

APORTACIONES AL ESTUDIO DEL COMERCIO NOVOHISPANO CON EL CARIBE EN EL SIGLO XVII: EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE VERACRUZ CON LA ISLA DE CUBA.

Emiliano Gil Blanco (ACISAL).

1.- INTRODUCCIÓN AL COMERCIO NOVOHISPANO, EN GENERAL, Y DE VERACRUZ, EN PARTICULAR¹.

La característica principal del sistema comercial castellano establecido con América fue la de recaudar más impuestos para la Corona. Como consecuencia, todos los circuitos mercantiles estuvieron condicionados a la cuantificación de las mercancías intercambiadas para poder calcular los derechos tributarios correspondientes.

Esta finalidad fiscal del comercio americano obligó a la Corona a monopolizar el intercambio intercontinental e intercolonial en todos sus aspectos. Con este fin fueron designados, en un primer momento, los puertos de Veracruz y Portobelo como cabezas del comercio colonial de América, creándose el eje Sevilla-Veracruz-Portobelo como base del trato mercantil, e impidiéndose todo intercambio directo a través de terceros puertos americanos o castellanos.

La implantación de este rígido monopolio estuvo amparado por una legislación proteccionista para regular desde la utilización de medios originarios de Castilla para el tráfico con América al veto de determinados cultivos en América dañinos para la agricultura castellana, pasando por la prohibición del comercio a extranjeros.

Para poder alcanzar el control de todo intercambio con América, fue necesario poder disponer de una flota mercante y de guerra poderosas que limitasen el tráfico de manufacturas de la competitiva industria europea del momento. Pero la posesión de una potente armada disuadía por Castilla sin una mentalidad mercantilista de sus habitantes, abriría la puerta del comercio a los mercaderes de potencias extranjeras a fines del siglo XVII².

Con el siglo XVII va unida la famosa "crisis" económica, que, si bien comenzó en los años ochenta del siglo anterior, marcó buena parte del mismo y repercutirá fundamentalmente en el intercambio entre Castilla y América, en las transacciones intercontinentales. Un índice de la depresión lo encontramos en la recaudación de la Real Hacienda, que, si bien se mantuvo estable hasta 1625, comenzó a decaer a partir de 1638.

Esta disminución de los ingresos en las Cajas de los puertos no sólo fueron consecuencia de la reducción del comercio intercontinental, sino que también influyó de forma importante el fraude existente en todos los estamentos del comercio y de la sociedad colonial³. También influyó la creciente piratería y el contrabando con extranjeros⁴. Todas ellas interrelacionadas, sobre todo en zonas con poco o nulo tráfico comercial directo con Castilla u otros puertos "oficiales", influyeron en la declinación del comercio intercontinental o de flotas.

Sin embargo, sus efectos en los intercambios regionales, entendiéndose estos como los realizados por los mercados americanos, no se vieron afectados por la caída del tráfico con la metrópoli. La causa de

¹ El presente artículo forma parte de una investigación más amplia y centrada en el comercio del puerto de Veracruz durante los años 1587 a 1650, con datos obtenidos del ramo de Almojarifazgo de la Caja Real de Veracruz del Archivo General de Indias.

² VILLALOBOS, Sergio: *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile (1700-1811)*. Buenos Aires, 1979. Pág. 13. Fundamentalmente fue a través del contrabando, saturando de mercancías los mercados americanos, el origen del comercio de otros países europeos con América.

³ MOYA PONS, Frank: *Historia colonial de Santo Domingo*. Santiago de Chile, 1979. Pág. 115.

⁴ MUÑOZ PEREZ, José: "El comercio de Indias bajo los Austrias y los tratadistas españoles del siglo XVII". *Revista de Indias*, XVII (Abril-junio, 1957). Págs. 209-221. Cita un memorial del siglo XVII en el que se exponen las causas del contrabando en América. Para el caso de Santo Domingo el contrabando redujo la recaudación de la Real Hacienda en doscientos mil ducados. Vid. MOYA PONS, Frank: *Historia colonial ...* Págs. 108 y 115.

este hecho radicó en el cambio de manos de la riqueza originada en América, que pasó a manos de las clases comerciales y políticas de la colonia⁵, por el surgimiento de una incipiente industria colonial manufacturera que vino a suplir a la metropolitana, y por la gran competencia comercial de las potencias extranjeras, fundamentalmente Holanda e Inglaterra.

Si tuviésemos que caracterizar de una forma legal el comercio entre Castilla y América, lo haríamos destacando el desnivel de la balanza mercantil, la superioridad de las manufacturas europeas frente a las castellanas, de las importaciones sobre las exportaciones americanas, de la remisión de metales preciosos para compensar la balanza comercial, de la preponderancia de los mercaderes europeos frente a los americanos, del proteccionismo castellano y de la existencia de una gran bolsa de fraude y de contrabando, como ya hemos citado anteriormente.

Dentro de este sistema comercial, el papel que desempeñó el puerto novohispano de Veracruz fue la de puerta del comercio novohispano en el Atlántico y estuvo siempre matizado por la capital del virreinato, México, que no sólo fue el centro político sino también el económico del virreinato. De hecho fue en México donde se instalaron en un principio las ferias y en ella se erigió el primer consulado de mercaderes del virreinato⁶. También eran mexicanos la mayor parte de los comerciantes que participaron en este comercio y sólo acudían a Veracruz cuando arribaba alguna flota. Estos mercaderes acapararon el 90% del valor de las mercancías negociadas en este circuito⁷. A finales del siglo XVII este papel director del comercio novohispano, en particular, y colonial, en general, fue acaparado por mercaderes extranjeros⁸, a excepción del comercio del cacao⁹.

La insalubridad y los fuertes vientos hicieron del puerto un lugar inhabitable y condicionaban estos últimos su tráfico a dos periodos anuales¹⁰. Veracruz fue el puerto "oficial" de México, por donde salieron las mercancías negociadas en la capital con dirección a Sevilla y a otros puertos del Caribe. Por este puerto pasaron el 99,9% de las mercancías novohispanas y el 39% del comercio entre América y Castilla¹¹.

