 198.

⁴⁴Ibid. pág. 204.

⁴⁵Ibid. pág. 262.

⁴⁶Gonzalo AGUIRRE BELTRÁN. La población negra de México 1519-1810. México, Ediciones Fuente Cultural, 1946, pág. 81.

⁴⁷Cf. Juan Pedro VIQUEIRA ALBAN. ¿Relajados o reprimidos? Diversiones públicas y vida social en la ciudad de México durante el siglo de las luces. México, F.C.E., 1987, págs. 15-17.

⁴⁸Peter GERHARD. Geografía histórica de la Nueva España. México, UNAM., 1986, pág. 82.

⁴⁹Manuel B. TRENS MARENTES. Historia de Veracruz. Tomo II, Jalapa-Enríquez, Citlaltepetl, 1947, pág. 408.

⁵⁰Ibid. pág. 409.

⁵¹Antonio GARCÍA CUBAS. Diccionario Geográfico y Biográfico de los Estados Unidos Mexicanos. V. III, México, Oficina de la Secretaría de Fomento, pág. 316.

⁵²Ibid.

⁵³Francisco X. AZCOITIA. Reseña de la ciudad de Xalapa. Veracruz, Xalapa-Enríquez, 1943, pág. 16.

⁵⁴Francisco de SOLANO Y PÉREZ LILA. Antonio de Ulloa y la Nueva España. México, UNAM. 1987, pág. 35.

⁵⁵Ibid. págs. 33 y 34.

⁵⁶J. Ignacio RUBIO MAÑE. "La feria de Jalapa y los proyectos para erigirla en ciudad 1736", en: Boletín del Archivo General de la Nación. México, 1955, pág. 593.

⁵⁷Manuel TRENS MARENTES. Op. cit. pág. 536.

⁵⁸Leonardo PASQUEL. Viajeros en el Estado de Veracruz. México, Citlaltepetl, 1979, pág. 45.

⁵⁹Francisco GONZÁLEZ DE COSSÍO. Xalapa. Breve reseña histórica. México, 1957, pág. 44.

II. LAS FERIAS DE FLOTA EN XALAPA.

En sentido amplio feria equivalía a mercado, es decir, reuniones periódicas y en determinados lugares donde se compraban o se vendían diversos productos. Las ferias de flota nacieron en el siglo XVI, se distinguían porque se realizaban sólo cuando llegaban los convoys de la península a vender productos europeos en grandes cantidades y volúmenes. Eran ferias entre comerciantes con gran poder económico; no existía aún una reglamentación precisa ni una localización exacta. Los flotistas comerciaban donde les favoreciera. Éstos generalmente, no eran los dueños de la flota, sino, simples encargados de ella, pues tenían la obligación de regresar a España con los caudales obtenidos de las ventas de la feria¹.

El puerto de Veracruz presentaba inconvenientes para la descarga de las mercancías. No era el lugar más adecuado para realizar las negociaciones comerciales: poseía un clima muy cálido, había muchos mosquitos e insectos tropicales. Era una región pantanosa en donde los españoles difícilmente se podían aclimatar. No podían permanecer mucho tiempo porque adquirirían el vomito negro (fiebre amarilla) o las fiebres tercarias (malaria), además existían vientos muy fuertes:

Quando se desataban vientos del N.O. que soplaban con extraordinaria fuerza en aquella costa no hay seguridad alguna y sucede que los buques que se encuentran anclados allí: son arrojados por la fuerza de las tormentas y llevadas por horas a la zona de Campeche con gran peligro de naufragar².

A lo anterior se agregaba el peligro que presentaba el acoso de piratas y corsarios a los galeones de la carrera de Indias que llegaban al puerto veracruzano:

Desde la segunda mitad del siglo XVI existían ya en el golfo mexicano, así como en las islas y en las costas de toda la América española no pocos piratas ingleses y holandeses atraídos por la fama de los grandes tesoros que se sacaban de este continente y por la facilidad de sorprender las poblaciones casi siempre descuidadas... el número de aquellos aumentó ya considerablemente a principios del siglo XVIII³.

Lo anterior desencadenó la desconfianza del lugar. Por lo tanto, se pensó que el lugar más idóneo para efectuar las ferias era la ciudad de México. Allí se realizaron desde principios del siglo XVI hasta el año de 1717 cuando los flotistas se opusieron y presentaron las siguientes quejas: tenían que trasladar sus mercancías del puerto a la capital sufriendo desventajas económicas frente a los comerciantes locales, quienes no movían su residencia, ni gastaban en el viaje. Retrasaban la compra de las mercancías hasta el último momento -cuando los peninsulares tenían la necesidad de partir y por ello remataban los productos- logrando mayores ganancias.

Los comerciantes gaditanos querían terminar la celebración de las ferias en la ciudad de México. No estaban de acuerdo en que los comerciantes locales acapararan toda o la mayoría de la flota, actuando después como intermedarios con los compradores menores en los diferentes pueblos. Así aprovecharon la coyuntura que se les presentó con la orden virreinal de establecer tiempos definidos para el arribo y tornaviaje de las flotas, y propusieron un

lugar entre Veracruz y Puebla de los Angeles, seguro y sano, para que concurriendo en él ambos comercios y celebrasen la feria ⁴.

Manuel López Pintado, marino y comerciante, sugirió al pueblo de Xalapa para la celebración de las ferias porque afirmaba que poseía clima favorable y caminos regulares. La propuesta fue enviada al rey y ésta fue autorizada en 1718:

...he resuelto que precisamente se haga en el referido pueblo de Jalapa la feria de los géneros y frutos que condujeren las flotas y navios de azogues que se despacharen de estos reinos al puerto de la Veracruz...⁵

A) El primer intento de instalar las ferias en Xalapa.

La primera feria que se realizó en el poblado de Xalapa fue la de 1720, con los productos que se habían traído en la flota de ese año, la cual había emprendido el viaje de Nueva España el 7 de agosto y fondeado en Veracruz el 26 de octubre, siendo su jefe de escuadra Fernando Chacón Medina y Salazar ⁶.

1. Las ordenanzas.

La península había descuidado el cumplimiento de la reglamentación comercial con sus colonias, lo que ocasionaba que tanto los comerciantes gaditanos como los de la ciudad de México infringieran y burlaran las ordenanzas que se daba por parte de la Corona. Aunado a esto, se había incrementado el contrabando que se realizaba tanto a manos de los flotistas como de los piratas y

corsarios. Este relajamiento en el intercambio comercial originó que la nueva casa gobernante pensara en una legislación más estricta.

Para ello, el Consulado de Cádiz envió al rey trece puntos importantes para la mejor observancia en la venta de las mercaderías en el poblado de Xalapa, de las cuales, sólo se aceptaron algunas y otras se modificaron. En la reglamentación resultante podemos destacar lo siguiente:

El arribo de las flotas se anunciará por cartas enviadas en los "navios de aviso", los cuales, serán despachados cada tres meses. El virrey deberá mandar publicar su llegada por Bando en la capital, en las ciudades y pueblos interesados en este comercio.

La orden formal de que las ferias de flota y navios de azogue se celebrarán a partir de 1720 en Xalapa.

La prohibición de internar las mercaderías provenientes de la flota a otros parages, solo se podrán llevar y feriar en el pueblo de Xalapa.

El virrey Valero deberá trasladarse al mencionado pueblo para que personalmente autorizase la celebración de la feria. También las autoridades de la Real Hacienda de México y representantes del comercio de Cádiz (Diputados de flota) debían estar presentes.

Libertad a los diputados de ambos comercios para ponerse de acuerdo en los precios, tratando de evitar el fraude.

Todas las mercancías provenientes de la flota quedarán libres del derecho de alcabala ⁷.

Mientras se realizara la feria los comerciantes gaditanos sólo podían comerciar en ese poblado. Terminada ésta, podrían internarse y vender en otros lugares.

Estas normas fueron un intento de reglamentar formalmente la primera feria realizada en Xalapa. Sin embargo, llegaron tarde a su destino⁸ y los individuos de ambos comercios estaban tan acostumbrados a la libertad comercial que no siguieron al pie de la letra las ordenanzas dadas anteponiendo sus intereses personales.

2. Desarrollo y consecuencias.

Durante la realización de la feria se presentaron diferentes percances que determinaron que no tuviera el éxito deseado. Uno de los más importantes fue el establecimiento de los precios de venta al mayoreo y al menudeo.

Para decidir los precios, las autoridades locales y los diputados de flota reconocían minuciosamente las mercancías con los guías, registros y "marchamos" -que hacían las veces de facturas-. Esto solía prestarse a muchísimos abusos y sobornos que aprovechaban los comerciantes más astutos. Además, los precios se establecían por el sistema de balancear el valor total de las materias primas, lingotes y monedas de plata y oro que entregaban los comerciantes locales, siendo los peninsulares quienes determinaban la cantidad y calidad de las manufacturas y de los víveres.

Lo anterior ocasionó grandes conflictos, los comerciantes gaditanos se aprovechaban de la situación y decían que los mexicanos querían pagar muy poco, mientras que éstos aseguraban que los peninsulares elevaban mucho los precios.

José Real Díaz nos presenta un ejemplo de este problema:

CUADRO No. 1

CANTIDAD	GENEROS	PRECIOS	
		ESPAÑA	MÉXICO
20.000 varas	rúan contraccho	3 r. 3 quart.	2 (vara)
4.000 libras	hilo muñequilla liso	18 r.	9 r. (libra)
100 piezas	pañó Inglaterra 2ª	28 r.	18 r. (vara)
125 piezas	pelo camello	22 pesos	9 p. (pza.)
230 piezas	lanilla blanca	28 pesos	14 p. (pza.)
300 quintales	acero	74 pesos	15 p. (qut.)
900 barriles	aguardiente	60 pesos	32 p. (barr.)
3.000 arrobas	aceite	6 p. 4 r.	4 p. (arr.)

FUENTE: José J. REAL DÍAZ. *Op. cit.* pág. 21.

Se puede observar claramente que a pesar de ser los mismos productos y cantidades, la diferencia de precios era muy marcada. Lo que demuestra, la gran dificultad que existía para que ambos comercios se pusieran de acuerdo en la estimación de las mercancías, a pesar de la libertad que les había otorgado la Corona pensando que sin su intervención sería más fácil.

Otro problema que se presentó durante la realización de esta primera feria fue la frustración que tuvieron los gaditanos al no lograr arrebatar el monopolio comercial con que gozaban los comerciantes de la ciudad de México. Los flotistas habían pensado que al cambiar el lugar de la feria los comerciantes de la ciudad de México perderían el dominio de la transacción, ya que los comerciantes del interior de la colonia concurrirían y comprarían directamente. Sin embargo, esto no fue posible porque no hubo un número abundante y los que concurren no contaban con suficiente solvencia económica para consumir la totalidad de la voluminosa carga⁹.

Tenemos así, que esta feria no tuvo el éxito que se esperaba, ya que, mientras los vendedores deseaban desprenderse de sus productos en el menor tiempo posible y para evitarse más gastos, los comerciantes locales retardaban la compra para obtener mejores precios, como era su costumbre en flotas anteriores. Los comerciantes almaceneros de la ciudad de México pusieron todo su empeño en hacer fracasar la feria, su propósito era retomar el control total de ese tráfico, monopolizarlo y continuar siendo intermediarios entre los peninsulares y los comerciantes locales, obteniendo de esta manera mayores ganancias.

Las ordenes dadas en la Real Cédula del 16 de mayo de 1722 afirman el fracaso de la feria:

... las ferias de flota no se hagan en Xalapa, sino que se practique lo executado antes de la que vino a cargo de D. Fernando Chacón... se les permita a los flotistas que esten en Xalapa pueden pasar a expender sus ropas a donde les tubiese conviniencia, pagando el derecho de alcabala ...¹⁰

B) Vuelta al pasado.

La disputa por el dominio del monopolio comercial entre almaceneros de la ciudad de México y flotistas continuó. En 1722, se dió la orden de suspender las ferias de flota en el poblado de Xalapa y los comerciantes de la ciudad de México pensaron que les habían ganado la partida a los peninsulares. Sin embargo, el gusto de volver a tener las ferias en la capital les duró poco tiempo. Fueron dos únicamente las que se volvieron a realizar en dicho lugar, la de 1723 y la de 1725.

El 9 de julio de 1723 salió de Cádiz la flota al mando de Antonio Serrano, la conformaban 3 navios de guerra y 13 navios mercantes que arribaron a Veracruz el 20 de septiembre de 1723. Dos mercantes más que la componían se separaron entre Santo Domingo y Cuba a causa de una borrasca, por lo que no hicieron su entrada en el puerto sino hasta el 14 de octubre uno de ellos y el 23 el otro ¹¹.

Esta flota tenía ordenes de realizar la feria en la ciudad de México¹². Correspondió al virrey Juan de Acuña, Marqués de Casafuerte, llevar a cabo esta disposición y supervisar su buena observancia. Se le permitió a la fragata de guerra "San José" regresar a España como aviso sin que se le hubiese dado registro de plata ¹³. Los demás navios de la flota emprendieron el tornaviaje hasta el 21 de mayo de 1724.

No se resolvían aún las disputas por el control del monopolio mercantil cuando la Corona ya había pensado en otro lugar para realizar las ferias. Determinó que Orizaba era un buen sitio por contar

con un clima adecuado y encontrarse también en el camino México-Veracruz. En 1724, ordenó que las ferias de flota y de azogue se celebraran en dicho poblado ¹⁴, lo cual, significaba mejoras económicas y materiales para aquel pueblo.

Así, la escuadra que salió de Cádiz el 15 de julio de 1725 debería efectuar la feria en Orizaba, pero esto no se llevó a cabo porque el despacho que lo ordenaba se quemó al incendiarse el navío de guerra que fungía como capitana de flota cerca de las costas de Campeche ¹⁵ el 11 de septiembre ¹⁶. Debido a ello se volvió a feriar en la ciudad de México.

Al sumergirse dicho navío, la carga y artillería que conducía se perdieron, así como toda la correspondencia, dentro de la cual se encontraba la Real Orden en la que se autorizaba internar las mercancías de esta flota en el reino. Esto ocasionó confusión al virrey ya que existía una orden anterior que lo prohibía ¹⁷. Del naufragio se salvaron 70 soldados a los cuales se les hizo uniforme -azul con vueltas rojas- en Veracruz ¹⁸.

Esta flota emprendió el tornaviaje el 19 de junio de 1726. Durante su estadía en La Habana se construyeron las fragatas "San Lorenzo" y "San Gerónimo", fungiendo como capitana ¹⁹ la primera. Hizo su arribo a Cádiz el 5 de marzo de 1727.

Después de haberse llevado a cabo estas dos ferias en la ciudad de México, la Corona insistía en celebrar las siguientes en el poblado de Orizaba ²⁰. Sin embargo, como señala Rubio Mañé: "existían ya tantos intereses poderosos que habían sido creados en Xalapa que esta disposición fue anulada" ²¹.

El Presidente del Tribunal de la Casa de Contratación y de los Consulados de Cádiz, Francisco de Varas, expuso los motivos:

... informandome que el pueblo de Jalapa es más a propósito que el de Orizava para la celebración y vitalidad común de las mencionadas Ferias, respecto de haberse aumentado en el primero las fábricas para las habitaciones de los comerciantes que concurren a ellas y almacenes en que pueden estar las ropas sin averías con todas las demás apreciables circunstancias que se requieren y son necesarias para que precisamente haya de entrar en el expresado Pueblo toda la carga de las Flotas, y que no se extravíen las ropas, géneros que llevase, ni los comerciantes que fueren en ella ...²²

Así, el 2 de abril de 1728 se ordenó que "para siempre" las ferias de las flotas se celebren en Xalapa. Por lo tanto, se derogó y anuló las anteriores disposiciones, estableciendo que en lo futuro se fería en dicho poblado.

C) Restablecimiento de las ferias en Xalapa.

Con la flota de 1729 comenzó, propiamente, la verdadera etapa de las ferias en Xalapa, ya que a partir de esta fecha y hasta el establecimiento del libre comercio, en 1778, se celebraron en este lugar las últimas 8 ferias de flota (1732, 1735, 1757, 1760, 1765, 1768, 1772 y 1776):

CUADRO No. 2

FLOTAS	JEFE DE ESCUADRA	VIRREY
1729	ESTEBAN MARI	CASAFUERTE
1732	RODRIGO DE TORRES	CASAFUERTE
1735	MANUEL LÓPEZ PINTADO	VIZARRÓN
1756	JOAQUÍN DE VILLELA	AMARILLAS
1760	CARLOS REGIO	CRUILLAS
1765	AGUSTÍN DE IDIAQUEZ	CROIX
1768	MARQUÉS DE CASA TILLY	CROIX
1772	LUIS DE CORDOBA	BUCARELI
1776	ANTONIO DE ULLOA	BUCARELI

FUENTE: J. Joaquín REAL DÍAZ. Op. cit. pág. 15

1. La reglamentación de las ferias.

En el lapso de las tres primeras ferias se dan varios intentos para reglamentar las ferias de flota en Xalapa. No obstante fue hasta el periodo del virrey Juan de Acuña, marqués de Casafuerte, cuando se logró establecer reglas a seguir de una manera más precisa y adecuada para la colonia mediante 2 Bandos.

El 7 de noviembre de 1729 el virrey mandó publicar un primer Bando con diversas resoluciones, cuyo objetivo fue lograr un mejor desarrollo de la feria de ese año ²³. Para ello se estableció el pueblo de Xalapa como único lugar para feriar; se ordenó construir mayor número de bodegas, casas y almacenes, así como, mejorar los caminos para el mejor tránsito ²⁴.

También se da a conocer la fecha exacta de la llegada de la flota a Veracruz, el 24 de octubre y su composición: 4 navíos de guerra y 16 mercantes. Hay que hacer notar que la carga de dicha flota no corresponde en gran parte a la que se ha visto en otras ocasiones. Además, estableció que la venta se hará directamente con los cargadores, lo que permitirá lograr precios más favorables.