Las características del tráfico comercial veracruzano fueron, durante toda la época virreinal, su dependencia del comercio realizado con Sevilla, los elevados costes de los fletes de las embarcaciones, la elevada carga impositiva, el desbordamiento de su puerto, las dificultades de la navegación en la zona, el contrabando, la piratería, la fuga de metales preciosos para cubrir la balanza comercial novohispana, el localismo de sus mercaderes y la diversificación de sus mercados. Todas estas características pueden extrapolarse a cualquier otro puerto de la América colonial al ser consecuencia de una legislación común.

La dependencia del tráfico veracruzano del comercio intercontinental puede verse en el volumen de las mercancías negociadas, que alcanzaron el 89,9% del total, el 87,8% de sus exportaciones y el 90,8% de sus importaciones; mientras que el intercambio con el resto de puertos americanos tan sólo supuso el 10,1%, el 12,2 de sus exportaciones hacia este área y el 9,2% de sus importaciones durante

⁵ CHIARAMONTE, José Carlos: "En torno a la recuperación demográfica y la depresión económica novohispanas durante el siglo XVII. *Historia Mexicana*, XXX (1981) N° 4. Págs. 561-604.

⁶ ARCILA FARIAS, Eduardo: *El comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII*. México, 1950. Pág. 14.

⁷ Según J.F. de la Peña, los inventarios de bienes novohispanos por él manejados nos dan a conocer que de diecisiete mercaderes mexicanos cinco controlaron el 90% del capital declarado y dos eran dueños del 36,4% del mismo. PEÑA, José F. de la: *Oligarquía y propiedad en Nueva España, 1550-1624*. México, 1983. Págs. 108-109. También RAMOS PEREZ, Demetrio (Coord.): *Historia de América. Parte Segunda: La América virreinal de los Austrias*. Madrid, 1987. P-ag. 207.

⁸ MUÑOZ PEREZ, José: "El comercio de Indias bajo los Austrias...".

⁹ Los comerciantes que se dedicaban a este comercio eran en su mayoría venezolanos, concretamente de Caracas, Cumaná y Maracaibo. ARCILA FARIAS, Eduardo: *El comercio entre Venezuela y México...* Pág. 65.

¹⁰ El primero de ellos era desde principios del mes de mayo hasta mediados de junio, y el segundo durante el mes de septiembre. CHAUNU, Pierre: "Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII". *Historia Mexicana*, IX (1960). Pág. 535. Del mismo autor: *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*. Sevilla, 1983.

¹¹ Veracruz, como Acapulco, fueron los únicos puertos "oficiales" de salida y entrada de mercancías del virreinato novohispano durante los siglos XVI y XVII. CHAUNU, Pierre: "Veracruz en la segunda mitad..." Pág. 546. PEÑA, José F. de la: *Oligarquía y propiedad ...* México, 1983. Pág. 107.

el primer cuarto del siglo XVII¹². El tráfico del puerto también nos demuestra esta influencia, puesto que el 80% de las embarcaciones que pasaron por él venían de Sevilla, frente al 20% restante procedentes de otros puertos caribeños.

También debemos tener en cuenta que el comercio intercolonial de Veracruz dependía de las flotas de Castilla, como lo demuestra el flujo de embarcaciones en el puerto. La llegada de las flotas hacia el mes de junio atraía a embarcaciones de otros puertos coloniales desde marzo hasta junio en que marchaban con las bodegas repletas de mercancías europeas. Por otro lado, la salida de las flotas para hibernar en La Habana en septiembre incrementaba el tráfico de entrada desde el mes de agosto hasta octubre en que partían hacia otros destinos caribeños. En consecuencia, queda establecida una nueva periodificación del tráfico, diferente a la establecida por P. Chaunu ¹³, dividido en dos tiempos; uno de actividad vinculado a la entrada y salida de las flotas de Nueva España y de siete meses de duración, y otro de escaso movimiento el resto del año vinculado al tráfico intercolonial.

El número de embarcaciones que utilizaron el puerto de Veracruz puso en evidencia su escasa capacidad y poco margen de maniobra, que fueron la causa, junto con su insalubridad, del cambio de localización de la ciudad en tres ocasiones. Estas dos características, junto con la peligrosidad de la navegación en el Caribe, hicieron que los fletes de las mercancías de este tráfico fueran sustancialmente elevadas, con el consabido encarecimiento de unos precios excesivamente gravados.

Otra característica del puerto de Veracruz, y de todo el continente americano, fue la falta de circulante. Como consecuencia de la necesidad de metales preciosos para financiar los grandes proyectos europeos de la monarquía castellana, los tratos comerciales se realizaron en su mayor parte a crédito¹⁴. La mayor parte de las colonias americanas, al no tener un comercio directo con la metrópoli, necesitaron del débil comercio intercolonial para poder subsistir, y fue Veracruz la que abasteció de numerario y de mercancías a estos territorios. De esta forma se consiguió evitar su despoblamiento y mantener el poder castellano en estas zonas tan desasistidas.

Este dinamismo veracruzano tuvo como radio de acción todo el Caribe, incluyendo Tierra Firme y Venezuela. La distribución de los mercados del tráfico realizado por Veracruz en esta zona geográfica queda establecida en la siguiente tabla¹⁵:

TABLA I: DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LOS MERCADOS DEL TRÁFICO DEL PUERTO DE VERACRUZ (1600-1622).

MERCADOS	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	GLOBAL
	%	%	%
Costa mexicana ¹⁶	80.0	25.6	63.0
Islas del Caribe ¹⁷	5.5	54.2	16.7
Tierra Firme ¹⁸	2.4	13.6	4.8
Desconocidos	12.1	6.6	15.5
TOTAL	100.0	100.0	100.0

¹² Del comercio de Nueva España con Castilla, la primera no será su beneficiaria, sino que obtuvo beneficios reducidos al estar dominado por el Consulado de Sevilla. GIL BLANCO, Emillano: "El almojarifazgo como índice de Interpretación del comercio del puerto de Veracruz (1600-1622)". *Estudios de Historia Social y Económica de América*, 2 (1986). Pág. 105 y 111.

¹³ P. Chaunu hace depender todo el tráfico del puerto de Veracruz del clima, de los fuerte vientos o "nortes" que soplaban en esta parte del Golfo de México. CHAUNU, Pierre: "Veracruz en la segunda mitad..." Pág. 535.

¹⁴ BAKEWELL, Peter S.: *Minería y sociedad en el México Colonial: Zacatecas (1546-1700)*. Madrid, 1976. Págs. 293 y ss.

¹⁵ GIL BLANCO, Emillano: "El almojarifazgo...". Pág. 115.

¹⁶ Tabasco, Campeche, Coatzacoalcos, Tamiagua, Pánuco, Tampico, Guatemala, Honduras y Florida.

¹⁷ La Habana, Santo Domingo, Puerto Rico y Jamaica.

¹⁸ Cartagena, Margarita, Cumaná, Caracas y Maracaibo.

El comercio de cabotaje que se realizó con la costa mexicana lo hemos dividido en dos zonas atendiendo a su valor mercantil y con Veracruz como punto de separación entre ambas. La primera zona, situado al norte del puerto, mantuvo un comercio de poca importancia en el primer cuarto del siglo XVII, cambiando la tendencia con el boom de la minería novohispana, ya que se abastecieron los centros mineros a través del río Pánuco; los terminales de esta zona fueron Tamiahua, Tampico, Pánuco y la Florida.

La segunda zona, de intercambio más rico, implicó a los puertos situados al sur de Veracruz, Campeche, Tabasco, Coatzacoalcos, Honduras y Guatemala, tan sólo el comercio realizado con los dos primeros supusieron el 72,6 y el 27% de las importaciones y el 79 y el 19,6% de las exportaciones, respectivamente, del puerto de Veracruz. Los productos intercambiados fueron, principalmente, añil, cochinilla y cacao, todos ellos destinados fundamentalmente al mercado europeo¹⁹.

Del tráfico mercantil entre el puerto novohispano y las islas del Caribe sólo mencionaremos los contactos con La Habana, único emporio comercial significativo, gracias a su función de estación naval de flotas y galeones en su camino de retorno a la metrópoli²⁰, que supuso el 94.5% de las exportaciones y el 5.5 de las importaciones de la zona y que más adelante desarrollaremos. Fundamentalmente se enviaron a La Habana productos agrícolas novohispanos para el aprovisionamiento de la gente de mar a cambio de su tabaco. Este intercambio sufrió una importante alteración en el año 1672 por que la isla empezó a cultivar el trigo y por el contrabando realizado por los holandeses en la zona²¹.

Con Tierra Firme fueron el cacao y los cueros la base del comercio con Nueva España. Cartagena fue el puerto más importante de este intercambio puesto que el 94.2% del valor de las mercancías negociadas provenían de este puerto²². En el segundo cuarto del siglo XVII el comercio del cacao venezolano con destino al puerto de Veracruz superó al realizado con Cartagena²³.

Como conclusión, los múltiples problemas del puerto de Veracruz no impidieron el desarrollo comercial novohispano en el Caribe durante el siglo XVII, aunque sí lo dificultaron. Su papel dentro del sistema mercantil novohispano tan sólo consistió en distribuir las mercancías manufacturadas europeas y novohispanas a los mercados coloniales.

La dependencia comercial de América con respecto a Castilla condicionó los periodos estacionales del tráfico a siete meses al año de plena actividad y a cinco de menor movimiento comercial.

La diversificación de los mercados y la supremacía de las exportaciones sobre las importaciones son otras dos características del comercio intercolonial veracruzano. Las tres zonas en que hemos dividido este comercio se caracterizan por la importación de productos tintóreos, Costa mexicana; la exportación de productos agrícolas para las flotas, Cuba; y por el comercio del cacao, Tierra Firme. Por el valor de las mercancías negociadas será la costa mexicana la que destaque con mucha diferencia con respecto a las islas del Caribe y Tierra Firme.

La pervivencia del sistema comercial veracruzano que hemos descrito continuará hasta bien entrado el siglo XVIII, hasta la aparición del "libre comercio".

¹⁹ GIL BLANCO, Emiliano: "El almojarifazgo...". Pág. 116. Campeche tuvo también unos importantes astilleros navales, siendo el blanco de los piratas durante toda la época colonial por su importancia y riqueza. Para conocer este último aspecto véase CASADO ARBONIES, Javier y GIL BLANCO, Emiliano: "Introducción al estudio del Virrey de México Conde de Banos". *Anales Complutenses*. I (1987). Págs. 77-111.

²⁰ La Habana consiguió esta función, en lugar de Puerto Rico o Santo Domingo, por su seguridad, con la consiguiente ruina e incomunicación de estas dos últimas islas. RIVEREND BRUSONE, Julio: "Relaciones entre Cuba y Nueva España (1518-1820)". *Revista de Historia de América*. 1954. Pág. 55.

²¹ RAMOS PEREZ, Demetrio (Coord.): *Historia de América*. Pág. 196. RIVEREND BRUSONE, Julio: "Relaciones entre Cuba y Nueva España...". Pág. 64. CHAUNU, Pierre: "Veracruz...". Pág. 546. MACIAS, Isabelo: *Cuba en la primera mitad del siglo XVII*. Sevilla, 1978. Págs. 147-158.

²² GIL BLANCO, Emiliano: "El almojarifazgo..." Pág. 117.

²³ Entre 1620 y 1650 se importaron más de 35.000 fanegas de cacao caraqueño y en la segunda mitad del siglo XVII se superaron las 300.000. ARCILA FARIAS, Eduardo: *El comercio entre Venezuela y México*. Pág. 53.

2.- PERIODICIDAD DEL COMERCIO COLONIAL VERACRUZANO.