Hubo otras medidas tales como: dió cuenta de la fecha exacta en la que debía emprender el tornaviaje la flota, el 15 de abril de 1730; se permitió que se transportaran las mercancías a Xalapa, sin esperar todas las consignaciones; se dispuso que todas las mercaderías que salieren del puerto llevaran sus respectivas guías, sin excepción alguna, especificando las piezas, fardos o cajones; se decidió que las frutas secas de España (pasas, almendras, avellanas, aceitunas, acaparras y alcaparrones) podrán transportarse inmediatamente a la capital por su fácil corrupción, además, ordena que los licores solo se transporten en botellas y no en otras vasijas -para evitar el contrabando-; se prohibió dirigir carga alguna a otro lugar diferente de Xalapa y al que se sorprendiera sería dada por perdida, así como las recuas que la transportan. En lo que se refiere a los conductores que lo hicieran habría una pena de 4 años de presidio. Dentro de esta orden se excluye la cera de Campeche, patios y mantas de esa provincia y el cacao.

Finalmente: se hacía mención de que se procurara tener suficientemente abastecido el pueblo de Xalapa para facilitar la celebración de la feria; se disponía de mes y medio a dos meses para recaudar la plata correspondiente de la Corona; se ordenaba que se nombraran 4 diputados en el pueblo de Xalapa, con amplias facultades, los cuales tendrían que permanecer todo el tiempo que durase la feria; se permitía que en cuanto llegaran las primeras

mercaderías a Xalapa pudieran empezar a venderse, en junto o por menor, sin esperar la llegada de toda la carga; que las manufacturas y cargazón de la flota estarían exentas de cobro de alcabala, unión de armas y armada de Barlovento; que todas las mercancías, incluso las ya vendidas, tendrían que permanecer en el pueblo de Xalapa hasta que la flota realizara el tornaviaje; en cuanto a los flotistas que no terminaran toda su mercancía, una vez finiquitada la feria deberían permanecer en Xalapa para venderla allí sin poder transportarla a ninguna parte del reino, y sólo después de emprendido el tornaviaje de la flota, se podrían internar los géneros vendidos. Sus dueños necesitarán únicamente las guías que se den en Xalapa.

Con la intención de lograr una mejor compra-venta y distribución de las mercaderías, así como una mediación entre los comerciantes de ambos comercios y tratar de evitar en todo lo posible el contrabando y la piratería, la mayor parte de las disposiciones del segundo bando de Casafuerte, del 24 de noviembre de 1732, repetía las ya dadas para la feria anterior. Sin embargo, algunas fueron novedosas²⁹.

Dentro de las disposiciones importantes de este Bando encontramos que: en lo referente al nombramiento de diputados, para Nueva España, ordenó al Prior y Consules de México que en junta general de comercio nombraran a dos diputados de aquella capital y otro de la Puebla de los Angeles; en cuanto a los diputados de España, dispuso que deberían de ser, el primer diputado de la flota y dos comerciantes (nombrados en junta general) de los que llevasen a su cargo mayores intereses; para los rezagos, estableció que se contrataran con la Diputación de México y se pagaran en los primeros navios que siguieran a la flota para evitar la permanencia

de individuos de España; para tratar de evitar el contrabando, mandó que el "navío de permiso" condujera las mercaderías a Xalapa y esperara venderlas hasta establecida la feria y no antes; decidió que la duración de la feria debería ser de 60 días; y al haberse presentado en las anteriores ocasiones escasez de recuas, se decidió que tanto el vino, aguardiente, vinagre y aceite, así como, las pasas y almendras se quedaran almacenados en Veracruz, por ser géneros voluminosos.

Sobre estas disposiciones el Consulado de la Ciudad de México pidió algunos cambios para la presteza de la feria. Dentro de los que se aceptaron, estuvo la solicitud de que al mismo tiempo de la internación de ropas a Xalapa se permitiera la de frutos a otros lados del reino, por remisión o los que se compraran en Veracruz, especialmente pasas, almendras, alcaparras y aceitunas, por su fácil descomposición y por que se debían vender antes de la Pascua que es cuando se utilizan ²⁶.

En cuanto al vino y aguardiente si debían de ir a Xalapa para que la Diputación los reconocieran porque se podían disimular géneros en las vasijas y se fomentaría de esta manera el contrabando, costumbre que prevalecía en su conducción.

La labor encomiable del virrey Casafuerte consistió en adaptar las disposiciones dadas desde la Metropoli a las condiciones particulares del virreinato -despegadas en algunas ocasiones total o parcialmente de sus necesidades-. Así, tanto su Bando de 1729, como el que dió el 24 de noviembre de 1732 -para la feria de ese año- marcarán la reglamentación de las ferias posteriores. La prueba de ello es que la mayoría de dichas medidas permanecieron hasta su finiquitacion ²⁷ en 1778.

2. Últimos momentos del monopolio mercantil.

A partir de 1729 y hasta 1776, fueron 9 las flotas que vendieron sus cargamentos en el pueblo de Xalapa. Cada una de ellas presentaron características particulares; desde su apresto en el puerto de Cádiz, su travesía por el Atlántico, su arribo al puerto de Veracruz, la descarga y conducción de las mercaderías al pueblo de Xalapa, el desarrollo de la feria y el tornaviaje de los buques. Sin embargo, no cuento con los datos necesarios para realizar una reconstrucción particular de todas ellas. Por lo tanto, sólo abordaré, en forma general, algunos de estos aspectos .

Los enfrentamientos entre España e Inglaterra estuvieron presentes durante todo el siglo XVIII, la lucha por la supremacía en el tráfico comercial y marítimo fue la principal motivación. La disparidad en el progreso económico de dichas naciones influyó determinantemente en los resultados de las contiendas. Conforme pasó el tiempo, Inglaterra impuso su supremacía al mostrar mayor poder naval, mientras que España se convirtió en el claro ejemplo del metalismo, Inglaterra estaba en el apogeo del sistema mercantil; la concomitante acumulación de capital comercial y agrícola marcó el principio del largo periodo de crecimiento moderado que había de culminar en la revolución industrial ²⁸.

La guerra causada por el contrabando británico que entraba en la América española, iniciada por Inglaterra y justificada como respuesta de ataques a guardacostas españoles a navíos ingleses²⁹ marcó en 1739, una línea divisoria, delimitando dos diferentes momentos del desarrollo de las ferias: uno, que abarca las ferias anteriores a la contienda, las de; 1729, 1732 y 1736; otro, que comprende las últimas 6: 1757, 1760, 1765, 1769, 1772 y 1776.

En el primer caso, se ve un fuerte proteccionismo comercial por parte de la Corona, de acuerdo con el objetivo de mantener el monopolio mercantil de ambos comercios -del gaditano y de los almaceneros de la ciudad de México-. Así se dieron medidas tales como: continuar con puertos únicos para la salida y arribo de las flotas a Cádiz y Veracruz, respectivamente; la prohibición de que viajasen a las colonias navíos sueltos; reglamentación para lograr un control -aparente- de la composición y cargazón; restricción de que embarcaran y comerciaran extranjeros; limitación e incluso prohibición de elaborar algunos productos en estos parajes. En conjunto, éstas y otras medidas adicionales hacían que el sistema de flotas lograra ser el único medio lícito que se tenía para el abastecimiento de las colonias.

La flota de 1729 marcó el retorno de las ferias de flota en Xalapa. Con ello, aparentemente se lograba la victoria de los comerciantes gaditanos sobre los grandes almaceneros de la colonia al alejarlos de la ciudad y mermar su monopolio mercantil. Los comerciantes locales pretendían obtener mayores ganancias al comprar directamente con los flotistas y evitar los intermediarios.

Dicha flota estuvo conducida por Esteban Mari, su composición fue de 4 navíos de guerra (Capitana, Almiranta y 2 pataches) y 16 navíos mercantes que arribaron al puerto de Veracruz el 24 de octubre³⁰, habiendo salido de Cádiz el 9 de agosto. Por la fecha en que emprendió el tornaviaje (3 de mayo de 1730), se podría pensar que la feria tuvo un relativo éxito, ya que feneció en los primeros días del mes de abril³¹. Las transacciones comerciales se realizaron sin mayores percances y se vendió casi todo lo almacenado en el pueblo de Xalapa, lo cual permitía que los flotistas emprendieran el viaje de regreso lo más pronto posible y en esta

ocasión fue lo más cercano a la fecha señalada por la Corona (15 de abril) ³².

Originalmente se pensó que la causa por la cual se ferió con celeridad había sido porque existía escasez de productos europeos en la colonia, causada por dos motivos; que se había hecho hincapié en la lucha contra el contrabando, no permitiendo la introducción de productos venidos en navíos extranjeros y que no había arribado flota en 4 años. Probablemente por ello, en la flota siguiente se decidió mandar una cargazón cuantitativamente parecida a ésta (4 458 29/100 toneladas). Sin embargo, esto fue aparente pues su viaje de regreso a Cádiz había sido apresurado por la Corona, lo que ocasionó que saliera presurosamente sin terminar con la cargazón de todos los buques. Esto originó que quedara una gran cantidad de rezagos en el poblado.

En el año de 1732 la situación permanecía en desorden. Para tratar de evitarlo, la Corona emitió una reglamentación más estricta que abarcaba varios puntos importantes -desde el traslado de las mercaderías a la llegada de los buques a Veracruz hasta la fecha de su salida-. El virrey Casafuerte aplicó y adaptó dicha Ordenanza a las necesidades de la feria de ese año.

A la llegada de la flota, los comerciantes gaditanos se enfrentaron con un gravísimo problema económico ya que permanecían en la Nueva España mercaderías de la flota anterior en poder de encomenderos del comercio gaditano. La justificación que daban, era que no las habían podido vender a causa del arribo de 2 navíos de azogue entre flota y flota ³³ -lo que comprobaba que dichos buques no se reducían sólo a transportar azogue, sino que realizaban operaciones comerciales en la colonia-. A pesar de ello, la

feria no tuvo una gran duración y el 25 de mayo de 1733 se hicieron a la vela los buques del puerto de Veracruz. No habían permanecido en el reino más que 7 meses, aproximadamente.

Desventuradamente, las naves de esta flota naufragaron el 15 de julio, mermando considerablemente la carga que llevaban hacia la península. Por fortuna, se logró recuperar parte de ella y transportarla a La Habana. De tal suerte que se mandaron de Cádiz a la isla de Cuba 3 navíos de guerra, "San Carlos", "El Africa" y "Santa Rosa" y la fragata "El Javier" para transportar los géneros rescatados³⁴, los cuales arribaron a la bahía gaditana el 19 de junio³⁵.

Así, se tenía que para el año de 1734, el reino se encontraba repleto de mercaderías. Quedaban los rezagos de la última flota (1732) e incluso de la anterior (1729). Por ello, se daba la orden estricta de que dichos rezagos permanecieran en Xalapa, que no se internaran por ningún motivo y que no se permitiera remitir frutos de los registros de Campeche y La Habana para facilitar la venta de lo traído en las flotas³⁶. Precisamente, por el crecido número de productos, se avisaba que la flota no saldría en ese año, sino hasta el próximo³⁷.

Sin embargo, fue hasta el penúltimo mes del año siguiente que se dio la orden de su salida. La flota sufrió un retraso bastante largo y permaneció 8 meses en el puerto de Cádiz después de su apresto³⁸. Por fin, el 22 de noviembre de 1735 se hizo a la vela. La demora fue ocasionada por dos motivos: además del exceso de mercaderías en la Nueva España, del que ya se ha hablado, se temía el ataque a la flota por parte de los buques ingleses, debido a las nuevas hostilidades que se habían presentado entre España y Gran Bretaña.

Por lo anterior, el cargamento que transportaron los navíos al mando de Manuel López Pintado fue únicamente de 3 141 ½ toneladas. El primer barco arribó al puerto de Veracruz el 18 de febrero y el último el 5 de marzo. La carga de esta flota fue notoriamente exigüe con respecto a las que le antecedieron e incluso fue la que presentó el mayor descenso de todas las flotas que feriaron en el poblado de Xalapa.

3. El preámbulo al libre comercio.

España se enfrentó otra vez a Inglaterra en 1735. En esta ocasión, el disgusto fue ocasionado por la inconformidad creciente de que los guardacostas españoles registraran todos los navíos ingleses. En 1739, cierto capitán Jenkins tomó como pretexto esto y se presentó ante la Cámara de los Comunes para contar como su navío fue abordado injustamente y cómo los españoles le habían cortado una oreja³⁹. Por tal suceso, esta contienda es conocida como de la Oreja de Jenkins, la cual se mezcló con la guerra de la sucesión austriaca que estalló al año siguiente, en 1740, donde España tomó parte a lado de Carlos Alberto de la casa de los Habsburgo. La guerra terminó hasta el 18 de octubre de 1748 con la paz de Aquisgrán.

Es así, como se interrumpió el sistema de flotas por un lapso grande de 22 años. Durante esta época se mantuvo en constante alerta de guerra -existía el temor de que fuesen asaltados los buques en cualquier momento-. Por ello, se suspendió su salida y se autorizó el tráfico de registros sueltos. El viaje de un menor número de fragatas ocasionaba que la travesía fuese más ligera en cuanto a la velocidad y se pudiera evitar más fácilmente los ataques. Con ello se logró una mayor seguridad de los caudales transportados, tanto de particulares como de la Corona.

Al arribar diversas naves al puerto de Veracruz a lo largo del año las relaciones comerciales entre la península y la Nueva España se vieron afectadas. No se podía tener un registro exacto y verídico de las mercaderías transportadas, lo que originó que se relajara el estricto monopolio que había mantenido España con sus posesiones.

Tanto los mercaderes de la ciudad de México como los de la península presionaron a la Corona para que volviera a implementar el sistema de flotas. Por medio de Francisco Xavier Gamboa y Francisco de la Cotera, apoderados del Consulado de México, se solicitó el restablecimiento. Presentaron los abusos cometidos que observaron -según ellos- los comerciantes gaditanos en la Nueva España durante la época de navíos sueltos.

Por medio de un Memorial expusieron las ventajas que se tenía con la antigua costumbre de que los buques viajasen en conjunto y las desventajas y problemas a los que se enfrentan los comerciantes del reino con el sistema de registros sueltos, por ejemplo, llegaban las naves sin previo aviso, por lo que no se podía tener prevenido caudal, además de que la colonia se encontraba constantemente repleta de mercaderías europeas. Por otra parte, no llevaba la práctica de que los diputados arreglaran los precios, había además abusos constantes (irregularidad y exorbitancia) y no se proveía al reino con igualdad de aquellos efectos que necesitaban, lo que hacía que se tuviera excedente de algunos y escasez de otros ⁴⁰.

Por todo lo anterior, pedían se volviera a implementar el sistema de flotas. Proponían, entre otras cosas: que existiera un periodo de tres años entre flota y flota, mayor rigidez en el control de la carga total y que los encomenderos residentes en México y otros lugares, se retiraran a Xalapa, sin excusa o pretexto

para evitar la venta fuera de este poblado y que dejaran encomendadas a comerciantes del reino, o a uno o dos factores de su clase, las existencias para que se recibieran o expedieran con interventor que pondría el Consulado, sin coste de parte alguna, para evitar el fraude de revender entre sí y el de obtener nuevas remisiones ⁴¹.

Desafortunadamente, durante la época de registros sueltos, los comerciantes pequeños de la Nueva España se acostumbraron a comprar en cualquier época del año y en diferentes parajes. Esto benefició principalmente a los encomenderos y dueños de navíos sobre los comerciantes del reino, porque lograban precios más bajos y podían comerciar directamente con los mercaderes locales, mermando con ello el monopolio mercantil con el que habían gozado los grandes almaceneros.

Así tenemos, que para la segunda mitad del siglo XVIII la supervivencia de las flotas se enfrentase con la competencia económica de la afluencia cada vez mayor de registros sueltos contando con la anuencia de la Corona. Ello tuvo como consecuencia que cada día fuera más difícil el pronto desembarazo de la carga total de la flota en el virreinato.

4. El retorno del sistema de flotas.

El pedimento que los representantes del Consulado y comercio de la Nueva España hicieron a la Corona fructificó. El 12 de octubre de 1756 se avisó que a fines de noviembre⁴² se volvería a realizar la travesía por el Atlántico y que una flota compuesta de 2 navíos de guerra "El Fernando" y "La Europa" -que servirían de capitana y almiranta respectivamente- y de 11 buques mercantes los

cuales feriarán sus mercaderías acatando las reglas del Proyecto de 1720, así como las ordenanzas del virrey Casafuerte ⁴³.

A partir de la escuadra del año de 1757 al mando de Joaquín Manuel de Villena, los mercaderes de ambos comercios se enfrentan al problema de la introducción lícita e ilícita de productos europeos en la colonia por otros medios diferentes. Esto modificó los resultados en las relaciones comerciales entre la península y la Nueva España, un ejemplo claro, fue el relacionado con el tonelaje; se pensó que por haberse suspendido por 22 años la navegación de las flotas el reino se necesitaban grandes cantidades de mercaderías europeas. Por ello, en esta flota se embarcaron 7 069 7/10 toneladas; sin embargo, la colonia se encontraba surtida de mercaderías y dicha carga fue excesiva, por lo cual se pidió que se regulen las subsecuentes cargazonas ⁴⁴.

La siguiente flota arribó a Veracruz después de 3 años, como se había sugerido, pero a pesar de tener la experiencia de la anterior, en donde se tuvieron rezagos por la falta de compradores, la del año de 1760 fue la que transportó la mayor cargazón de todas las flotas que feriaron en el poblado de Xalapa (8 492 6/8 toneladas). Para esta época se volvieron a presentar nuevas disputas entre España e Inglaterra, lo que hizo que los comerciantes temieran un ataque por parte de los ingleses.

En estas circunstancias, el desarrollo de esta feria se vio afectado por sucesos políticos, ya que en 1756 comenzó una contienda entre Francia e Inglaterra. El motivo aparente era la posesión del valle del Ohio, pero el motivo principal era la obtención de la supremacía como potencia continental en la parte norte del continente americano.