La evolución de este comercio queda reflejada en el establecimiento de cinco etapas, en razón del valor de las mercancías negociadas, y que nos van a demostrar lo ya expuesto sobre la influencia del tráfico de flotas sobre el comercio intercolonial. Estas etapas son:

1.- **1588-1590**²⁴. La gran afluencia de mercancías en las flotas de esos años impulsaron su redistribución hacia las colonias americanas del ámbito de influencia veracruzana, la costa atlántica de Nueva España e Islas del Caribe, fundamentalmente.

2.- **1591-1598**²⁵. Se produce una estabilización del comercio, inferior al realizado en la etapa anterior debido al auge de la piratería en el Caribe y como consecuencia también de las guerras europeas de la Corona española.

3.- **1599-1615**²⁶. Es el momento álgido del comercio de flotas, durante esta etapa se negocia el 40% del valor de este tráfico mercantil, y es por ello por lo que queda reflejado en los valores expuestos. El valor de lo negociado supondría el 23,20% del total del periodo. En 1608 se produce una mayor elevación de lo negociado debido a que la flota de ese año fue la más importante habida en todo el periodo que estudiamos, que afecta tanto a las importaciones como a las exportaciones del puerto novohispano, casi el 23% de los 64 años, que hemos estudiado.

4.- **1612-1622**²⁷. Se produce un descenso del movimiento del tráfico de flotas, que reduce también el realizado en el movimiento colonial novohispano de mercancías y, más concretamente de Veracruz. El valor de lo negociado apenas llega al 3% del total. Sólo hacia el final del periodo se aprecia una corta regeneración del comercio influida, como no, por el comercio de flotas con España.

Entre 1623 y 1636 hay un vacío en la documentación del almojarifazgo de la Caja de Veracruz, es por ello por lo que no establecemos su posición dentro del periodo global, baste con reconocer lo elevado del valor establecido para este periodo, alcanzando el máximo del valor hasta el momento en 1631-1633 con 383.764 pesos, pero es el valor de tres años²⁸.

5.- **1637-1650**²⁹. Durante ésta etapa las importaciones de Veracruz se incrementan gracias al comercio con Tierra Firme y, sobre todo, con Venezuela. A falta de establecer la distribución según terminales para la etapa 1623-1636 y conocer exactamente cuándo empezó la llegada del cacao venezolano al mercado novohispano supliendo al centroamericano³⁰, aunque tenemos constancia de un primer contacto en 1612, a partir de 1637 este comercio es la base de las importaciones veracruzanas fuera de flotas, alcanzando la máxima cifra en 1646 con 588.835 pesos, la más alta

²⁴. A.G.I. Contaduría. Caja de Veracruz. Leg. 879, ramos 1 y 2, desde junio de 1587 hasta 13 de junio de 1591; y leg. 880, ramo 1, desde 30 de junio de 1590 hasta 13 de junio de 1591. Almojarifazgo de entrada y salida de navíos y barcas sueltas del puerto de Veracruz y San Juan de Ulúa.

²⁵. A.G.I. Contaduría. Caja de Veracruz. Leg. 880, ramos 1 a 4, desde 30 de mayo de 1590 hasta 14 de junio de 1594; y leg. 881, ramos 1 a 5, desde 19 de octubre de 1594 hasta 1º de enero de 1600. Almojarifazgo de entrada y salida de navíos y barcas sueltas..

²⁶. A.G.I. Contaduría. Caja de Veracruz. Leg. 882, ramos 1 a 11, desde 7 de mayo de 1600 hasta 14 de octubre de 1609; y leg. 883, ramos 1 a 4, desde 14 de octubre de 1609 hasta 6 de junio de 1613. Almojarifazgo de entrada y salida de navíos y barcas sueltas...

²⁷. A.G.I. Contaduría. Caja de Veracruz. Leg. 883, ramos 4 a 14, desde 13 de junio de 1612 hasta 14 de octubre de 1622. Almojarifazgo de entrada y salida de navíos y barcas sueltas...

²⁸. A.G.I. Contaduría. Caja de Veracruz. Leg. 884 B, ramos 1 a 9, desde 5 de noviembre de 1622 hasta 14 de septiembre de 1627; y leg. 884 A, ramos 1 a 10, desde 15 de septiembre de 1627 hasta 4 de septiembre de 1636. Ambos legajos se encuentran en un estado lamentable para su uso.

²⁹. A.G.I. Contaduría. Caja de Veracruz. Leg. 885 A, ramos 1 a 6, desde 12 de agosto de 1637 hasta 4 de octubre de 1646; y leg. 885 B, ramo 7, desde 5 de octubre de 1646 hasta 31 de diciembre de 1650. Almojarifazgo de entrada y salida de navíos y barcas sueltas...

³⁰. Sobre la crisis del comercio cacaoero centroamericano y tabasqueño vid. MACLEOD, Murdo J.: *Op. cit.*, Pág. 72, que defiende las tesis de una crisis en la producción de este producto en la zona, debido a la falta de mano de obra indígena, y a la prohibición del comercio entre los Virreinos de México y Perú en perjuicio del cacao de Guayaquil, que seguirá llegando a la Nueva España a través de los puertos de Sonsonate y Realejo en menor cantidad.

del periodo 1587-1650, o el 4,94% de todo el valor negociado, siendo la participación de estos años en el comercio colonial de este puerto del 37,68% sobre el total del periodo³¹. Por el contrario, en lo que se refiere a las exportaciones de este puerto de Veracruz, se produce en esta etapa los más bajos porcentajes del periodo, el 11,58% sobre el valor total de las mercancías.

3.- LA BALANZA DEL COMERCIO COLONIAL.

Entre 1587 y 1650 el valor del comercio legal del complejo Veracruz-México con el resto del territorio americano se elevó a 9.771.500,95 pesos, incluyendo el intercambio con Europa y África, siendo el valor de las importaciones de 7.661.778,95 pesos, el 78,41% del total, y el de las exportaciones de 2.109.722 pesos, el 21,59% del trato; con lo que la balanza comercial del puerto es negativa en 5.552.065,95 pesos, cantidad que se compensa con el tan apreciado numerario novohispano.

Si tenemos en cuenta las cantidades negociadas por el comercio intercontinental fuera del ejercido por las flotas y nos centramos principalmente en el colonial, las cifras y porcentajes varían. Así la diferencia entre importaciones y exportaciones se reduce a 5.339.387,4 pesos, 7.178.754,45 pesos de las importaciones o el 79,6% del total negociado y 1.839.367 pesos de las exportaciones o el 20,4%. Como puede verse estas variaciones son mínimas, lo que quiere decir que el comercio no americano representa una mínima parte de este intercambio, concretamente el 7,7% del total, el 12,81% de las exportaciones y el 6,3% de las importaciones.

¿Por qué es éste comercio más importador que exportador? Existen dos motivos que lo explican. El primero de ellos se centra en la importación de productos, fundamentalmente agrícolas, para el comercio de flotas con destino a Europa, Veracruz, puerto habilitado para este comercio, canaliza tales productos. El segundo radica en el desplazamiento, a partir de 1637, de Guayaquil como abastecedora de cacao del virreinato por Venezuela, concretamente por Maracaibo y Caracas, que en los catorce últimos años del periodo que nos concierne supone el 39,2% de las importaciones del puerto novohispano, como veremos.

La balanza comercial establecida entre Veracruz y Tierra Firme es deficitaria en 3.003.379 pesos, es decir, la mitad de la deuda comercial del puerto novohispano; y ello a pesar de no constituir el primer mercado con el que negocia ya que supone lo intercambiado entre ambas zonas supone el 37,9% del comercio colonial, el 28,65% si incluimos el comercio africano y europeo no de flotas. Las importaciones realizadas acaparan las nueve décimas partes de este intercambio, el 93,94%, y las exportaciones apenas tienen importancia en él puesto que prima el numerario. Ambos movimientos, de importación y exportación, asciende a 3.210.559 y 207.180 pesos respectivamente, que suponen el 35,4% de las entradas y el 7,26% de las salidas de Veracruz. Serán los terminales de Maracaibo, Caracas y Cartagena los que absorban la totalidad de este comercio.

Dejando a un lado el intercambio con el norte de América del Sur, el primer puesto del comercio colonial veracruzano lo ocupa la propia costa novohispana, denominada «seno» mexicano, que acapara el 33,9% del intercambio, el 44,85% si descontamos lo negociado con otras zonas extraamericanas. Aquí la balanza comercial del puerto también es deficitaria, 2.815.149,5 pesos, pues las importaciones realizadas alcanzan el 84,8% del mismo y el 15,2% restante las exportaciones, o el 37,8% y el 21,54% del total de las entradas y salidas de mercancías de este comercio respectivamente. Dentro de esta zona es con Campeche, sobre todo, y con Tabasco donde se concentra la mayor parte del intercambio, basado en productos tintóreos, con el primero, y cacao, con el segundo, como veremos en el siguiente apartado.

De todas las zonas con las que negocia el complejo Veracruz-México las Islas del Caribe caracterizan un comercio de exportación en lugar de importación, debido al envío a Cuba desde el virreinato de los pertrechos y bastimentos necesarios para la manutención y mantenimiento de flotas y galeones que en espera del retorno a la Metrópoli recalcan en el puerto de La Habana. El valor de lo negociado aquí representa el 13,04% del comercio colonial veracruzano, 1.555.068,95 pesos, el 17,24%, si excluimos el comercio intercontinental. La diferencia entre exportaciones e importaciones es de 479.141,05 pesos a favor, cantidad insignificante al contrastarla con los cinco millones y medio de déficit del puerto veracruzano. Las exportaciones suponen el 65,4% del total de este comercio y las importaciones el 34,6% restante, o el

³¹. Véase tabla del valor de las mercancías del comercio colonial por quinquenios, incluida en este capítulo.

35,62% y el 5,93% de lo negociado en el intercambio colonial. A parte de Cuba, las islas de Santo Domingo y de Puerto Rico tienen un fuerte negocio, aunque de importación más que de exportación.

El comercio con Europa, llámese mejor Castilla, y con África entra dentro del ritmo deficitario del comercio de Veracruz, 206.424,5 y 6.245 pesos respectivamente; manteniendo con África un intercambio de importación, sin existir exportación alguna³², y cuyo valor representa el 0,07% de este comercio, mientras que el realizado con Europa alcanza el 6,26%, y donde importaciones y exportaciones representan el 63,82% y el 36,18% del mismo y el 5,25% de las importaciones y el 9,47% de las exportaciones del puerto de Veracruz respectivamente.

4.- EL COMERCIO DE VERACRUZ CON LA ISLA DE CUBA: LAS IMPORTACIONES.

Las importaciones de Veracruz procedentes de Cuba se realizan a través del puerto de La Habana³³. Su situación geográfica la hicieron ser escala de paso de flotas y galeones en su camino de regreso a la Metrópoli, situación que influirá más en el comercio de exportación veracruzano que en el de importación. Este hecho origina una situación de dependencia del virreinato novohispano. Las Cajas de la Isla rinden cuentas en la ciudad de México, que a su vez ésta remite los situados necesarios a Cuba. La economía cubana y de los centros con los que mantiene relaciones económicas se resiente cuando los situados de Nueva España no se reciben³⁴. Incluso se solicitó a la Corona que la Isla se sometiera a la autoridad de la Audiencia de México en vez de depender de la de Santo Domingo³⁵.