El curso del conflicto, que había comenzado favorablemente para Francia, dió un giro en 1757 cuando los ingleses empezaron a obtener decisivas victorias. Ocuparon Guadalupe y Martinica en 1759 e invadieron el Ohio y el San Lorenzo, conquistando Louisburgo, Quebec y Montreal en 1760.

Para entonces, Carlos III había sucedido a Fernando VI en el trono español (1759). Con nuevas ideas, este rey implementó plenamente las reformas borbónicas en sus territorios. El fue el encargado de concertar el Tercer Pacto de Familia en 1761, lo que condujo a España a realizar una declaración de guerra que la enfrentó a Inglaterra y a Portugal. Así, el Imperio español se sumó a la contienda al lado de Francia.

Dicha rivalidad que había comenzado por una posesión colonial adquirió otros tintes cuando se trasladó a Europa, en donde lucharon Inglaterra a lado de Prusia en contra de Francia, Austria y España.

Las potencias europeas necesitaban, tanto de abastecedores de materias primas como de mercados donde colocar sus productos manufacturados, por lo cual, buscaban colonias no sólo en América sino también en otras regiones del mundo. Por ello es evidente pensar, que la lucha que libraban los diferentes países involucrados en esta guerra -llamada de los siete años por el tiempo de duración (1756 - 1763)- tenía como motor tanto la supremacía territorial como el dominio económico en el mundo.

Las diferencias entre Inglaterra y España se volvieron a hacer evidentes. En el siglo XVIII, Inglaterra había terminado con los feudos convirtiéndolos en propiedad privada, además de que se dieron

decretos para regular el comercio exterior e interior; así, la elevación de vida y la creación de un mercado nacional interno con una variedad de productos llevó a tener un público capaz de comprar y más ligado al mercado. España en cambio, no había reformado totalmente su pensamiento económico y no había sembrado la semilla que daría origen al capitalismo. Así, es evidente que Inglaterra mostró su dominio potencial, en esta ocasión no sólo sobre España, sino también para Francia; los ingleses tomaron la iniciativa en contra de la defensa española y asestaron golpes contundentes en dos puntos estratégicos del imperio; La Habana y Manila, conquistadas ambas en 1762 y se produjo una amenaza fuerte de invasión a las colonias.

En esta temporada, por todos los sucesos presentados, los comerciantes mexicanos temieron que se volvieran a implementar los navíos de registro, lo que ocasionaría evidentemente, la disminución de la venta de las mercaderías de la flota. Esto los llevó a retener sus caudales. Una de las medidas desesperadas y sin meditar fue la que tomaron algunos mercaderes gaditanos al comprar grandes cantidades de mercancías para luego revenderlas. Sin embargo, lo previsto no se suscitó y se enfrentaron a grandes deudas que tuvieron que cubrir posteriormente ⁴⁵.

Además, se pensaba que al estar tomada La Habana se podría presentar un ataque directo al puerto de Veracruz, lo que llevó al virrey Marqués de Cruillas a enviar pertrechos de guerra a ese puerto. Igualmente se dispuso que todas las provincias que tenían milicias marcharan hacia aquel puerto, haciendo reclutar al mismo tiempo toda la gente que pudiesen ponerse pronto en estado de servicio ⁴⁶.

A pesar de haber emprendido el tornaviaje la flota (3 de mayo de 1761), no se había podido realizar el total desembarazo de la carga⁴⁷. Por lo que el virrey se vió en la necesidad de prorrogar la compra-venta hasta el 1 de abril de 1762⁴⁸. Empero, no se logró finiquitarla y en el mes de agosto se permitió que subieran a la ciudad de México los géneros almacenados en Xalapa, previo pago del 6% de alcabala, como protección. Esto ocasionó que los flotistas pudieran internar sus mercaderías en el reino, mermando el estricto monopolio mercantil novohispano⁴⁹.

El conflicto bélico fue breve. La superioridad británica se hizo evidente. En 1763 se firmó la paz en París, Francia se rinde y queda barrida como potencia en el continente americano. Inglaterra retuvo al Canadá y la mitad oriental de Luisiana. Le devolvió a Francia las islas azucareras de Guadalupe y Martinica, y a España La Habana a cambio de la península de la Florida, Manila fue simplemente restituida a Carlos III.

Es en la segunda mitad del siglo XVIII cuando la corona puso efectivamente en práctica las reformas borbónicas. El rey, al ser avisado por los miembros de su corte de que Sevilla y Cádiz no podían abastecer a América adecuadamente, cuando lo hacían era con reexportaciones ligeramente gravadas; que las islas españolas del Caribe eran aprovisionadas en gran parte por extranjeros a pesar de las prohibiciones; con la esperanza de reducir el contrabando y aumentar los ingresos⁵⁰ permitió, en 1765, a nueve puertos españoles (Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Cádiz, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona⁵¹) comerciar con Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad⁵².

El visitador José de Gálvez viajó a la Nueva España en la flota de 1765, al mando del jefe de escuadra Agustín de Idiáquez. Sus instrucciones formales, recibidas del rey, se centraban en la Hacienda Real y la forma de estimularla. Debía promover especialmente la minería y cobrar los impuestos de las minas, impidiendo toda clase de contrabando⁵³.

De esta suerte existe un lapso de 5 años entre el arribo de la flota anterior y ésta, lo que se empleó como justificación por parte de los comerciantes gaditanos para enviar una carga excesiva (8 013 3/8 toneladas ⁵⁴), aunque en menor número de buques (13). No tomaron en cuenta todos los problemas que se tuvieron en la anterior y los rezagos que aún permanecían en el reino ⁵⁵.

Por haber realizado la travesía en un barco de la flota, el visitador Gálvez tuvo la oportunidad de observar desde el desembarco de los navíos en el puerto de Veracruz, la transportación de las mercaderías al poblado de Xalapa hasta el propio desarrollo de la feria.

De esta manera, fue como se dió cuenta de los desordenes que se presentaban en el comercio trasatlántico y observó que lo reportado en las guías correspondientes a las mercaderías no correspondían a la cantidad real que se internaba y por ello estableció que tercios, pacas, baules, barriles, bultos y envoltorios sean "marchamados" a su paso por la aduana además de la guía correspondiente ⁵⁶.

Además, durante una revisión de los libros en Xalapa y en la ciudad de México, descubrió que los comerciantes habían declarado otros valores al exportar sus mercaderías de Xalapa, con respecto a los

de introducción en la capital. En Xalapa tenía que indicarse el valor de las mercancías, pues allí se recaudaba la avería para el Consulado. Al introducir las en la ciudad de México nuevamente se tenía que declarar el valor con objeto de pagar la alcabala. Como los valores declarados en la ciudad de México eran considerablemente menores que en Xalapa, se comprobaba que la tesorería real había sido defraudada del 21 de octubre de 1765 al 31 de diciembre de 1766 por aproximadamente 56 000 pesos. Siendo la tarifa de la alcabala igual al 6%, la cantidad anterior corresponde a un valor mercantil de aproximadamente 900 000 pesos ⁵⁷.

Todas estas medidas y revisiones provocaron molestia por parte de los representantes de ambos comercios. Tanto los almaceneros como los flotistas se habían acostumbrado a gozar de una total libertad en sus relaciones comerciales, cometiendo fraude en repetidas ocasiones sin que hasta ese momento se les hubiera sancionado.

Fue en la feria de 1768 cuando por primera vez las mercaderías de la flota estuvieron sujetas al "marchamo" establecido por José de Gálvez ⁵⁸. Los diputados por parte del comercio novohispano fueron José de la Torre, Francisco Antonio de Rábago y Manuel de Leguinazábal, del lado de los gaditanos estaban Salvador de Cárdenas, Miguel de Remolina y Valero Fernández de Heredia que se encargaron de vigilar el buen desarrollo del intercambio mercantil.

El número de buques que componían la flota de Francisco Javier Everardo Tilly fue el menor de todas las que feriaron en el poblado de Xalapa (2 navios de guerra y 9 mercantes), con una considerable disminución de la carga en comparación con su antecesora (5 588 toneladas).

Parece que esto fue consecuencia de la libertad de comercio que había concedido la corona en 1765 a los puertos de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita. En 1768 se extendió a Louisiana y en 1770 estos privilegios fueron brindados a Yucatán y Campeche⁵⁹, con lo cual se dió un paso más hacia la liberación total del comercio. Con la permisión de la apertura de otros puertos la península perdió paulatinamente el monopolio mercantil que lograba por medio de la restricción de puertos únicos.

En el desarrollo de cada feria se presentaron diferentes contratiempos que las particularizaron, a pesar de que la generalidad era el lento desembarazo de la carga, los motivos no siempre fueron los mismos. En 1772, después de realizarse la descarga total de los buques en el puerto de Veracruz, los flotistas se enfrentaron al problema de no poderías transportar al pueblo de Xalapa por no existir concordancia entre flotistas y arrieros en cuanto a los precios de las recuas. Los flotistas pretendían pagar 4, 4 ½ ó 5 reales como máximo por arroba, mientras que los arrieros pedían 8. Por fin se llegó a un acuerdo de 6 reales la arroba de ropa y 5 ½ de "abarrotos"⁶⁰.

La composición original de esta flota era de 2 buques de guerra y 14 mercantes, pero en la travesía naufragaron 2 navíos cerca de la isla de la Anguila; "Buen Consejo" y "Prusiano" perdiéndose de 6 a 7 millones de pesos⁶¹, arribando únicamente 14. Posteriormente, se enviaron goletas y balandras inglesas para transportar algunos de los efectos rescatados de dichas naves⁶². Una de estas naves fue el bergantín "El Principe de Gales" que condujo mercaderías al puerto de Veracruz⁶³.

A pesar de que se enviaron en la flota 2 Reales Cédulas con fecha 24 de abril del propio año en donde se prescribían reglas más estrictas con mira de un mejor funcionamiento y desarrollo de la feria, ésta se celebró con poca alteración, persistieron las reglas establecidas por el virrey Casafuerte desde 1732 ⁶⁴. Para esta época, los flotistas ya vendían al menudeo en tiendas establecidas en el poblado de Xalapa. Se valían de dependientes o agregados que por no hallarse matriculados en el comercio de España podían internar mercaderías sin ningún problema. Además, utilizaban prestanombres que suponiéndoles venderles al fiado, les confiaban porciones de efectos para que los introducieran invendidos y les contribuían con cierta pensión por prestar su nombre, para luego pasar los géneros a poder de otro encomendado que los vendiera a cuenta del flotista ⁶⁵.

Un suceso que influyó en la vida del sistema de flotas fue la independencia de las trece colonias inglesas en 1776, fecha que coincidió con la llegada a Veracruz de la flota al mando de Antonio de Ulloa. Por la rivalidad que había existido entre España e Inglaterra, la península apoyó a las colonias en su separación política y económica. Ello trajo como consecuencia una mayor libertad comercial de los comerciantes ingleses-norteamericanos con la América española, sin necesidad de contrabandear, sino de una manera lícita. Así se reducía el control comercial de España sobre sus colonias.

El 8 de mayo de 1776 salió del puerto de Cádiz la doceava y última flota que ferió en el poblado de Xalapa. Después de 79 días ancló la nave capitana "España" junto al castillo de San Juan de Ulúa el 25 de julio a las 3 de la tarde ⁶⁶, 17 buques la componían (2 navíos de guerra y 15 mercantes), transportando una carga total de 8 176 toneladas.

La correspondencia que mantuvo el jefe de escuadra de la flota de Indias de 1776 Antonio de Ulloa y de la Torre-Guiral con el virrey Antonio de Bucareli y Ursua nos permiten conocer detalladamente sucesos particulares de ésta flota. La correspondencia cubre el período desde su salida del puerto gaditano hasta el retorno a éste, pasando por los sucesos que se presentaron en la travesía y la venta de su carga.

Cuando se dió la orden de descargar las mercaderías, dicha operación tardó 64 días, teniendo el siguiente orden: en primer lugar los fardos de telas; en seguida, la mayor cantidad transportada, el hierro y herramientas; a continuación, vino y aguardiente; por último, el papel, las plumas de escribir y los libros. Los navíos de guerra transportaron el azogue ⁶⁷. Así, el desarrollo de la feria fue muy lento. Además de que la corona había concedido libertad a algunos puertos, lo que hacía que el reino estuviera surtido, pero continuaban las fuertes disputas entre ambos comercios.

Aunado a que la cargazón había sido excesiva, tanto en número de buques como en tonelaje ⁶⁸, se hablaba ya del posible establecimiento del total libre comercio y ello preocupaba a ambos comercios que veían amenazado su control mercantil correspondiente. Los flotista se quejaron repetidas veces de que aún en tiempos muy avanzados no concurrían compradores a Xalapa para poder realizar las transacciones comerciales. Testigo de ello es Ulloa que lo describe en sus cartas al virrey desde Xalapa. La de 25 de septiembre de 1777 dice:

Esto no parece lugar de Feria: no se ve la
conurrencia, que seria regular, ni se hacen venta.
Creése que hasta fines de noviembre o diciembre no
acudan los compradores: pero siempre les ha sido

muy fácil a ambos comercios la demora, con la cual esperan cobrar lo vendido; y que la venta última será mayor teniendo este mas tiempo los concurrentes para expender los efectos y para recaudar su importe ⁶⁹.

Y la del 3 de diciembre del mismo año:

...en Xalapa no aparece un alma. Los compradores que ha habido, sobre precios bajos, pretenden al fiado con plazos de 18 a 24 meses. Y en estos términos estan resueltos a quedarse los flotistas. Tampoco se pagan los plazos cumplidos de la primera venta, y así no acuden al registro ⁷⁰.

Es así, como se dilató por un gran espacio el tornaviaje de esta flota (534 días). Entre los motivos internacionales encontramos: la inseguridad reinante en el mar, pero ahora con mayor razón a causa de la coyuntura internacional (guerra declarada y abierta en 1776 entre España y Portugal; rebelión de las trece colonias contra Inglaterra y tensión entre ésta y Francia). También había discordancia entre la fecha indicada a Ulioa y la fijada por el virrey, así como serias averías encontradas en el casco del navío capitana de flota "Dragón" ⁷¹ como la falta de estopas en las costuras de cabeza y batideros de toda y codaste ⁷².

Después de haber salido la flota de Indias del puerto de Veracruz el 16 de enero de 1778, arribó a La Habana el 13 de febrero. Partió de allí el 12 de marzo y luego de 186 días hizo su entrada al puerto de Cádiz el 29 de junio. Con la partida de esta flota se terminaba el monopolio restrictivo y cerrado que España había

establecido para la Nueva España. Al establecer el libre comercio en sus colonias la península trataba de evitar el comercio ilícito que se efectuaba en sus posesiones: la llegada de barcos clandestinamente a la cercanía de sus puertos; la transportación de mercaderías ocultas en las naves y las diferentes formas que empleaban ambos comercios para evadir los diferentes impuestos de la Real Hacienda.

¹ Cf. J. Joaquín REAL DIAZ, pág. 8.

² Miguel LERDO DE TEJADA. Apuntes históricos de la Heróica ciudad de Veracruz. Imprenta de Ignacio Cumplido. México, 1850, pág. 117.

³ Ibid. pág. 268.

⁴ Pintado a Patiño, 1 diciembre 1735, citado en: J. Joaquín REAL DIAZ. Op. cit. pág. 12.

⁵ Ignacio RUBIO MAÑE. Op. cit. pág. 600.

⁶ Real Cédula de septiembre 28, 1720. Cédulas Reales, V. 41, f. 57, A.G.N.

⁷ Real Cédula de abril 23, 1720. Cédulas Reales, V. 41, f. 79, A.G.N.

⁸ Se recibió el duplicado por un registro de tabaco que arribó a Veracruz el 13 de mayo, siendo que la flota salió para su tornaviaje el 29 del mismo mes, prácticamente no se utilizó dicha reglamentación por estar casi terminada la feria. J. Joaquín REAL DIAZ. Op. cit. pág. 18.

⁹ Ibid. pág. 28.

¹⁰ Real Cédula de mayo 16, 1722. Cédulas Reales, V. 43, f. 71, A.G.N.

¹¹ J. Joaquín REAL DIAZ. Op. cit. pág. 43.

¹² Real Cédula de junio 6, 1723. Cédulas Reales, V. 44, f. 81, A.G.N.

¹³ Real Cédula de octubre 26, 1724. Cédulas Reales, V. 44, f. 279, A.G.N.

¹⁴ Real Cédula de noviembre 26, 1724. Cédulas Reales, V. 44, f. 285, A.G.N.

¹⁵ Real Cédula de marzo 31, 1726. Cédulas Reales, V. 45, f. 292, A.G.N.

¹⁶ Real Cédula de mayo 25, 1726. Cédulas Reales, V. 45, f. 352, A.G.N.

¹⁷ J. Joaquín REAL DIAZ. Op. cit. pág. 43.

¹⁸ Real Cédula de mayo 26, 1726. Cédulas Reales, V. 45, f. 366, A.G.N.

¹⁹ Real Cédula de noviembre 5, 1726. Cédulas Reales, V. 45, f. 526, A.G.N.

²⁰ Real Cédula de abril 14, 1725. Cédulas Reales, V. 45, f. 23, A.G.N.

²¹ J. Ignacio RUBIO MAÑE. Op. cit. pág. 28.

²² Real Cédula de abril 2, 1728. Cédulas Reales, V. 47, f. 131, A.G.N.

²³ Bando de noviembre 7, 1729. Bandos, V. 2, exp. 15, A.G.N.

²⁴ La falta de un lugar donde hospedarse y almacenar había sido uno de los pretextos para tratar de finiquitar las ferias de Xalapa.

- ²⁵ Real Cédula de marzo 5, 1732. Cédulas Reales, V. 51, f. 44, A.G.N.
- ²⁶ Real Cédula de junio 26, 1732. Cédulas Reales, V. 51, f. 224, A.G.N.
- ²⁷ Cf. Real Cédula de noviembre 22, 1756. Cédulas Reales, V. 76, f. 309 y Real Cédula de febrero 9, 1760. Cédulas Reales, V. 80, A.G.N.
- ²⁸ Liss PEGGY K. Los imperios trasatlánticos, las redes del comercio y de las Revoluciones de Independencia. F.C.E., México, pág. 26.
- ²⁹ Ibid. pág. 30.
- ³⁰ J. Joaquín REAL DIAZ. Op. cit. pág. 78.
- ³¹ Real Cédula de 7 de noviembre, 1730. Cédulas Reales, V. 49, f. 98, A.G.N.
- ³² Real Cédula de 31 de julio, 1729. Cédulas Reales, V. 48, f. 171, A.G.N.
- ³³ Real Cédula de 30 de septiembre, 1732. Cédulas Reales, V. 51, f. 383, A.G.N.
- ³⁴ Real Cédula de 18 de diciembre, 1733. Cédulas Reales, V. 52, f. 408, A.G.N.
- ³⁵ Real Cédula de 2 de julio, 1734. Cédulas Reales, V. 53, f. 96, A.G.N.
- ³⁶ Real Cédula de 3 de julio, 1734. Cédulas Reales, V. 53, f. 102, A.G.N.
- ³⁷ Ibidem. f. 98.
- ³⁸ Real Cédula de 12 de octubre, 1737. Cédulas Reales, V. 57, f. 196, A.G.N.
- ³⁹ Angela MAYANO PAHISSA. et. al. E.U.A. Síntesis de su historia I. Vol. 8, México, Instituto Mora y Alianza Editorial Mexicana, pág. 159.
- ⁴⁰ Memorial de Francisco Xavier Gamboa y Francisco de la Cotera apoderados del Consulado de México en Madrid, solicitando el restablecimiento del sistema de flotas; narrando los abusos cometidos por los comerciantes gaditanos en Nueva España, A.G.I., Sección México, leg. 2501, en: Carmen YUSTE LÓPEZ. Comerciantes Mexicanos en el siglo XVIII. UNAM, México, págs. 136 y 137.
- ⁴¹ Ibid. págs. 140 - 146.
- ⁴² Real Cédula de 12 de octubre, 1756. Cédulas Reales, V. 76, f. 289, A.G.N.
- ⁴³ Real Cédula de 22 de noviembre, 1756. Cédulas Reales, V. 76, f. 309, A.G.N.

⁴⁴Real Cédula de 22 de agosto, 1758. Cédulas Reales, V. 78, f. 160, A.G.N.

⁴⁵Pedro Smidts, comerciante español, había llegado a Veracruz con la flota de 1760. Por encargo de otros comerciantes vendió mercancías en Jalapa. Cuando llegaron las noticias de La Habana apostó, al igual que muchos otros comerciantes, el aumento de precios de las mercancías europeas. Como calculaba que la guerra tendría una larga duración decidió permanecer en la Nueva España y comprar mercancías incluso en Xalapa para volverlas a vender más tarde, ante un creciente agotamiento de las mercancías, con lo que obtendría una ganancia considerable. Poco tiempo después llegó la noticia del armisticio, tras lo cual las mercancías compradas a precios altos, pronto perdieron valor. Finalmente, los apoderados de los comerciantes españoles, cuyo dinero se había perdido debido a las especulaciones, aceptaron un acuerdo para rescatar al menos parte del capital... Carmen YUSTE LÓPEZ. Op. cit. pág. 62.

⁴⁶Miguel LERDO DE TEJADA. Op. cit. pág. 326.

⁴⁷Real Cédula de 12 de abril, 1761. Cédulas Reales, V. 81, A.G.N.

⁴⁸Real Cédula de 8 de octubre, 1761. Cédulas Reales, V. 81, A.G.N.

⁴⁹J. Joaquín REAL DÍAZ. Op. cit. pág. 98.

⁵⁰Liss PEGGY K. Op. cit. pág. 111.

⁵¹Christiana Renate BOCHART DE MORENO. Los mercaderes y el capitalismo en la ciudad de México: 1759-1778. F.C.E., México, 1984, pág. 116.

⁵²Ibid. pág. 63

⁵³Liss PEGGY K. Op. cit. pág. 112.

⁵⁴Real Cédula de 18 de diciembre, 1764. Cédulas Reales, V. 85, f. 440, A.G.N.

⁵⁵El Consulado de Cargadores piden que...los encomenderos flotistas del año 1760 a quienes V. E. obligó a subir a esa capital y demás del reino que la última guerra con ingleses llevando los efectos existentes con que se hallaban en Xalapa no se les precise bajar a la feria que esta pronta a celebrar con los efectos no vendidos...puesto que ya pagaron el derecho de alcabala en esa capital. Real Cédula de 18 de septiembre, 1764. Cédulas

Reales, V. 85, f. 209, A.G.N.

⁵⁶J. Joaquín REAL DÍAZ. Op. cit. pág. 100.

⁵⁷Christiana BOCHART DE MORENO. Op. cit. págs. 98-99.

⁵⁸J. Joaquín REAL DÍAZ. Op. cit. pág. 104.

⁵⁹Rcal Cédula de 12 de julio, 1770. Cédulas Reales, V. 97, f. 34, A.G.N.

⁶⁰J. Joaquín REAL DÍAZ. Op. cit. pág. 105.

⁶¹A.H.H., Leg. 635, Exp. 14.

⁶²Real Cédula de 1 de enero, 1773. Cédulas Reales, V. 102, f. 1, A.G.N.

⁶³Real Cédula de 5 de marzo, 1773. Cédulas Reales, V. 102, f. 533. A.G.N.

⁶⁴Representación del Consulado de México al virrey Antonio María de Bucareli sobre la representación de las ferias de las flotas en la ciudad de México, se exponen las diversas circunstancias que han afectado el sistema de flotas desde su establecimiento en Nueva España. A.G.N. Ramo Consulado, V. 269, Exp. 2, en: Carmen YUSTE LÓPEZ. Op. cit. pág. 219.

⁶⁵Ibid. pág. 221.

⁶⁶Francisco de SOLANO Y PÉREZ LILA. Op. cit. pág. XXIV.

⁶⁷Ibid. págs. XXVI y XXVII.

⁶⁸El mismo Ulloa menciona que...si sólo hubiera consistido en siete u ocho marchantes y los dos de guerra, ya se hallaría todo evacuado... Ibid. pág. XXIX.

⁶⁹Ibid. pág. 280.

⁷⁰Ibid. pág. 317.

⁷¹Ibid. pág. XXX.

⁷²Ibid. pág. XXXII.

III. UN ANÁLISIS CUANTITATIVO.

A. La travesía de las flotas desde Cádiz hasta Veracruz.

Para que las flotas lograran recorrer óptimamente el espacio entre Cádiz y Veracruz se necesitó la conjugación de varios elementos; humanos, naturales y financieros, así como los intereses de la corona y de los particulares.

Desde que se daba la orden de aprestar los buques que compondrían la flota, se desataba una gran actividad en el puerto de Cádiz y no se escatimaba ningún recurso para obtener un exitoso viaje. Durante el trayecto, se presentaron circunstancias particulares en cada una de las flotas (viento, enfermedad en la tripulación, medios materiales, errores humanos, condiciones climáticas, naufragios, incendios, entre otras) que determinaron la travesía y corretaje de cada una de ellas.

En este apartado, analizaremos los tiempos invertidos en la travesía de las flotas y las incidencias naturales que intervinieron en la modificación de dichos tiempos (hasta donde las fuentes recopiladas lo permiten). Se hará referencia a doce flotas -a pesar de que sólo diez ferioron en el poblado de Xalapa y las otras dos lo volvieron a hacer en la ciudad de México- con el objetivo de lograr un análisis más completo del periodo de la realización de las ferias de flota en la mencionada región entre 1720 y 1776.

CUADRO No. 3

FILOTA	JEFE DE ESCUADRA	VIRREY	LUGAR DE FERIA
1720	FERNANDO CHACÓN	VALERO	XALAPA
1723	ANTONIO SERRANO	CASAFUERTE	MEXICO
1725	ANTONIO SERRANO	CASAFUERTE	MEXICO
1729	ESTEBAN MARI	CASAFUERTE	XALAPA
1732	RODRIGO DE TORRES	CASAFUERTE	XALAPA
1735	LÓPEZ PINTADO	VIZARRÓN	XALAPA
1757	MANUEL DE VILLENA	AMARILLAS	XALAPA
1760	CARLOS REGIO	CRUILLAS	XALAPA
1765	AGUSTÍN DE IDIÁQUEZ	CRUILLAS	XALAPA
1768	FCO. JAVIER TILLY	CROIX	XALAPA
1772	LUIS DE CÓRDOBA	BUCARELI	XALAPA
1776	ANTONIO DE ULLOA	BUCARELI	XALAPA

FUENTE: J. Joaquín REAL DÍAZ. *Op. cit.* pág. 15

Después de la primera feria que se realizó en Xalapa en 1720, dos flotas volvieron a feriar sus mercaderías en la ciudad de México, las que llegaron a la Nueva España en 1723 y 1725 a consecuencia de una crisis entre los comerciantes gaditanos y los de la ciudad de México por lograr el dominio monopólico comercial.

En la segunda década del siglo XVIII, los jefes de escuadra no contaban aún con aparatos náuticos tan avanzados que les permitiera predecir la ruta marítima en tiempos, distancias y velocidades, así que, utilizaron los circuitos eólicos y marinos del Atlántico para que las naves atravesaran el océano. Por ello, estaban a expensas de los caprichos de la naturaleza y por lo mismo, debían preparar los barcos con raciones suficientes para hacer frente a cualquier eventualidad.

Por lo tanto, era esencial que se planearan debidamente los tiempos de la salida de las flotas del puerto de Cádiz para tratar de evitar que se enfrentasen con tormentas o huracanes en la travesía y se corriera el riesgo de naufragar, ya que en esta época se dependía mucho más de la naturaleza que de los avances tecnológicos para lograr un feliz recorrido.

Para que las flotas pudieran llegar a Veracruz a principios del mes de octubre y evitar enfrentarse al mal tiempo del Golfo de México, la corona había establecido el primero de junio como fecha exacta para que zarparan de la bahía gaditana.

CUADRO No 4

ÉPOCA DE SALIDA	FLOTAS	DURACIÓN DEL VIAJE
PRIMAVERA	1772	76 DÍAS
	1776	79 DÍAS
VERANO	1720	81 DÍAS
	1723	74 DÍAS
	1725	70 DÍAS
	1729	81 DÍAS
	1732	89 DÍAS
	1760	68 DÍAS
OTOÑO-INVIERNO	1735	104 DÍAS
	1757	89 DÍAS
	1765	81 DÍAS
	1768	95 DÍAS ¹

FUENTES: Francisco de SOLANO PÉREZ LILA. *Op. cit.* pág. XXI y Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ. *Op. cit.* págs. 278-279.

Este cuadro estadístico detalla la salida de las flotas por estaciones y proporciona específicamente los días empleados en cada viaje, lo que permitirá comparar fácilmente los tiempos que emplearon las 12 flotas en completar la travesía de Cádiz a Veracruz.

La agrupación de la salida de las flotas por estaciones, permite observar con claridad, que el grueso de ellas salieron en verano (la mitad), 4 lo realizaron en otoño-invierno y solamente 2 se aventuraron a salir en primavera.

Si tomamos en cuenta el gran peligro que representaba el salir en días tardíos de la primavera peninsular (implicaba enfrentarse con riesgos de tormentas y huracanes en el Golfo, lo mismo que con fuertes vientos del norte en Veracruz²), entenderemos porque solo las flotas de 1772 y 1776 se arriesgaron a salir en esa época.

CUADRO No. 5

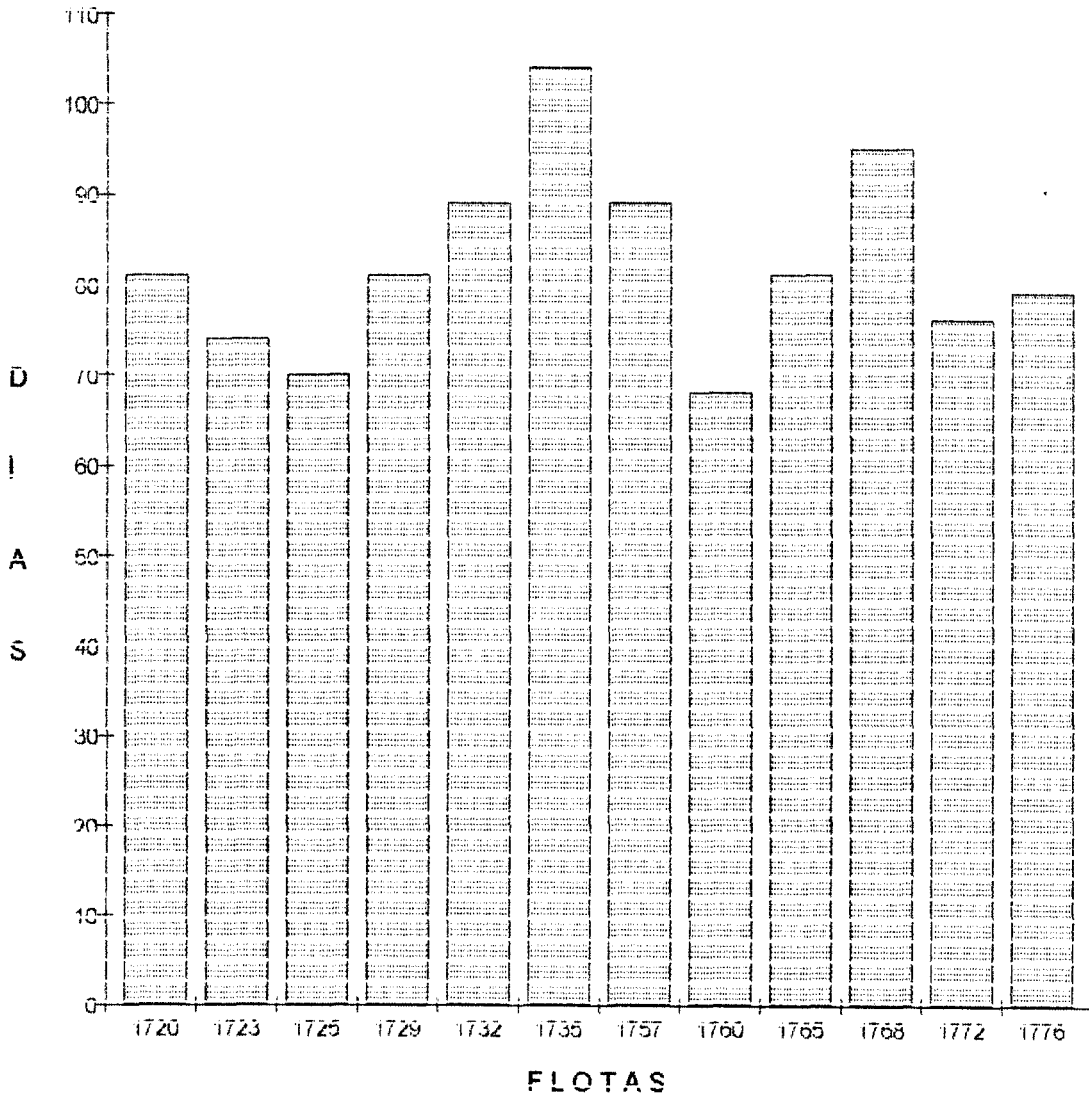
FLOTAS	SALIDA CADIZ	LLEGADA VERACRUZ	DURACION
1720	7 - VIII - 1720	26 - X - 1720	81 DÍAS
1723	9 - VII - 1723	20 - IX - 1723 ³	74 DÍAS
1725	15 - VII - 1725	21 - 22 - IX - 1725	69-70 DÍAS
1729	9 - VIII - 1729	18 - 28 - X - 1729	71-81 DÍAS
1732	2 - VIII - 1732	24 - 28 - X - 1732	85-89 DÍAS
1735	22 - XI - 1735	18 - II - 5 - III - 1736	89-101 DÍAS
1757	11 - II - 1757	10 - 11 - V - 1757	89 DÍAS
1760	29 - VI - 1760	4 - IX - 1760	68 DÍAS
1765	24 - II - 1765	15 - 16 - V - 1765	81 DÍAS
1768	22 - XII - 1768	26 - III - 1769	95 DÍAS
1772	29 - V - 1772	12 - VIII - 1772	76 DÍAS
1776	8 - V - 1776	25 - VII - 1776	79 DÍAS

FUENTE: Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ. *Op. cit.* págs. 278-281.

No se puede hacer una generalización de records de navegación por estaciones ⁴, sin embargo, sí se puede definir que el tiempo mínimo se realizó en verano con 68 días y que el máximo con 104 días se dió en otoño-invierno, agrupándose precisamente en este último caso los más lentos, que nunca fueron menores de 80 días.

GRAFICO No. 1

DURACIÓN DE LA TRAVESÍA CÁDIZ-VERACRUZ



FUENTE: Ibidem.