El movimiento de mercancías y de embarcaciones entre ambos puertos fue intenso en ambos sentidos, pero fueron las salidas de Veracruz las más importantes en este intercambio. El almojarifazgo de la Caja del puerto entre 1587 y 1650 determina que el valor de las exportaciones del mismo hacia Cuba-La Habana representan el 78,6% del comercio entre ambos por un valor de 860.420 pesos, mientras que las importaciones realizadas ascienden al 21,4% con 243.112,35 pesos³⁶. Las embarcaciones que participan en el tráfico del puerto de la Habana entre 1602 y 1650 ascienden a 754, siendo 641 las que lo hicieron de entrada y 113 de salida³⁷. Ambos datos, valor de las mercancías y número de embarcaciones, nos muestran las características del comercio del puerto novohispano con la isla caribeña, donde el comercio de exportación supera al de importación, quedando una diferencia de 617.307,65 pesos a favor del comercio veracruzano.

Las introducciones de Cuba-La Habana en Veracruz se realizan de forma constante durante todo el periodo (1587-1650), no existiendo datos para cinco años (1601, 1617, 1618 y 1637)³⁸. Durante el siglo

³². La trata de esclavos africanos es el único motivo del «trato», aunque las embarcaciones que se dedicaban a «ello» incluían en sus viajes algunas mercancías. Al no existir mercados en el continente africano para los productos americanos no va a realizarse un tornavaje para compensar el valor de los «importados». Este «comercio» es monopolio de la Corona que lo cede a terceras personas mediante asientos, durante los siglos XVI y XVII los acapararon los portugueses.

³³. Este puerto está situado al norte de la Isla y en la bahía del mismo nombre, es conocido como San Cristóbal de la Habana y fue fundado por Diego de Velázquez en 1515. En épocas de calma la ciudad está habitada por 1.200 españoles. La duración del viaje hacia Veracruz oscila entre 18 y 58 días, dependiendo de la climatología. La economía cubana está vinculada a la ganadería y a la agricultura de subsistencia. Sus principales productos exportables son el azúcar, los cueros el palo de brasil, la zarzaparrilla, el jengibre y la cañafistula. VAZQUEZ DE ESPINOSA, Antonio: *Op. cit.* Págs. 73 y 76. CHAUNU, Pierre: *Sevilla...* Tomo VI.1. Págs. 280-281. LE RIVEREND BRUSONE, Julio: «Relaciones entre Cuba y Nueva España (1518-1820)». *Revista de Historia de América* (1954). Págs. 45-108. LORENZO SANZ, Eufemio: *Op. cit.* Tomo I. Págs. 555-622.

³⁴. LE RIVEREND BRUSONE, Julio: *Op. cit.* Págs. 59 y 61.

³⁵. *Ibidem.* Pág. 59.

³⁶. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Legs. 878 (1568-1573), 879 (1587-1591), 880 (1590-1594), 881 (1594-1599), 882 (1600-1609), 883 (1609-1622), 885 A (1637-1646) y 885 B (1646-1653).

³⁷. MACIAS, Isabelo: *Op. cit.* Págs. 157-158.

³⁸. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Legs. 878, ramo 3, desde 11 de agosto de 1572 hasta 30 de junio de 1573; 882, ramos 1 y 2, desde mayo de 1600 hasta 30 de agosto de 1601 y desde 1 de septiembre de 1601 hasta 17 de mayo de 1602; 883, ramos 8, 9, 10 y 11, desde 13 de junio de 1618 hasta 17 de junio de 1619; y 885 A, ramo 1, desde 12 de agosto de 1637 hasta 17 de junio de 1638.

XVI se negocia el 22,86% de las mercancías por un valor de 53.546,8 pesos, mientras que en el siglo XVII entran el 77,14% restante por 180.690,6 pesos. La evolución anual de estas introducciones nos muestra un comercio estable en cuanto al valor negociado, donde la tendencia es la continuación de un siglo en otro. Destacamos el valor de lo intercambiado en los años 1589 con 13.230 pesos³⁹, 1604 con 10.855 pesos⁴⁰, 1608 con 20.037,5 pesos⁴¹, 1644 con 38.667,5 pesos⁴², 1645 con 35.820 pesos⁴³ y 1646 con 25.273,5 pesos⁴⁴, que están muy por encima de la media anual del periodo de este comercio, 4.592,9 pesos.

TABLA II: DISTRIBUCION ANUAL DEL COMERCIO REALIZADO ENTRE VERACRUZ Y CUBA (1587-1650). En pesos de oro común.

ANOS	EXPORTACION	IMPORTACION	TOTAL
1587	950	1.301	2.251
1588	57.145	9.323	66.468
1589	16.695	13.230	29.925
1590	32.145	5.668	37.813
1591	20.665	2.090	22.755
1592	14.770	4.495	19.265
1593	25.370	4.438	29.808
1594	5.535	670	6.205
1595	18.640	2.645	21.285
1596	17.395	2.415	19.810
1597	24.710	543	25.253
1598	11.420	3.360	14.780
1599	17.040	2.373	19.413
1600	13.190	998	14.188
1601	22.015		22.015
1602	8.590	858	9.448
1603	15.115	2.288	17.403
1604	23.760	10.855	34.615
1605	31.145	3.805	34.950
1606	13.300	4.513	17.813
1607	2.035	3.048	5.083

³⁹. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 879, ramo 1, desde junio de 1587 hasta 30 de mayo de 1590.

⁴⁰. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 882, ramos 5 y 6, desde 5 de septiembre de 1603 hasta 30 de noviembre de 1604 y desde 1 de diciembre de 1604 hasta 16 de septiembre de 1605.

⁴¹. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 882, ramos 9, 10 y 11, desde 1 de noviembre de 1607 hasta 14 de octubre de 1609.

⁴². A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 885 A, ramo 5, desde 1 de enero de 1644 hasta 31 de diciembre de 1645.

⁴³. Ibidem.

⁴⁴. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Legs. 885 A, ramo 6, desde 1 de enero hasta 4 de octubre de 1646; y 885 B, ramo 7, desde 5 de octubre de 1646 hasta 31 de diciembre de 1650.