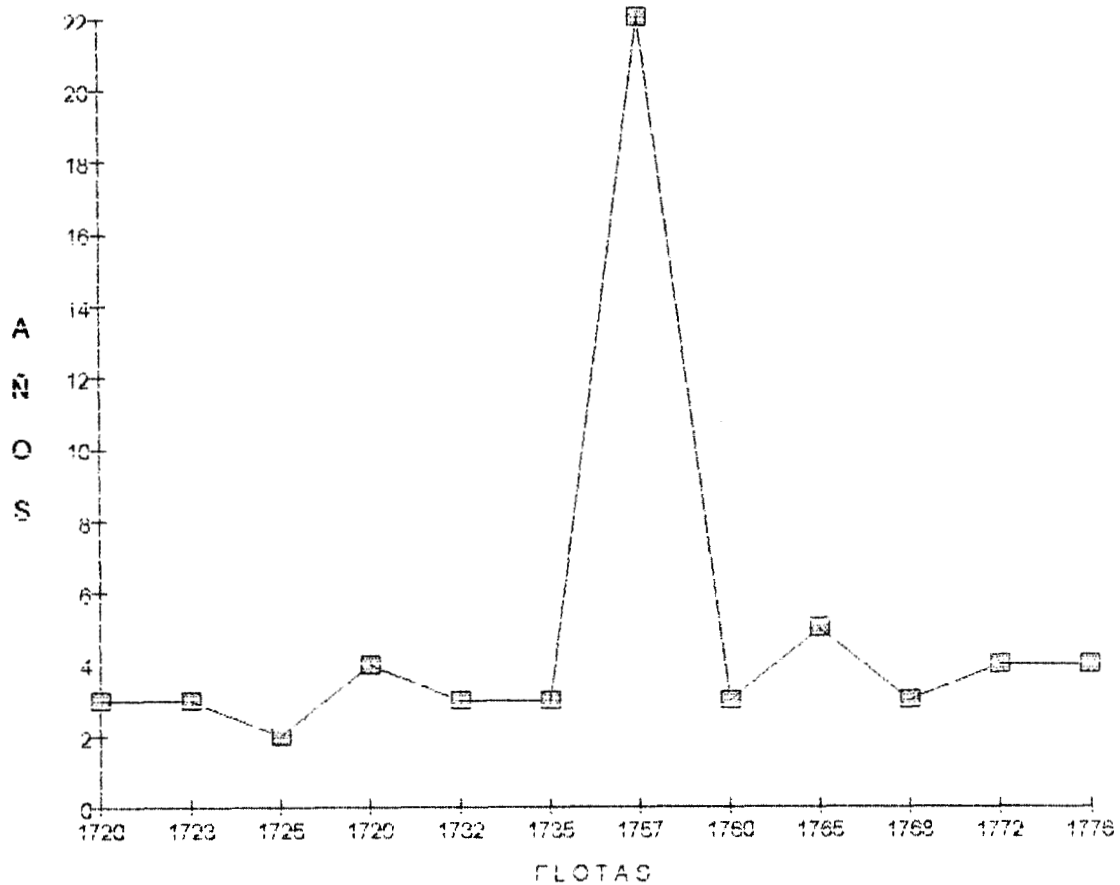
Como ya se ha mencionado anteriormente, en el reglamento de flotas se establecía como fecha para la salida de las flotas de la bahía gaditana el 1 de junio; se planeaba su arribo a Veracruz en el mes de octubre, época en que el puerto presentaba menos peligro de cualquier eventualidad. Así se tenía calculado un largo tiempo de 4 meses de travesía, pero esto era relativo dependiendo de la composición de la flota.

Con datos más específicos que precisan las fechas de salida de Cádiz y el arribo a Veracruz, se puede hacer un cálculo más veraz del tiempo medio del viaje. En las flotas que presentan dos fechas de atraco, si se toma en cuenta el tiempo menor, se tendrán 79.75 días de duración; por el contrario, con las travesías más largas, sería de 82.25 días. De ambas maneras, se está hablando de un viaje de casi tres meses (2.65 y 2.74 meses respectivamente) lo que obligaba que el avituallamiento de los navíos se calculara con un margen de reserva para evitar el peligro del hambre o sed a bordo ⁵.

Como se puede comprobar en ninguno de los casos se realizó el tiempo planeado por la península, además, de que no se acató el tiempo establecido para la salida. Sólo una de ellas estuvo más cerca de cumplir con dicha regla (29 de mayo de 1772), mientras que las otras lo hicieron indistintamente. Sin embargo, dicha flota tuvo un viaje que sólo duró 76 días, pues llegó a Veracruz el 12 de agosto y se enfrentó al mal tiempo del puerto. Lo anterior refleja el poder económico que los comerciantes de la península disfrutaban, al lograr que los navíos pudieran salir en distintas épocas del año, dependiendo de sus intereses particulares, sin importar acatar lo ordenado por el reino.

GRÁFICO No. 2

PERIODICIDAD



FUENTE: J. J. REAL DÍAZ. *Op. cit.* pág. 15

Por otro lado, aunque su periodicidad no siempre fue regular, si se pueden diferenciar claramente dos etapas: una, engloba las primeras seis (1720, 1723, 1725, 1729, 1732 y 1735) que prácticamente tuvieron una frecuencia de tres años; otra, que abarca las seis restantes (1757, 1760, 1765, 1768, 1772 y 1776), en donde el intervalo se incrementó mínimamente a un promedio de cuatro años.

Los conflictos bélicos entre España e Inglaterra originaron que se prolongara el intervalo entre las dos etapas (veintidos años, de 1735

a 1757). En esta época se ordenó la suspensión temporal de el sistema de flotas porque se temía que fueran emboscadas y se perdieran las materias y riquezas que transportaban.

En el año de 1739, se aprestaba en la bahía gaditana la flota al mando del conde de Clavijero, la cual no se hizo a la vela porque se vislumbraba la guerra con los ingleses y en su lugar se ordenó la salida de tartanas y embarcaciones de vela latina ⁶.

La función comercial que tenían las flotas era: de ida, abastecer de productos europeos (conducidos únicamente por flotistas gaditanos) a la colonia, de retorno, volver con el mayor número posible de caudales a la península. Por lo tanto, la Metropoli prohibía determinadamente la introducción de cualquier tipo de manufacturas que no fuese por medio de los navíos componentes de la dicha flota.

Sin embargo, por diferentes factores (navíos de permiso, navíos de aviso, flotillas de azogue, barcos caraqueños) cada día les fue más difícil a los flotistas lograr un mercado ávido de productos manufacturados y que les permitiera a su llegada una venta más acelerada de toda la cargazón. Esto se agudizó en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando por los conflictos bélicos europeos se tuvo la necesidad de suspender su travesía por 22 años (de 1735 a 1757) y en su lugar se permitió el arribo de navíos sueltos de registro.

Para mayor seguridad comercial, la Corona tomó la decisión de que en lugar de un conjunto de buques lentos (más vulnerables al ataque de las veloces embarcaciones inglesas) se implementara el sistema de navíos de registro. Al mismo tiempo, se permitió a los peninsulares internar sus mercaderías por todo el reino. Así, durante esta época arribaron a las colonias americanas navíos sueltos con pequeñas cantidades de mercaderías con mayor frecuencia.

Esto originó que se lograra penetrar en la rigidez del monopolio español. Al permitir la introducción de mercaderías en diferentes lugares y cantidades, así como en diferentes épocas del año, se ocasionó la relajación del control comercial sobre el puerto de Veracruz. A pesar de que se intentó regular esta práctica estableciendo normas rígidas, se siguieron presentando con frecuencia anomalías en la mayoría de las embarcaciones, incluso las que estaban destinadas a realizar otras funciones como los navíos de azogue y de registro que aprovechaban su travesía para introducir cualquier producto que permitiera obtener ganancias extras en la compra-venta.

Los navíos de aviso, originalmente se habían creado como correos marítimos con una abundante y minuciosa reglamentación⁷. Sin embargo, los navegantes aprovechaban el viaje para introducir ilegalmente productos manufacturados a las colonias, tratar de embarcar la mayor remesa posible de materias primas y caudales. Así tenemos, que desde el inicio de su creación al servicio de la Corona se trató de evitar esta ilegalidad como lo demuestra la Real Cédula del 8 de agosto de 1586 en la que se ordena que "no llevasen ni traxesen mercaderías, frutos ni otra cosa alguna" ⁸.

Sin embargo, esta irregularidad se siguió presentando y para terminar con ella se promulgó la Real Cédula de 28 de abril de 1732 por la que se ponía fin a la prohibición, aunque se permitía de ahora en adelante al comercio cargar de su cuenta y riesgo en estos navíos una cierta porción de frutos⁹, asimismo autorizó a estos navíos que además de llevar las noticias de la península a Nueva España y de conducir la correspondencia tanto oficial como privada, pudiera transportar pequeñas cantidades de mercaderías, realizando así un quehacer comercial temporal.

Aunado a lo anterior se encontraba el navio de permiso, el cual sólo podía introducir 500 toneladas a Veracruz, así como expedirlas hasta que se feriaran los productos de la flota, pero en la mayoría de las ocasiones no esperaban a que esto sucediera y lo hacían en cuanto llegaban, además de incurrir en la falta de transportar un tonelaje mayor a lo permitido.

Es así, como en el transcurso de los años 1739-1754 al permitir la navegación de un número mayor de navios de registros sueltos, dicha práctica hizo innecesaria la localización de las ventas en un lugar determinado por su escaso volumen en sus cargamentos¹⁰. En esta época los comerciantes gaditanos se acostumbraron a comerciar en forma irregular en la colonia, esto incluía no sólo al lugar de la compra y venta, sino también a las cantidades y a las personas .

Lo anterior llevó a que los comerciantes de la ciudad de México se inconformaran pues esta práctica les ocasionó la pérdida paulatina del monopolio comercial del que gozaban. Al tener contacto directo los flotistas con los comerciantes locales lograban ventas al menudeo. Anteriormente esto no se realizaba debido a que todas las transacciones se hacían por grandes cantidades y los comerciantes menores no contaban con la capacidad monetaria para comprar de primera mano y tenían siempre la necesidad de surtirse con los grandes alamaceneros, logrando precios superiores con menores ganancias.

B. La composición de las flotas.

Las flotas tenían una función comercial importante surtir de manufacturas a las colonias y regresar a la península con caudales y materias primas, por ello, debían contar con características especiales que permitieran salvaguardar la cargazón de todos los buques contra los ataques de las potencias marítimas y lograr arribar a su destino sin ningún contratiempo.

Como ya se ha mencionado, antes del XVIII existían anomalías en las transacciones comerciales, éstas eran ocasionadas por la falta de disposiciones legales que rigieran estas funciones, tanto en el viaje como en el intercambio comercial. Esto ocasionaba: que se tuviera poco control en la recaudación de impuestos, lentitud en los trámites administrativos y, por ende, la pérdida de tiempo era excesiva.

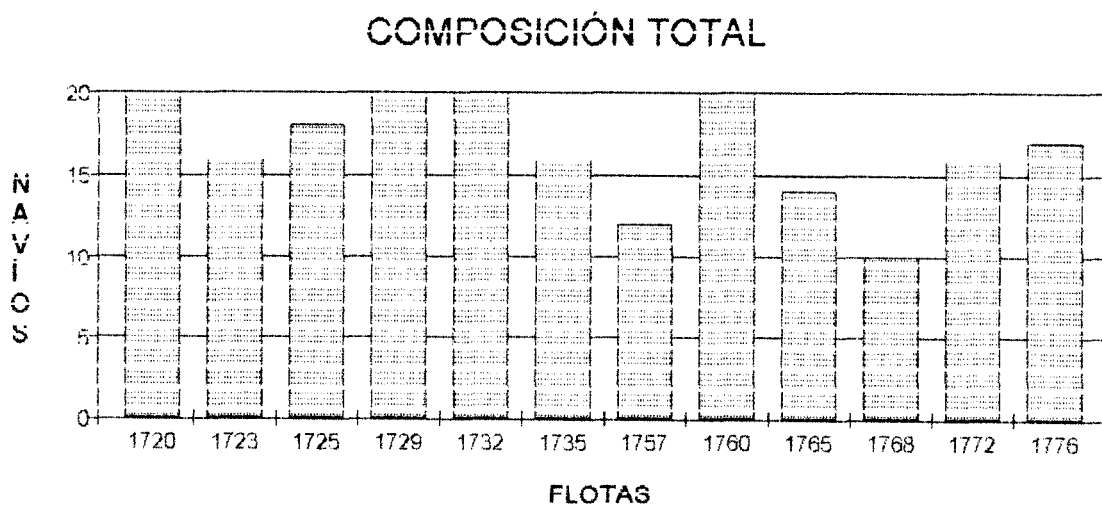
Con relación a la composición de las flotas del periodo tenemos que la podemos ver en forma desglosada en el siguiente cuadro (veáse también gráfico No. 3):

CUADRO No. 6

FERIAS	NAVÍOS GUERRA	NAVÍOS MERCANTES	NAVÍOS TOTAL
1720			20 ¹¹
1723	3	13	16
1725	3	15	18
1729	4	16	20
1732	3	17	20
1735	4	12	16
1757	2	10	12
1760	2	18	20
1765	2	12	14
1768	2	8	10
1772	2	14 ¹²	16
1776	2	15	17

FUENTES: Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ. *Op. cit.* págs. 180-185 y Frec. de SOLANO PÉREZ LILA. *Op. cit.* pág. XXII.

GRÁFICO No. 3

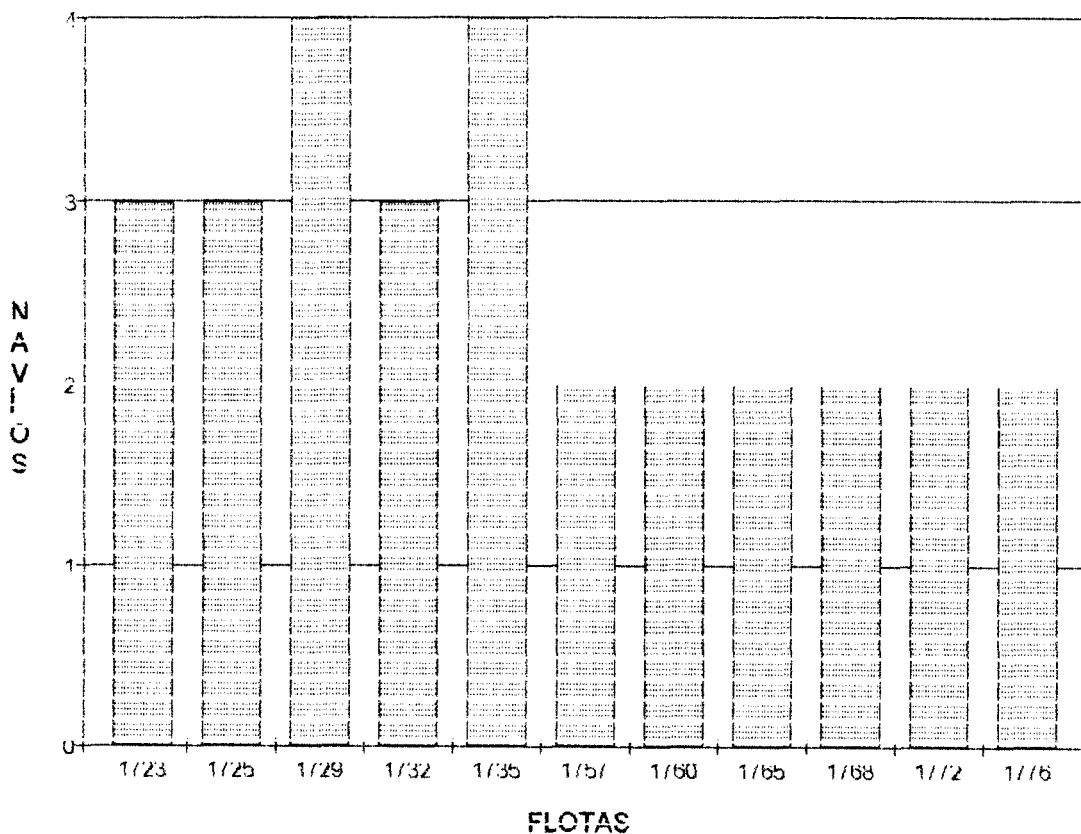


FUENTES: *ibid.*

En el proyecto para flotas y galeones de 1720 la corona intentó regular su comercio con las colonias. Sin embargo, dejó puntos sueltos; ya que no especificó el número exacto de navíos mercantes que debían viajar en flota a la Nueva España, únicamente establecía como regla fija que la escolta la compusieran como mínimo dos navíos de guerra de la Real Armada que sirviesen de capitana y almiranta. Así mismo, prescribía la obligatoriedad de que todos los navíos de particulares que viajasen a las Indias fuesen fabricados en astilleros españoles¹³. Así es, como durante el período estudiado arribaron a Veracruz flotas con diferente número de navíos.

GRÁFICO No. 4

NAVÍOS DE GUERRA



FUENTES: Ibid.

El libre arbitrio que tuvieron los comerciantes peninsulares para la composición de las flotas, se refleja en el número total de navíos, el cual, fluctuó desde los 11 (en 1768) hasta los 20 (que se repitió en tres ocasiones; 1720, 1729 y 1732). De cualquier forma, fue un grupo considerable de buques, lo cual representó diversos problemas, siendo tal vez el mayor la lentitud del viaje, ocasionado por la desigualdad de sus portes¹⁴.

Los navíos de guerra que acompañaron a las diferentes flotas para su resguardo, fueron constantes en su número, por lo tanto, se pueden diferenciar claramente las dos etapas, mencionadas anteriormente.

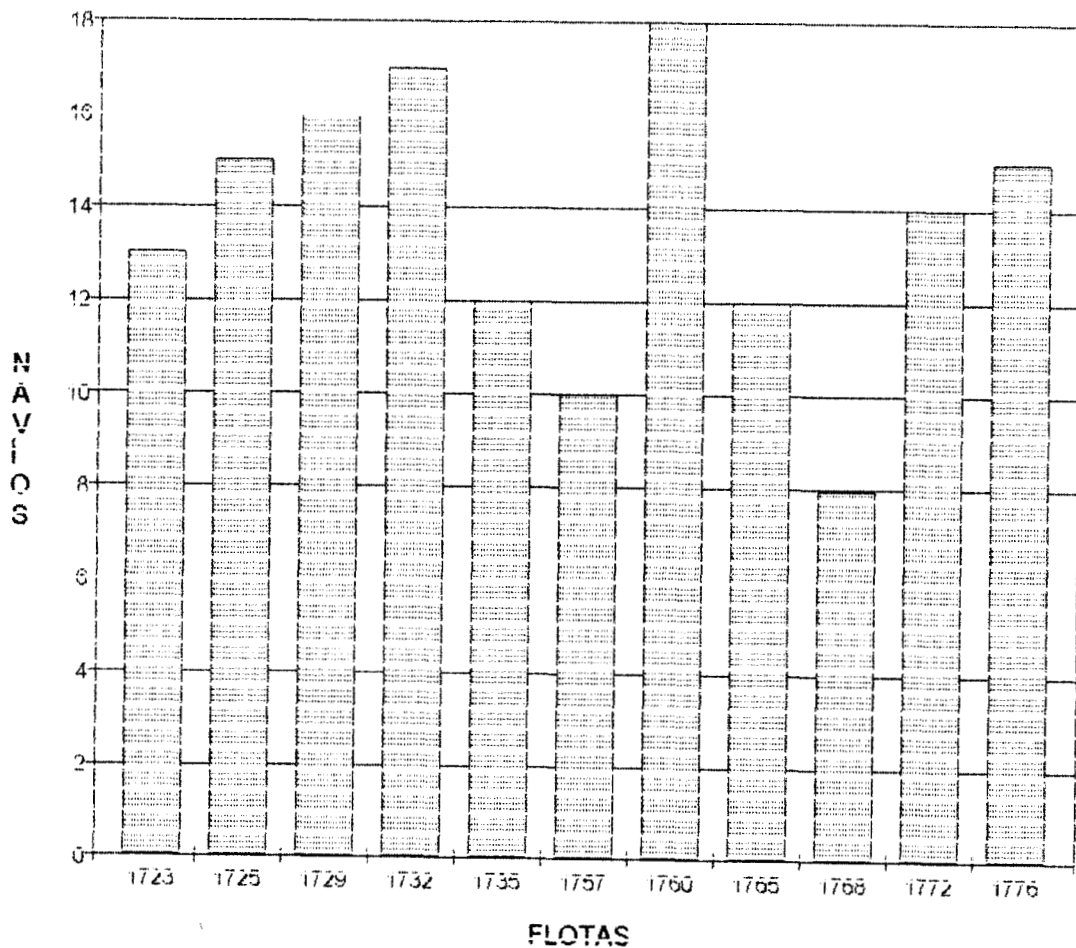
En las cinco primeras flotas se incluyeron uno o dos barcos más para su protección contra los ataques de piratas y corsarios, los cuales eran muy frecuentes y del acoso de guerra con otras naciones. Dos son las que tuvieron el número mayor de buques (4 naves), la de 1729 y la de 1735, en el caso de esta última, se temía el ataque de los rápidos navíos ingleses, pues debido a los problemas que se tenía en ese momento con ese país había que resguardar mejor la carga.

En las seis flotas restantes se observa la constante de dos navíos de guerra que acompañan a los mercantes, marcado este número como mínimo para que pudiera llevarse a cabo la navegación. La obligatoriedad de dos buques de guerra se justificaba porque cada uno funcionaba como capitana y almiranta respectivamente, en ellos se transportaban los caudales a cuenta del rey, por lo que debían de ir bien resguardados.

En relación a los mercantes el número dependía de los comerciantes gaditanos que actuaban a su libre albedrío, lo cual justificaban argumentando que existía la necesidad de productos europeos en la Nueva España. Por ello, se presenta una fluctuación constante siendo la menor cantidad en 1768 con 9, hasta 16 y 17, en 1729 y 1732, respectivamente.

GRÁFICO No. 5

NAVÍOS MERCANTES



FUENTE: Ibid.

Es lógico pensar que a mayor número de buques mercantes viajaría un número mayor de embarcaciones de guerra, para su mejor resguardo, sin embargo, esto no fue así. Sólo en una vez se observó concordancia; que 4 navíos de guerra acompañaran a un crecido número de mercantes (17). En la otra ocasión, en 1735, únicamente viajaron 11 navíos, pero en la flota siguiente de 1757 que igualmente navegaron 11 sólo la resguardaron 2.

La disposición dada en la Ordenanza de 1720 de que sólo emprendieran viaje a Indias bajeles fabricados en los astilleros españoles fue casi imposible de poner en práctica. La insuficiencia de la industria naval española provocó escasez, teniéndose la necesidad de otorgar, cada vez con mayor frecuencia a partir de 1725, permisos de navegar a navíos extranjeros, lo cual refleja la supremacía de los navíos mismos ¹⁵

Además, en este período no había unificación en la forma y estructura de los navíos. García-Baquero nos señala la dificultad de tipificarlos por elementos técnicos (el aparejo y la forma) porque incluso las medidas elementales cambiaban para un mismo tipo ¹⁶.

La diversidad de buques extranjeros que navegaron en el Atlántico durante el siglo XVIII permitió la conjugación de distintos sistemas de construcción. Cada uno tenía diferentes intereses; el inglés atendía fundamentalmente la solidez, en cambio el francés cuidaba más la velocidad.

Por consiguiente, los navíos que conformaron las 12 flotas del período estudiado no fueron la excepción a esta diversidad. Desgraciadamente, no se cuenta con un listado que comprenda la tipificación tecnológica de las embarcaciones, ni con una descripción

detallada de todas sus características, lo que nos impide realizar un análisis más profundo. No obstante, si se les puede diferenciar según su capacidad de viveza y se sabe que se utilizaron desde buques ligeros y navegables como la fragata hasta los más lentos como la polacra. Esto influyó decisivamente en la duración de los viajes, ya que al tener los convoyes diferentes capacidades de navegación, los más veloces debían observar el mismo ritmo de los más tardos para no separarse y lograr con ello, una mayor seguridad de todos los caudales y productos que conducía la flota.

C. La cargazón total.

Al referirnos a los cargamentos totales de las flotas, de manera general, podemos afirmar que existió una tendencia de alza, es decir, los comerciantes gaditanos generaron a lo largo del período estudiado un progresivo aumento de las remesas enviadas a Veracruz. Se puede observar que en la primera flota se comenzó con un tonelaje de $4\ 428\ \frac{5}{6}$ y se logró casi duplicar en la última de 1776 con 8 176.

Aunque se debe tomar en cuenta que transcurrieron más de 50 años entre una y otra, lo que hace que no sea un tonelaje considerable, la información refleja que los mercaderes no lograron preservar el monopolio comercial durante el período de las ferias en Xalapa y que el libre comercio era cada día más aceptado.

Es importante señalar las 3 épocas de crisis que se presentaron en el tonelaje durante este período: la flota de 1725, la de 1735 y la de 1768, siendo esta última la que observó el mayor descenso de todas al

arribar tan sólo con 5588 toneladas, la cargazón bajo considerablemente en comparación con la anterior que transportó 8013 3/8 (más de 200 toneladas de diferencia).

CUADRO No. 7

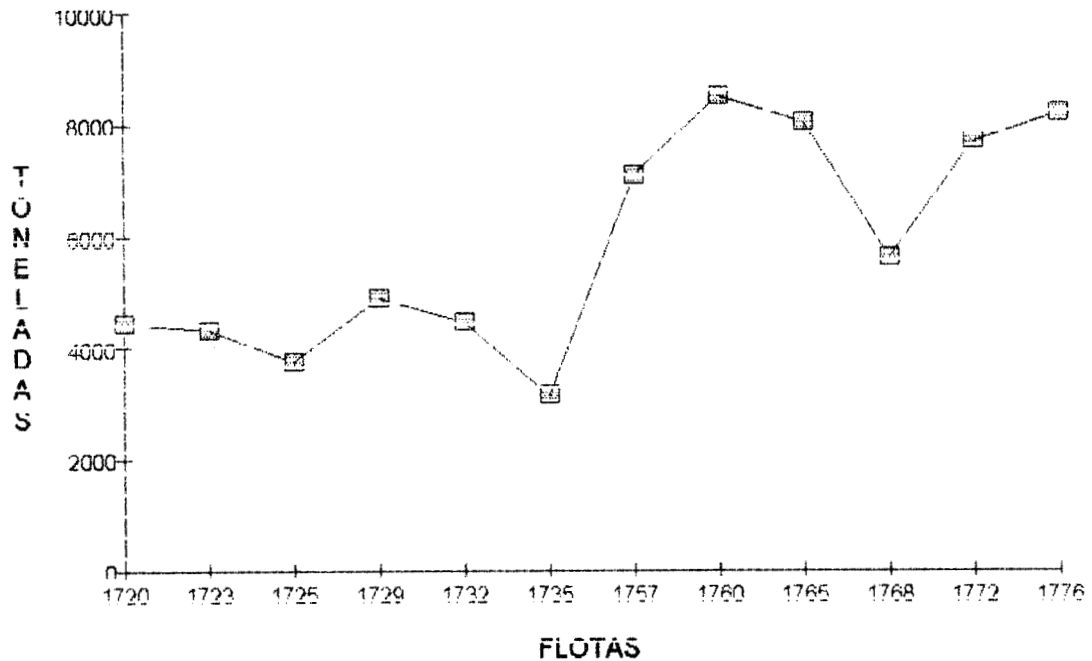
FLOTAS	TOTAL DE NAVÍOS	TONELADAS
1720	20	4 428 5/6
1723	16	4 309 59/60
1725	18	3 744 21/40
1729	20	4 882 1/2
1732	20	4 458 29/100
1735	16	3 141 1/2
1757	12	7 069 7/10
1760	20	8 492 6/8
1765	14	8 013 3/8
1768	10	5 588
1772	16	7 674 3/4 ¹⁷
1776	17	8 176

FUENTE: J. Joaquín REAL DÍAZ. *Op. cit.* pág. 15.

El asomo de una declaración de guerra de Inglaterra contra España en 1735, ocasionó que en los comerciantes gaditanos desconfiaran sobre la seguridad total de la flota. Ellos pensaban que podía darse un ataque sorpresivo a los buques y por ello se embarcó un tonelaje menor a lo acostumbrado. Además, se ordenó por parte de la Corona la suspensión temporal del sistema de flotas y el permiso de la navegación de registros sueltos.

GRÁFICO No. 6

CARGAZÓN DE LOS BUQUES



FUENTE: Ibid.

En el caso de la flota que venía a cuenta del Marqués de Casa Tilly, en 1768, influyó considerablemente la rivalidad que tenía España con los ingleses, los cuales habían conseguido después de 1763 tener asentamientos madereros en Campeche y Tabasco por donde llevaban a cabo el contrabando¹⁸, lo que mermaba considerablemente el dominio monopólico del mercado de la Nueva España. La introducción ilegal de mercaderías europeas saturaba el mercado antes de la llegada de los barcos españoles y la Corona se encontraba fuertemente irritada por dicha situación.

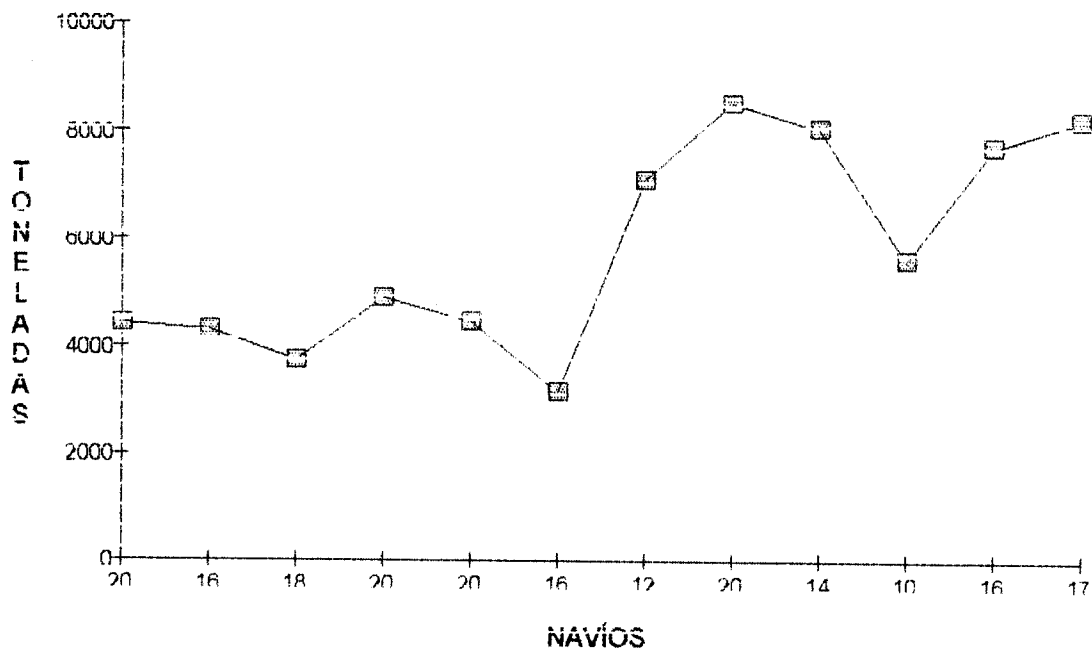
A su llegada el visitador José de Gálvez se enfureció al encontrar el contrabando y los barcos británicos anclados en Veracruz en 1767¹⁹. Se tenía miedo de que estallara otra guerra entre ambas

partes, que se presentara una invasión inglesa en el puerto, por lo que en ese mismo año el virrey Carlos Francisco de Croix ordenó que comenzara la construcción de la fortaleza de San Carlos en Perote destinada a guardar los caudales de España y la formación de almacenes para las tropas acantonadas en Xalapa que sería como un refugio en caso de una invasión o sublevación que hiciera desplegar las tropas españolas.

Aunado a lo anterior, en 1765 se dió la autorización de la apertura de 9 puertos al libre comercio, lo que provocó una mayor competencia mercantil y por lo tanto, se tuvo la necesidad de mermar el envío de productos europeos desde la península ya que se encontraba la colonia llena de mercaderías

GRÁFICO No. 7

EL TONELAJE Y LA COMPOSICIÓN DE LAS FLOTAS



FUENTES: J. Joaquín REAL DÍAZ. Op. cit. y Francisco de SOLANO PÉREZ LILA. Op. cit.

El descenso de 1725, no es tan evidente por ser poco considerable en relación con la que le precedió (un poco más de media tonelada) pero es importante subrayar el motivo. En esta época existía una crisis del establecimiento del lugar de la feria, la pugna entre los dos comercios por el dominio monopólico; los gaditanos y los de la ciudad de México. Ante tal problema se propuso al poblado de Orizaba como una alternativa de solución, sin embargo no se aceptó y se volvió a feriar en la capital mientras se aprueba otra disposición.

Era evidente pensar que el número de navíos estuviera relacionado fuertemente con la cargazón total de la flota, es decir, que la composición de la flota fluctuara según la carga total que transportaba. Sin embargo, este no fue el caso, pues aquí no siempre implicó que al navegar un número excesivo de navíos se tuviera un tonelaje elevado.

Esta diferenciación es ocasionada porque, aún hablando de un mismo tipo técnico, se pueden englobar navíos con muy distintas proporciones. Por ejemplo, al mencionar los términos fragata española o fragata francesa, resulta evidente que no se está hablando de dos embarcaciones exactamente idénticas en su capacidad ²⁰.

En las 3 flotas en las que arribaron 20 buques a Veracruz -1720, 1729 y 1732- se transportaron un poco más de 4 000 toneladas (4 428, 4 882 y 4 458 respectivamente). Cuando en otras ocasiones con menor cantidad de navíos se condujo mayor tonelaje, por ejemplo: en 1757, con 13 navíos se trajeron 7 069 toneladas y en 1760, con 17 se trajo 8 492, que es el mayor tonelaje de todas las flotas del período estudiado. Para 1772, el valor fue de 16, 7 674, y en la última de 1776, tuvo 17, 8 176. Aún en el caso del menor número de buques. (11) se rebaso dicho tonelaje (5 588).

Estas grandes diferencias eran ocasionadas, como ya se ha mencionado anteriormente, por la composición de las flotas que no eran homogéneas, es decir, porque se agrupaban navíos con distintas capacidades y velocidades, lo que ocasionaba que fluctuara tanto la duración de los viajes como el tonelaje total.

D. Las mercaderías.

Al tener la metrópoli la necesidad de poseer un mercado que consumiera las manufacturas que producía, así como distribuir las de los países europeos, utilizaba a sus colonias para este fin y conducía en sus naves dichos productos. En contraparte, los buques tenían la obligación de regresar igualmente cargados, sólo que no era con manufacturas, sino en su mayoría con materias primas y grandes cargamentos de oro y plata a cuenta tanto de particulares y de la Real Hacienda.

Como consecuencia de las relaciones comerciales que se establecieron entre España e Inglaterra desde época muy tempranas se formaron monopolios mercantiles. Por un lado está el que dominaban los comerciantes gaditanos y, por otro, el del Consulado de la ciudad de México. Además, se fijaron puertos exactos para el arribo de los navíos: en la península, Sevilla -posteriormente Cádiz- y Veracruz en Nueva España. En conclusión, existía un restrictivo sistema mercantil.

Por otra parte se pueden diferenciar claramente los productos que se traían de la metrópoli y los que ésta necesitaba de sus colonias, es decir, los de importación y los de exportación, los cuales, serán

mencionados aparte, tratando de establecer, por medio del desgloce de las cargazonas de cada una de las flotas, los tipos de productos y sus cantidades.

1. Los artículos de importación.

Los artículos de importación son aquellos que transportaban las flotas del puerto de Cádiz al de Veracruz atravesando el océano Atlántico. El viaje -como ya se ha mencionado- duraba aproximadamente tres meses, por lo cual, se tenían que utilizar recipientes especiales para que las mercaderías se conservaran durante el trayecto.

A pesar de que España siempre se preocupó por mantener el monopolio mercantil en sus posesiones, haciendo que el sistema de flotas subsistiera por medio de medidas proteccionistas, Inglaterra comerciaba con las colonias de forma legal e ilegal. En el primer caso, las mismas naves españolas transportaban las mercaderías inglesas ya que éstas había invadido poco a poco a la península -principalmente con los textiles de lana-. España misma se convirtió así, en un intermediario, lo que provocaba que se elevaran los costos.