AÑOS	EXPORTACION	IMPORTACION	TOTAL
1608	35.955	20.038	55.993
1609	24.925	1.518	26.443
1610	17.600	1.300	18.900
1611	19.540	5.775	25.315
1612	34.270	6.690	40.960
1613	19.120	3.983	23.103
1614	16.505	2.408	18.913
1615	9.375	50	9.425
1616	15.310	403	15.713
1617	10.965		10.965
1618	10.855		10.855
1619	11.005	638	11.643
1620	22.715	730	23.445
1621	18.010	3.185	21.195
1622	26.830	4.620	31.450
1622-1623			0
1623-1624			0
1624-1625			0
1626-1627			0
1627-1628			0
1630-1631			0
1631-1633			0
1634-1635			0
1636			0
1637	7.105		7.105
1638	17.660	600	18.260
1639	6.355	1.463	7.818
1640	6.945	1.771	8.716
1641	8.715	809	9.524
1642	13.145	293	13.438
1643	12.095	780	12.875
1644	23.225	38.668	61.893
1645	34.060	35.821	69.881
1646	7.370	25.273	32.643
1647	7.790	3.205	10.995
1648	6.430	200	6.630
1649	11.195	2.780	13.975
1650	13.125	1.205	14.330
TOTAL	998.825	243.112	1.162.837

El incremento de las importaciones producido en los años 1589, 1604 y 1608 está causado por el efecto de las flotas sobre el comercio intercolonial veracruzano; mientras que el originado en los años 1644 a 1646 tiene como origen la prohibición del comercio intercontinental fuera de los puertos habilitados, con lo que los productos destinados a este comercio por parte de los comerciantes habaneros tiene que ser devuelto a su puerto de origen, Veracruz⁴⁵.

TABLA III: DISTRIBUCION QUINQUENAL DEL COMERCIO ENTRE VERACRUZ Y CUBA (1587-1650). En pesos de oro común.

AÑOS	EXPORTACION	IMPORTACION	TOTAL
1587-1590	106.935	29.522	136.457
1591-1595	84.980	14.338	99.318
1596-1600	83.755	9.688	93.443
1601-1605	100.625	17.805	118.430
1606-1610	93.815	30.415	124.230
1611-1615	98.810	18.905	117.715
1616-1620	70.850	1.770	72.620
1621-1622	44.840	7.805	52.645
1623-1636	0	0	0
1637-1640	38.065	3.834	41.899
1641-1645	91.240	76.370	167.610
1646-1650	45.910	32.663	78.573
TOTAL	896.585	248.112	1.144.697

La evolución quinquenal muestra que las introducciones más cuantiosas se producen en los diez últimos años de la primera mitad del siglo XVII (1641-1650) donde se negocia casi la mitad de las mercancías, concretamente el 46,55%, por un valor de 109.032,1 pesos, siendo el quinquenio 1641-1645 el que acapare el 70% del decenio y el 32,6% del periodo con 76.369,6 pesos⁴⁶. Este hecho no aparece con anterioridad en su comercio. Para encontrar algo parecido tenemos que remontarnos al intercambio producido entre 1601 y 1615, donde se negocia el 28,65% de las importaciones por un valor de 67.125 pesos, o al realizado entre 1587-1600, con el 22,86% y 53.546,8 pesos en mercancías.

5.- EL COMERCIO DE VERACRUZ CON LA ISLA DE CUBA: LAS EXPORTACIONES.

El sistema de convoyes establecido a mediados del siglo XVI, uno con destino a la Nueva España, las flotas, y otro a Tierra Firme, los galeones, confluye en su viaje de regreso a la Metrópoli en el puerto cubano de La Habana. En este puerto esperaban las flotas a los galeones, y viceversa, para cruzar juntos el Atlántico o aguardaban tiempos mejores para la navegación y su seguridad. En el tiempo que permanecían en el puerto cubano la población del mismo llegaba a duplicarse con los marineros y pasajeros que marchaban en las flotas, con los consiguientes problemas de abastecimiento y de orden público que acarrea una población estacional tan importante. Este mismo inconveniente ocurría en Veracruz, Cartagena o en Nombre de Dios-Portobelo.

⁴⁵. Cuba, a través del puerto de La Habana, viene a reexportar hacia la Metrópoli y hacia otros puertos de su área de influencia los productos manufacturados europeos excedentes de las ferias mexicanas. Este tráfico reexportador atraía hacia el puerto cubano a comerciantes americanos y españoles, con lo que demuestran la importancia de este tráfico en la economía colonial cubana. LE RIVEREND BRUSONE, Julio: Op. cit. Pág. 58.

MACIAS, Isabelo: Op. cit. Pág. 131 y 150.

⁴⁶. La causa de este incremento ha quedado expuesta anteriormente.

La isla de Cuba no podía producir todo lo que demandaban las flotas en su escala y es por ello por lo que tiene que importar lo necesario para compensar este desfase. Va a ser el virreinato novohispano quien se encargue de abastecer la isla con los productos necesarios para su sostenimiento a través de los puertos de Campeche y Veracruz, creándose entre los tres un eje comercial que va a perdurar hasta 1672⁴⁷. La irrupción de los ingleses en el mercado cubano a partir de ésta fecha y el incremento de la producción propia de trigo en la isla va a ser las causas definitivas del decaimiento de éste trato.

La crisis de éste comercio comienza a partir de 1612 cuando la economía novohispana comienza a dejar al margen el comercio de flotas y a sustituir lo que antes recibía por productos propios⁴⁸. En 1628 recibe otro duro golpe con el saqueo de la flota de ese año por los holandeses en la bahía de Matanzas y la acción de los contrabandistas de la misma nacionalidad. También incluye en ésta disminución del trato el descenso de la producción de los astilleros de La Habana a partir de 1635, que afecta asimismo al comercio colonial en general⁴⁹.

Las consecuencias de todo ello dejan su huella en la isla y no sólo en el puerto novohispano, puesto que el descenso de la actividad mercantil entre uno y otro reduce las importaciones de tabaco cubano⁵⁰. El intercambio Cuba-Campeche había entrado en crisis con anterioridad a Veracruz al prohibir la Corona la reexportación de las manufacturas europeas, aunque con anterioridad ya había sido reducido el porte permitido para este comercio con el mismo fin⁵¹. Veracruz se va a encargar de enviar a La Habana bizcocho y harina, ésta última procedente del Valle de Puebla y del Bajío, además del situado; mientras que Campeche hará lo propio con el maíz y las aves domésticas⁵².