No sólo de esta nación distribuía sus productos. Realmente en las naves de las flotas se transportaban mercaderías elaboradas en diferentes regiones de Europa. En un informe enviado al rey por los oficiales reales de Veracruz se hace evidente que las exportaciones de productos industriales a las colonias poco o nada tenían que ver con la producción española.

... lo único que de esos a estos reinos se tráfica que con fijeza se sepa que pertenece a los vasallos de V. M. son los frutos porque los demás efectos cuando no todos, la mayor parte son (según voz general) de extranjeros que los trafican en cabeza de españoles.²¹

Al contar con el desglose de la carga de las doce flotas que recorrieron el océano Atlántico de 1720 a 1776 se puede apreciar cuales fueron las mercaderías predominantes, así como advertir las que presentaron mayor o menor incidencia²². En el cuadro de los géneros salidos del puerto de Cádiz al de Veracruz se encuentran detallados los productos y se especifica el volumen, clasificándolo en: quintales, barriles, resmas, palmos, arrobas, resmas, cuñetes, libras, piezas, docenas, cajones y rollos.

Al fondocar el primer buque se convocaba con celeridad a que acudieran todos los comerciantes de Nueva España para poder realizar prontamente la feria en el poblado de Xalapa. La descarga de los efectos era dirigida por el jefe de flota y se realizaba en orden, siendo los primeros, los navíos de guerra. En la operación intervenían todas las lanchas de los navíos, porque a todas habían venido protegiendo²³.

A su llegada a Veracruz, los gaditanos se enfrentaban a la dificultad en la transportación de los fardos al pueblo de Xalapa. Ésta se realizaba por medio de recuas -que era el único medio de transporte en esa época-. Al contratarlas, los dueños pretendían precios muy altos, por lo que en 1735 se indicó que el virrey estableciera los precios de postes sin permitir alteración²⁴ para evitar dichos desordenes.

CUADRO No. 8
LAS CARGAZONES DE LAS FLOTAS QUE VIAJARON DE CÁDIZ A VERACRUZ

PRODUCTOS	1720	1723	1725	1729	1732	1735
Ropas y efectos						
palmeo (palms).	432.826	273 592 ½	338.598	227.846	607.144	555.917 ½
Vino y vinagre (arobas).	20.337	46.526	39.643	64.264	38.956 ½	39.287
Aceite (arobas).	33.411	28.513	7.501 ½	20.835	28.775 ½	24.562
Aguardiente (arobas).	36.975	38.266	55.088 ½	3.856 ¼	88.980	56.375
Hierro (quintales)	29.351 ½	38.670	22.556	29.793 ½	40.746	33.229
Herrajes (quintales).	869	3.307	2.311		365	782
Acero (quintales).	1.135	1.122	2.843	7.667	9.775 ½	2.237 ½
Clavazón (quintales)	478 ½	2.248	1.029	3.392	2.813	530 ½
Alambre (quintales).	157 ½	131 ½	57	213		49
Hojalata (barriles).	97	465	271	141	14	26
Cera (arobas).	22.907	24.457	23.414 ½	34.251	54.933	23.604 ½
Papel (resmas).	105.360	125.838	191.562	132.922	181.807	88.909
Almendra (arobas).	96	2.328	316	568	1.098	282
Papas (arobas).	684	772	915	782	717	242 ½
Aceitunas (cuñetes)	2.159	2.152	680	52	1.397	792
Alcaparras (cuñetes).	1.184	602		407		

CUADRO No. 8 (Continuación)

PRODUCTOS	1720	1723	1725	1729	1732	1735
Canela (libras).	201.101	109.440	143.577	182.291	182.163	45.022
Pimienta (arrobas).	3.310 ½	2.084	948	597	-	1.285
Alhucema (quintales).	246	114	85	-	44 ½	144
Albayaice (quintales).	104	243	148	2	2	181
Cardenillo (libras).	5.065	1.375	200	-	-	725
Harina (barriles).	-	-	-	-	-	-
Plumas de escribir (m. Lares).	1.429	296	323	720	41	148
Crudos (½ piezas).	23.019	19.527	24.319	26.573	55.029	24.849
Crehuelas (piezas).	215	4.013	920	217	803	183
Lienzos listados (pzas.)	545	151 ½	1.467	244	1.759 ¼	782
Hilo blanco (libras).	571	2.043	800	1.600	-	2.350
Hilo e carreto (quintales)	17	70	370 ½	145	209	50 ½
Cintas reate (docenas).	10.555	10.858 ½	2.697	6.890	3.779	5.271
Bayetas (rollos).	618	79	-	504	422	168
Lozas (piezas).	15	200	-	-	-	-
Loza (cocenas).	-	-	-	-	-	-
Libros y botica (cajones)	529	546	917	655	1.395	888
Jabón (arrobas).	-	-	-	-	-	-
Cruzuz (quintales).	2	½	-	2	4	-

CUADRO No. 8 (Continuación)

PRODUCTOS	1757	1760	1765	1768	1772	1775
Ropas y efectos de palmeo (palmes).	602.525	812.016	507.998	452.282	9.4.797	932.556
Vino y vinagre (arrobas).	61.573	46.944	59.195	71.293 ½	11.256	2.500
Aceite (arrobas).	15.124	10.427	15.560	9.739	2.343	7.650
Aguardiente (arrobas).	78.480	75.560	76.648 ½	65.232	31.122	88.231 ½
Hierro (quintales).	39.839 ½	38.511	42.899 ½	24.589	34.498 ½	24.134
Herrajes (quintales).	818 ½	350	158	453	—	—
Acero (quintales).	4.059	10.541	2.724	4.010	5.995	7.190
Clavazón (quintales).	1.241	23 ½	677 ½	210	1.135	564
Alambre (quintales).	93	571 ½	225 ½	—	145	75
Hojalata (barriles).	81 ½	717	56	25	351	32
Cera (arrobas).	37.436	64.867	56.500	16.714	44.124 ½	2.248
Papel (resmas).	250.372	430.133	642.895	148.563	491.562	182.886
Almendra (arrobas).	2.071	—	77	—	—	—
Pasas (arrobas).	—	28	—	—	—	—
Aceitunas (cuñetes).	1.050	200	635	—	—	—
Alcaparras (cuñetes).	—	—	—	—	—	—
Canela (libras).	148.115	192.015	385.495 ½	37.503	164.866	344.565
Pimienta (arrobas).	1.359 ½	5.235	1.780	430	3.315	1.346

CUADRO No. 8 (Continuación)

PRODUCTOS	1757	1760	1765	1768	1772	1776
Alhucerna (quintales).	-	-	-	-	-	-
Albayalde (quintales).	-	44	-	-	44	-
Cardenillo (libras).	6.937	-	-	-	325	-
Harina (barriles).	-	-	-	-	-	-
Plumas de escribir (millares).	306	-	-	-	587	244
Crudos (½ piezas).	19.368	31.051	33.528 ½	23.571	55.960	18.533
Crehuelas (piezas).	702	1.125	1.132	1.834 ½	3.020	9.429
Lienzos listacos (pzas)	432	667	660	3.225	1.800	1.850
Hilo blanco (libras).	-	-	-	-	-	-
Hilo acarreto (quintales).	323	102	53	156	275	47
Cintas reata (docenas).	1.000	-	-	-	-	-
Bayetas (rollos).	-	-	-	-	-	-
Lorias (piezas).	827	-	-	-	-	-
Loza (docenas).	-	-	-	-	-	-
Libros y botica (cajones).	849	787	980	296	558 ½	418
Jabón (arrobas).	-	-	-	-	-	-
Orcruz (quintales).	-	16	-	-	-	-

FUENTE: Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ. Op. cit. Tomo II, págs. 180-183.

Existía la orden de que todas las mercaderías se transportaran directamente al pueblo de Xalapa bajo control fiscal -tanto a la salida de Veracruz como a la entrada a ese poblado- exceptuando los frutos, como son; pasas, almendras, alcaparras, aceitunas que se les permitía su directa introducción al reino por su fácil descomposición ²⁵.

Dentro de los productos de importación predominaban las ropas y efectos de palmeo, consecuencia de la estricta prohibición de su elaboración en las colonias, por ello, existía siempre un mercado abierto para estos productos. A pesar las medidas restrictivas, no se lograba por completo el monopolio, lo cual se prueba con la información acerca de la flota de 1757, la cual a pesar de venir después de 22 años no presenta un numeroso incremento con respecto a la anterior y sólo transportó 602.525 palmos, lo que nos lleva a pensar que las colonias eran surtidas de estos efectos por otros medios. Es realmente en las dos últimas flotas de 1772 y 1776 (914.797 y 932.556 palmos, respectivamente) donde se aprecia un verdadero incremento

Con respecto a los productos agrícolas estos eran: el vino y el vinagre que venían en arrobas y en una misma partida; el aguardiente que presentaba elevada importación, por existir medidas prohibitivas de la elaboración en la colonia del de caña, así como su venta a los indígenas, eran posiblemente los blancos y mestizos quienes ingerían tal cantidad de aguardiente ²⁶; el aceite, que se utilizaba en la cocina criolla además de las grasas animales; las especias -pimienta y canela- que a pesar de que se producían en las Indias existe una mayoritaria frecuencia en el cuadro estadístico. Los frutos sin elaborar -aceitunas, alcaparras, pasa y almendras- eran como ya se ha mencionado, enviados a su destino inmediatamente de su descarga por su fácil corrupción; por último estaba la harina la cual era transportada en mínimas cantidades.

El hierro aparece como producto constante en todas las flotas y en grandes cantidades, ya que se especifica en quintales y si tomamos en cuenta que un quintal es igual a 100 libras y éstas a su vez a 46 kilogramos, nos arroja cifras significativas. Este metal se traía en forma de barras y hasta piezas ya elaboradas para diferentes usos, ya que para esta época se utilizaba en actividades navales y provenía principalmente de Vizcaya aunque una parte era exportado a Filipinas para la construcción de barcos.

Las mercaderías que ingresaban en menores cantidades eran: papel, alhucema, albayalde cardenillo, plumas de escribir, crudos, crehuelas, lienzos listados, hilo blanco, hilo acarreto, bayetas, lonas, loza, jabón, libros, botica, orozuz.

Otro grave problema que se presentaba en la realización de la feria era la escasez de moneda fraccionaria, no sólo porque había poca sino también porque todas las monedas eran acuñadas en la ciudad de México y de ahí se pasaban a las arcas de la hacienda o a las hóvedas de los comerciantes para ser embarcadas al extranjero y no circulaban en la economía doméstica²⁷. Además, en 1733 la Casa de Moneda imposibilitó el cambio de las barras de moneda al comprar en la feria y se ordenaba que primero debían de presentarlas allí para labrarlas de cuenta de su majestad, por ello, la privación del uso de las barras a sus dueños fomentó la falta de remisión para la negociación y cambio de los efectos²⁸.

Así, en el cuadro estadístico que comprende la importación de todas las flotas se puede apreciar que éstas transportaban, desde artículos de primera necesidad hasta de lujo como la loza de Valencia y Sevilla.

2. Los artículos de exportación.

Dado que se cuenta con el desglose de la carga de los navíos que emprendieron el viaje de retorno a la península y se especifica los productos y las cantidades que se transportaron ²⁹, se puede afirmar que los productos que se preferían para llenar las bodegas de los barcos al realizar el tornaviaje, eran principalmente de dos tipos; frutos de la tierra y metales preciosos. Entre los primeros encontramos: vainilla, purga, chocolate, cebadilla, achiote, azúcar, cacao, café, zarzaparrilla, pimienta, tabaco (en polvo y rama) y algodón y además había materias tintoreras como grana (fina, silvestre y en polvo), añil, palo de Campeche y palo brasilite.

Otros frutos de la tierra, manufacturas y minerales que se incluían en los navíos aunque en menores cantidades eran bálsamo, cueros al pelo, cueros curtidos, copal, cobre, carey, cascarilla, polvos Oaxaca, contrahierba, lana Vicuña, loza de China transportada en el Galeón de Manila que llegaba al puerto de Acapulco y seguía el camino triangular Acapulco- México-Veracruz y regalos. Por su parte la grana fina presentó un aumento constante a lo largo de este período. Comenzó con 3.500 arrobas en 1721 y se llegó a exportar 29.534 arrobas en la última flota de 1778. En cambio, el añil, la vainilla, el azúcar, el chocolate, el tabaco y la purga tuvieron diversas variaciones.

Se debe tomar en cuenta que las naves iban cargadas con grandes cantidades de metales preciosos, sobre todo de oro y plata, siendo especialmente importante éste último, por el momento histórico de intercambio.

CUADRO No. 9

DESCGLOSE DE LAS EXPORTACIONES DE LAS FLOTAS

PRODUCTOS	1721	1724	1727	1730	1734	1737
Grana fina (arobas).	3.500	11.633	6.827 ½	19.528	13.826 ¼	19.650
Grana si. vestre (arobas).	—	85	—	—	99 ½	22
Tinta añil (arobas).	13.351	28.176	3.087 ½	21.475	5.880 ½	10.541
Vainillas (arobas).	715	289 ½	39	260	35 ¼.	—
Vainillas (millares).	2	—	—	—	—	223
Chocolate (arobas).	303	701	84	732	11	417
Purga (arobas).	3.330 ½	569	850	1.500	1.816	5.594
Cebadilla (arobas).	92 ½	132 ¼	—	50	174	2.729
Ach. cte (arobas).	1 ¼	71	214	90	221	—
Bálsamo (arobas).	77 ¼	159 ¼	124	340	3	87
Cueros al pelo (unidades).	4.443	9.249	1.146	4.226	—	3.372
Cueros curtidos (unids.).	6.429	5.527	3.710	12.063	624	6.107
Azúcar (arobas).	13.731	1.007	2.616	17.136	9.148 ¼	33.556
Cacao (fanegas).	225	98	8	725	2.059	2.931
Café (arobas)	—	—	—	—	—	—
Copal (arobas).	948 ½	598 ¼	—	200	—	4
Zarza (arobas).	557	404	8	40	105	99
Pimienta (arobas).	—	—	—	—	—	—

CUADRO No. 9 (Continuación)

PRODUCTOS	1721	1724	1727	1730	1734	1737
Tabaco en polvo (airs).	97.317½	59.222	28.873	37.485	11.874 ½	20.593
Tabaco en rana (airs).	21.446	49.299	17.986 ¼	12.895	20.785	73 782
Palo Campeche (quint.).	2.255	1.928	115	1.483	-	2.100
Palo Brasilete (quint.)	517 ½	1.577	-	738	-	-
Cobre (quintales).	712	1.811	-	8	256	1 458 ½
Carey (arrobas).	28	69 ½	6	40	-	23
Cascarilla (arrobas).	96	265	-	180	496	670
Polvos Caxaca (arrobas)	57	49	12	25	-	-
Contrahieba (arrobas).	37	1.575	3	60	-	-
Algodón (arrobas).	-	-	-	3	-	-
Lana Vicuña (arrobas).	-	-	-	-	354	109
Losa de Chira y regalos (cajones).	424	491	97	337	52	421

CUADRO No. 9 (Continuación)

PRODUCTOS	1758	1766	1767	1770	1774	1778
Grana fina (arobas).	18.456	24.588	20.572	19.048 ½	24.650	29.534
Grana si vestre (arobas).	274	584	1.603	1.491 ½	1.144	1.003
Tinta añil (arobas).	21.020	9.162	548	451	787	3.710
Vainillas (arobas).	-	-	9	199	6	-
Vainillas (millares).	1.771	543	67	23	47	260
Chocolate (arobas).	178	38	4	-	-	-
Purga (arobas).	6.280	3.221	2.017	4.733	2.334	218
Cebadilla (arobas).	423	293	182 ½	151 ½	344	81
Ach. cte (arobas).	17	20	32	18	-	-
Bálsamo (arobas).	541	27	19	-	-	-
Cueros al pelo (un. dades)	5.707	10.906	3.688	1.050	1.536	-
Cueros curtidos (unids).	5.455	3.005	3.068	4.284	10.576	1.305
Azúcar (arobas).	207.499	213.503	91.446 ½	27.819	5.016	4.116
Cacao (fanegas).	151 ½	507 ½	983 ½	104	1.431	161 ½
Café (arobas)	132	34	-	-	-	-
Copal (arobas).	686	817	141 ½	-	-	57
Zarza (arobas).	143	5	-	51	-	306
Pimienta (arobas).	21	-	-	-	-	25
Tabaco en polvo (arrs).	25.389 ½	24	18.064	3.786	4.340	-

CUADRO No. 9 (Continuación)

PRODUCTOS	1758	1761	1757	1770	1774	1778
Tabaco en rama (arros).	6.574	-	7.133 ½	1.589 ¼	5.135	-
Palo Campeche (quint.).	7.374	8.308	2.302	500	-	700
Palo Brasilete (quint.)	24	-	-	-	-	-
Cobre (quintales).	3.789 ¼	4.720	3.822	985 ½	18	6.523
Carey (arrobos).	5	39	35	3	5	-
Cascarilla (arrobos).	-	185	709	-	-	-
Polvos Caxaca (arrobos)	-	5	-	-	9	-
Contrahieba (arrobos).	5	-	-	-	-	-
Algodón (arrobos).	1.738	843	935	130	1.105	173
Lana Vicuña (arrobos).	-	-	-	-	-	-
Losa de Chira y regalos (cajones).	118	23	14	16	70	5

FUENTE: Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ. *Op. cit.* Tomo II, págs. 222-225.

E. El tornaviaje de las flotas.

Teóricamente la feria debería tener una duración de 10 meses, desde su atraco en el puerto de Veracruz hasta su partida a Cádiz. Las órdenes eran las siguientes: a partir del arribo de la flota se daban dos meses para el traslado de los efectos al pueblo de Xalapa; inmediatamente se declaraba abierta la feria, teniendo una duración de seis meses y dos meses más para transportar los efectos que se llevarían a la península, cumpliéndose así 10 meses. Además se daban seis meses para la venta de rezagos, gozándose todo ese tiempo de libertad de alcabalas ³⁰.

CUADRO No. 10

FLOTAS	LLEGADA VERACRUZ	SALIDA VERACRUZ	DURACIÓN
1720	26 - X - 1720	29 - V - 1721	7 MESES
1723	20 - IX - 1723	21 - V - 1724	8 MESES
1725	21 - 22 - IX - 1725	9 - VI - 1726	9 MESES
1729	18 - 28 - X - 1729	3 - V - 1730	7 MESES
1732	24 - 28 - X - 1732	25 - V - 1733	7 MESES
1735	18 - II - 5 - III - 1736	10 - V - 1737	14 MESES
1757	10 - 11 - V - 1757	2 - V - 1758	12 MESES
1760	4 - IX - 1760	3 - V - 1761	8 MESES
1765	15 - 16 - V - 1765	19 - XI - 1766	18 MESES
1768	26 - III - 1769	27 - IV - 1770	13 MESES
1772	12 - VIII - 1772	30 - XI - 1773	15 MESES
1776	25 - VII - 1776	16 - I - 1778	18 MESES

FUENTES: I. Joaquín REAL DÍAZ. *Op. cit.* pág. 15 y Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ. *Op. cit.* págs. 278-279.

Sin embargo, no se encuentra alguna flota que haya respetado esta orden, pues como ya se ha mencionado, los comerciantes tanto de la colonia como de la península imponían sus intereses personales. Así, las que permanecieron más tiempo (dieciocho meses) fueron la de 1765 y 1776. Las que duraron menos fueron tres: 1720, 1729 y 1732 con siete meses respectivamente; y la única que se acercó más al tiempo establecido fue la de 1725 con nueve meses de duración.

Varios fueron los motivos que dieron origen al retraso de la partida de los navíos; principalmente la falta de venta en el tiempo establecido, lo cual originaba cuantiosos rezagos y llevaba a que en muchas ocasiones se pedía se pudieran internar en el reino para su pronto desembarazo³¹. En otras ocasiones como en el caso de la flota de 1735 se vislumbraba una guerra con Inglaterra.

En el caso de la flota que comandó Antonio de Ulloa, en 1776, se conjugaron diversas razones: la inseguridad en el mar, a causa de la coyuntura internacional -guerra declarada y abierta entre España y Portugal, rebelión de las Trece Colonias contra Inglaterra y tensión entre ésta y Francia-; discordancia con la fecha fijada por el virrey; serias averías encontradas en el casco del navío capitana de flota Dragón³².

El proyecto de flotas de 1720 establecía como fecha de salida del puerto de Veracruz a más tardar el 15 de abril. Sin embargo con el siguiente cuadro estadístico se puede apreciar que la mayoría no lo realizó de esa manera:

CUADRO No. 11

FLOTAS	SALIDA VERACRUZ	LLEGADA CÁDIZ	DURACIÓN
1720	29 - V - 1721	19 - IX - 1721	114 DÍAS
1723	21 - V - 1724	23 - VIII - 1724	95 DÍAS
1725	9 - VI - 1726	5 - III - 1727	270 DÍAS
1729	3 - V - 1730	18 - VIII - 1730	108 DÍAS
1732	25 - V - 1733	Naufragó 15-VII- 1733	
1735	10 - V - 1737	28 - VIII - 1737	111 DÍAS
1757	2 - V - 1758	4 - VIII - 1758	95 DÍAS
1760	3 - V - 1761	13 - IX - 1761	134 DÍAS
1765	19 - XI - 1766	13 - III - 1767	115 DÍAS
1768	27 - IV - 1770	22 - VII - 1770	87 DÍAS
1772	30 - XI - 1773	18 - III - 1774	109 DÍAS
1776	16 - I - 1778	28 - VI - 1778	164 DÍAS

FUENTE: Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ. *Op. cit.* págs. 278-279.

Como se puede apreciar claramente, fue una constante las salidas en el mes de mayo lo prueban las siete flotas que zarparon en esa época: 1721, 1724, 1730, 1733, 1737, 1758 y 1761, esto se explica porque era la temporada climáticamente más segura. Siendo una excepción la flota de 1732 al mando de Rodrigo de Torres, que naufragó el 15 de julio de 1733 en el canal de las Bahamas perdiendo prácticamente la totalidad de la flota.

Sólo dos se aventuraron a salir en el mes de noviembre que era muy arriesgado por los peligros que ofrecían los temporales: 1766 y 1773, sufriendo ambas flotas las consecuencias, al enfrentarse al mal tiempo y tener serios desperfectos en algunas de sus naves.

Es importante señalar que tanto en el viaje de ida como de retorno los navíos hacían una escala en La Habana para la aguada, provisiones y composturas de algún barco que presentara dificultades técnicas que le impidieran emprender el largo viaje al puerto de Cádiz.

La mayoría de las flotas presentan la particularidad de que varios de sus buques habían pedido a la corona permiso de retornar a la península sin esperar al grueso de las naves. En repetidas ocasiones lo hicieron incluso antes de zarpar del puerto de Cádiz, arribando a las Indias con la autorización de sólo descargar y volver inmediatamente. Ello conllevó a que el tornaviaje lo realizaran un mínimo de flotas.

¹ Antonio de SOLANO Y PÉREZ LILA. Op. cit. pág. XXI. Los datos de la duración del viaje fueron ajustados de acuerdo con los presentados por Antonio García-Baquero González en: Cádiz y el Atlántico (1717-1778). (El comercio colonial español bajo el dominio gaditano). T.I. Sevilla, 1976, págs. 278-279.

² Ibidem. pág. XX.

³ Dos de los navíos mercantes arribaron después al puerto de Veracruz debido a una borrasca, uno el 14 de octubre y el otro el 23 del mismo mes. J. Joaquín REAL DÍAZ. Op. cit. pág. 43.

⁴ Por la poca cantidad de flotas agrupadas, como es el caso de verano en donde se encuentran dos y el parámetro de comparación sería limitado.

⁵ Antonio SOLANO Y PÉREZ LILA. Op. cit. pág. XXI.

⁶ Real Cédula de enero 16, 1740. Reales Cédulas, V.60, exp.4, A.G.N. Méx.

⁷ Como la obligatoriedad de que fuesen embarcaciones de pequeño porte, prohibición de transportar pasajeros, obligatoriedad de respetar los tiempos de navegación, etc. Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ Op. cit. pág. 175.

⁸ Ibidem. pág. 177.

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid. pág. 164.

¹¹ Los datos referentes al número de navíos de guerra y mercantes de la primera flota no se concentran en la fuente consultada, únicamente se cuenta con el total, por ello, sólo se trabajará, en esos casos, con el de las 11 flotas restantes.

¹² Sólo arribaron al puerto de Veracruz 14 navíos porque en el trayecto naufragaron 2: "Buen Consejo" y "Prusiano". A.H.H., Leg. 635, exp. 14, A.G.N., Méx.

¹³ Ibid. pág. 154.

¹⁴ Francisco de SOLANO Y PÉREZ LILA. Op. cit. pág. XXIII.

¹⁵ Cf. Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ. Op. cit. págs. 234-236.

¹⁶ Ibid. págs. 243-244.

¹⁷El naufragio de 7 buques merió la carga total, José Joaquín nos indica que se redujo a 6 010 toneladas. J. Joaquín REAL DÍAZ. Op. cit. pág. 15. Además de perderse, aproximadamente, de 6 a 7 millones de pesos. A.H.H., Leg. 635, exp. 14, A.G.N., Méx.

¹⁸Liss PEGGY K. Op. cit. pág. 137.

¹⁹Miguel LERDO DE TEJADA. Op. cit. pág. 332.

²⁰Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ. Op. cit. pág. 244.

²¹Ibidem. pág. 311.

²²Ibid. Tomo II, págs. 180-185.

²³Francisco de SOLANO Y PÉREZ LILA Op. cit. pág. XXV.

²⁴A.H.H., Leg. 599, Exp. 2, y Real Cédula de 1 de agosto, 1735. Cédulas Reales, V. 55, f. 172.

²⁵Real Cédula de 18 de junio, 1732. Cédulas Reales, V. 51, f. 224, A.G.N.

²⁶Francisco de SOLANO Y PÉREZ LILA. Op. cit. pág. XXVII.

²⁷Richard L. GARNER. "Exportaciones de circulante en el siglo XVIII (1750-1810), en: Historia Mexicana, V. XXXI, No. 4 [124] (abril-junio 1982), pág. 548.

²⁸Real Cédula de 26 de junio, 1733. Cédulas Reales, V. 52, f. 164.

²⁹Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ. Op. cit. págs. 222-225.

³⁰Real Cédula de 24 de abril, 1772. Cédulas Reales, V. 100, f. 230, A.G.N.

³¹Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ. Op. cit. págs. 278-281.

³²Francisco de SOLANO PÉREZ LILA. Op. cit. pág. XXX.

CONCLUSIONES

El comercio entre España y Nueva España se realizó desde que tuvieron contacto españoles e indígenas, con el tiempo las necesidades crecieron y aumentó considerablemente, por lo que se tuvo la necesidad de contar con una reglamentación más estricta.

Al principio el intercambio comercial se realizaba en el puerto de Veracruz pero por sus condiciones climáticas tan especiales, se optó por la ciudad de México. Sin embargo, en ese lugar los comerciantes locales obtenían demasiada ventaja económica sobre los peninsulares. Por lo que se decidió entonces establecer la feria en el pueblo de Xalapa porque contaba con un clima templado y estaba en el camino México-Veracruz.

La primera feria celebrada en Xalapa fue en 1720, fecha en que la Corona implementó la reglamentación para flotas y galeones en donde trató de recuperar el control perdido paulatinamente a lo largo de 2 siglos. Dicha ordenanza estableció: los tiempos de salida y llegada de las naves, la composición de las flotas, la cargazón, las mercaderías y volúmenes que se deberían transportar, entre otros puntos.

Pero durante el tiempo de relajación mercantil, habían florecido grupos económicamente poderoso, tanto en la península como en las colonias que ejercían su dominio económico y cambiaban las reglas según sus necesidades e intereses particulares. Esto origina que no se llevará a cabo lo establecido en la reglamentación y continúen los desordenes fiscales y administrativos.

Aunado a lo anterior, la política económica española no ayudó a realizar un verdadero cambio. El mercantilismo español puso énfasis en la acumulación de metales preciosos, estableciendo medidas prohibitivas tendientes a proteger la industria interna de la metropoli y el comercio, por ello, todos los recursos productivos, humanos y de capital estaban destinados a la extracción de oro y plata en las colonias desatendiendo así otros campos de la actividad económica.

Reflejo de esta mentalidad mercantil -entre otras cosas- era el establecimiento de las flotas, las cuales tenían como función comercial surtir de manufacturas a las colonias y regresar a la península con caudales y materias primas. Existió un monopolio mercantil por parte de los comerciantes del Consulado de Cádiz y de la ciudad de México. Las medidas monopólicas establecidas con sus colonias hacían que existiera una dependencia económica con la metropoli

Al enfrentarse España con Inglaterra se observó claramente la superioridad política, económica y social de este último sobre el primero. Y a pesar de las medidas monopólicas, los comerciantes ingleses logran traspasarlo, por un lado, con el navío de permiso y por otro, con sus posesiones en el Caribe, realizando un comercio ilícito pero continuo.

ARCHIVO

Archivo General de la Nación. AGN.

Ramo Archivo Histórico de Hacienda, legajos: 109, 183, 213, 217, 395, 442, 502, 599, 634, 635, 1041, 1152.

Ramo Marina, volúmenes: 4, 10.

Ramo Reales Cédulas (originales), volúmenes: 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 71, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 100, 101, 102, 103, 104, 107, 108, 109, 110, 111,

BIBLIOGRAFÍA

AGUIRRE BELTRÁN, Gonzalo.

La población negra de México 1519-1810. México, Ediciones Fuente Cultural, 1946, 347p.

ARCILA FARIAS, Eduardo.

Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España. México, SepSetentas (117), 1974, 159p.

AZCOITIA, Francisco Xavier.

Reseña de la ciudad de Xalapa. Veracruz, Xalapa-Emíquez, 1943, 135p.

BLAZQUEZ DOMÍNGUEZ, Carmen.

Xalapa. Veracruz, Archivo General del Estado de Veracruz, 1992.

BORCHART DE MORENO, Christiana Renate.

Los mercaderes y el capitalismo en la ciudad de México: 1759-1778.

México, F.C.E., 1984, 306p.

BRADING, D.A.

Mineros y comerciantes en el México Borbónico (1763-1810). México,

F.C.E., 1993, 498p.

BURKHOLDER, Mark A. y D. S. Chandler.

De la impotencia a la autoridad. México, F.C.E., 1984, 478p.

CALDERÓN QUIJANO, José Antonio.

Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos III. Tomo I,

Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1967.

CARRERA ESTAMPA, Manuel.

"La feria de Jalapa en 1769", en: Boletín del Archivo General de la

Nación Vol. 5 (3), México, Talleres Gráficos de la Nación, 1934

"Las ferias novohispanas", en: Las ferias comerciales de Nueva España.

México, Instituto Mexicano del Comercio Exterior, 1959.

CASTORENA Y URSUA y SAHAGÚN DE AREVALO.

Gacetas de México. Vol. I, México, SEP., 1949.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio.

Hechos y Figuras del siglo XVIII español. España, Siglo XXI de España

editores. S.A., 1973, 268p.

Sociedad y Estado en el siglo XVIII español. Barcelona, Ariel S. A.,

1984, 532p.

FISHER, John.

"Iberoamérica colonial", en: Pablo Emilio Pérez Mallaina y otros.
Historia de Iberoamérica. Vol. II. Historia Moderna, Madrid, Cátedra,
1990.

FOZ FOZ, Pilar.

La revolución pedagógica en Nueva España (1754-1820). Tomo I,
Madrid, Consejo Superior de investigaciones científicas, 1981. 508p.

GARCÍA BARRERA, Olga Lina.

De la educación femenina en México. Colegio de las Vizcainas. México,
UNAM, 1978.

GARCÍA CUBAS, Antonio.

Diccionario Geográfico y Biográfico de los Estados Unidos Mexicanos.
Vol. III, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1889.
408p.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio.

Cádiz y el Atlántico (1717-1778) (El comercio colonial español bajo el
monopolio gaditano). Tomos: I y II, Sevilla, Escuela de Estudios
Hispano-Americanos de Sevilla, 1976.

GARNER, Richard L.

"Exportaciones de circulante en el siglo VXIII (1750-1810)", en: Historia
Mexicana. Vol. XXXI, no. 4[124] (abril-junio 1982).

GERHARD, Peter.

Geografía histórica de Nueva España. México, UNAM., 1986.

México en 1742. México, José Porrúa e Hijos, 1962.

GÓMEZ, GÓMEZ, Amalia.

Las visitas de la Real Hacienda novohispana en el reinado de Felipe V (1710-1733). Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1979, 273p.

GONZÁLEZ DE COSSÍO, Francisco.

Xalapa. Breve reseña histórica. México, 1957, 488p.

HALPERIG, Donghi.

Historia de América Latina 3. Reforma y Disolución de los imperios Ibéricos 1750-1850. Madrid, Alianza Editorial, 1985.

HERR, Richard.

España y la Revolución del siglo XVIII. Barcelona. Cultura e Historia Aguilar, 1964, 417p.

LERDO DE TEJADA, Miguel.

Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1850, 424p.

Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy. México, Imprenta de Ignacio Cumplido.

LISS, Peggy K.

Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y de las Revoluciones de Independencia. México, F.C.E., 1989, 394p.

MOYANO PAHISSA, Angela, et. al.

E.U.A. Síntesis de su historia I. Vol. 8, México, Instituto Mora y Alianza Editorial Mexicana, 497p.

PALACIO ATARD, Vicente.

La España del siglo XVIII. El siglo de las reformas. Madrid. UNED.,
1978, 175p.

PASQUEL, Leonardo.

El Convento Franciscano. México, Estampas Xalapeñas, 1984, 80p.

Viajeros en el Estado de Veracruz. Veracruz, Citlaltepec, 1979.

POYET.

Monografía de Xalapa 1863. Veracruz, Citlaltepec, 1962.

REAL DÍAZ, José Joaquín.

Las ferias de Jalapa. Sevilla, Publicaciones de la Escuela Americanos,
1959.

REES, Peter

Transportes y comercio entre México y Veracruz 1519-1910. México,
SepSetentas(304), 1979, 190p

RIVA PALACIO, Vicente.

México a través de los siglos. Tomo II: "El virreinato", México, Cumbre,
1977, 930p.

RIVERA CAMBAS, Manuel.

Historia Antigua y moderna de Jalapa y de las Revoluciones del Estado
de Veracruz I. México, Ignacio Cumplido. 1869.

RUBIO MAÑE, J. Ignacio.

Introducción al Estudio de los virreyes de Nueva España 1535-1746.
Vol. III. "Expansión y defensa". México, UNAM, 1961, 350p.

"La feria de Jalapa y los proyectos para erigirla en ciudad 1736", en:
Boletín del Archivo General de la Nación. Vol. 26(4), México, Talleres
Gráficos de la Nación, 1955.

SOLANO Y PÉREZ LILA, Francisco de.

Antonio de Ulloa y la Nueva España. México, UNAM. 1987, 426p.

TARDIFF, Guillermo.

Historia general del comercio exterior mexicano 1503-1847. México,
1968.

TRENS MARENTES, Manuel B.

Historia de Veracruz. Vol. 2, Jalapa-Enriquez, Citlaltepetl, 1947, 655p.

VIQUEIRA ALBAN, Juan Pedro.

¡Relajados o reprimidos?. Diversiones públicas y vida social en la ciudad
de México durante el siglo de las luces. México, F C E, 1987, 302p

VICENS VIVES, Jaime

Historia social y económica de España y América. Tomo IV: "El siglo
XVIII en España y América", Barcelona, Vicens-Vives, 475p.

YUSTE LÓPEZ, Carmen.

Comerciantes Mexicanos en el siglo XVIII. México, UNAM., 1991.