Entre 1587 y 1612 salen hacia La Habana desde Veracruz mercancías por un valor de 524.515 pesos, es decir, el 60,96% del total del periodo o el 51,69% del total de las exportaciones de Veracruz hacia las Islas del Caribe. Al analizar el gráfico de estas extracciones nos damos cuenta que no es consecuencia de salidas aisladas, en determinados años, sino que, a excepción de 1588⁵³, más bien se reparten a lo largo de estos veintisiete años. Si comparamos la media anual de salidas hacia La Habana, que hemos establecido en 19.426,5 pesos, con el valor de lo extraído cada año hasta 1612 veremos como en doce de ellos es superada, en dos casi la duplican, 1608⁵⁴ y 1612⁵⁵, y en uno es triplicado⁵⁶.

La buena disposición del tráfico de flotas de Veracruz deja entrever su influencia en sus transacciones con La Habana, como en 1588, 1605 y 1608, que coinciden con las flotas llegadas al puerto novohispano en esos mismos años y que lo hicieron muy bien abastecidas, sobre todo la de 1608 después de un año,

⁴⁷. Este comercio comienza a partir de 1588, aunque ya existía un importante negocio de harinas entre ambos puertos desde 1545. LE RIVEREND BRUSONE, Julio: Op. cit. Págs. 57 y 64. CHAUNU, Pierre: *Sevilla y América...* Pág. 87. RAMOS PEREZ, Demetrio: *El comercio interprovincial hispanoamericano en los siglos XVI, XVII y XVIII como antecedentes de un sistema de integración económica*. En *Economía e Integración hispánica*. Barcelona, 1969. Págs. 21-101.

⁴⁸. En contra de lo que dice Chaunu, la crisis comienza no en 1616 sino cuatro años antes, en 1612. CHAUNU, Pierre: *Sevilla y América...* Pág. 87.

⁴⁹. LE RIVEREND BRUSONE, Julio: Op. cit. Pág. 62. MACIAS, Isabelo: *Op. cit.* Págs. 151 y 152.

⁵⁰. LE RIVEREND BRUSONE, Julio: Op. Cit. Pág. 64.

⁵¹. *Ibidem*. Pág. 62.

⁵². La Habana necesitaba mil fanegas de maíz anuales para abastecer las flotas. *Ibidem*. Pág. 58. RAMOS PEREZ, Demetrio: *Op. cit.* Pág. 21-101. GARCIA FUENTES, Lutgardo: *Estructura y coyuntura...* Pág. 258.

⁵³. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 879, ramo 1, desde junio de 1587 hasta 30 de mayo de 1590. El valor de lo exportado este año es de 57.145 pesos.

⁵⁴. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 882, ramos 9, 10 y 11, desde 1 de noviembre de 1607 hasta 14 de octubre de 1609. El valor extraído se eleva a 35.955 pesos.

⁵⁵. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 883, ramos 3 y 4, desde 13 de junio de 1611 hasta 6 de junio de 1613. El valor de las mercancías es de 34.270 pesos.

⁵⁶. *Vid supra* nota 224.

1607, en que no arribó ninguna, y ello hizo resentir sus exportaciones hasta el punto de salir ese año la cantidad más baja del periodo, 2.035 pesos⁵⁷.

De 1613 a 1622 se exporta el 18,67% de las mercancías, 160.690 pesos. Son diez años en los que aparece una primera depresión entre 1613 y 1619 y donde se pasa de los 34.270 pesos de 1612 a los 19.120 de 1613⁵⁸ o los 9.375 pesos de 1615⁵⁹, que recoge la mínima exportación de la década. En los tres últimos años de esta etapa, 1620-1622⁶⁰, se produce una mejoría en las extracciones, negociándose en ellos el 42% de la misma o el 7,85% del total de las del puerto novohispano en general, por un valor de 67.555 pesos. Este incremento en las salidas hacia la isla se produce después del estancamiento producido en 1617-1619⁶¹. El desarrollo de las exportaciones de este decenio corre parejo al de sus importaciones, aunque no en su cuantía negociada sino más bien en su evolución.

Por último, entre 1637 y 1650 el ritmo de las exportaciones vuelve a caer, a pesar de una mejoría que acontece en 1645. En esta etapa las extracciones alcanzan los 175.215 pesos, 20,36% del total de las mismas. Sobresalen en ella los años 1644 y 1645⁶², en los que se negocian mercancías por un valor de 57.285 pesos, que representan el 23,69% del total de la etapa y que es consecuencia de las importaciones por la prohibición de reexportar mercancías a Castilla de las colonias fuera de las flotas⁶³.

⁵⁷. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 882, ramos 8 y 9, desde 9 de septiembre de 1606 hasta 8 de marzo de 1608.

⁵⁸. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 883, ramos 4 y 5, desde 13 de junio de 1612 hasta 8 de junio de 1614.

⁵⁹. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 883, ramos 6 y 7, desde 9 de junio de 1614 hasta 12 de junio de 1616.

⁶⁰. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 883, ramos 12, 13 y 14, desde 18 de junio de 1619 hasta 14 de octubre de 1622. Se producen unas exportaciones de 22.715 pesos en 1620, 18.010 en 1621 y 26.830 en 1622.

⁶¹. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 883, ramos 8, 9, 10, 11 y 12, desde 13 de junio de 1616 hasta 21 de junio de 1620. El valor de los exportados es de 10.965 pesos en 1617, 10.855 en 1618 y 11.005 en 1619.

⁶². A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 885 A, ramo 6, desde 1 de enero de 1644 hasta 31 de diciembre de 1645. Siendo 23.225 pesos exportados en 1644 y 34.060 en 1645.

⁶³. MACIAS, Isabelo: Op. cit., Pág. 152.