



ACUERDOS Y BULAS REALES ENTRE INGLATERRA Y ESPAÑA, EN TORNO A LA ESCLAVITUD. [ANÁLISIS DEL DISCURSO]

AGREEMENTS AND ROYAL BULLAE BETWEEN ENGLAND AND SPAIN CONCERNING SLAVERY. [DISCOURSE ANALYSIS]

Abel Juárez Martínez*

Cómo citar este artículo/Citation: Juárez Martínez, A. (2016). Acuerdos y bulas reales entre Inglaterra y España, en torno a la esclavitud. [Análisis del discurso]. *XXI Coloquio de Historia Canario-Americana (2014)*, XXI-019. <http://coloquioscanariasmerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9501>

Resumen: La presente comunicación tiene como objetivo analizar el impacto de dos documentos reales expedidos durante el siglo XVIII: *El Tratado del Asiento de negros* consumado en Madrid el 26 de marzo de 1713 firmado entre Inglaterra y España, y la *Cedula Real de 1789 concediendo libertad para el comercio de negros*, decretos que constituyeron la clave en la incursión sigilosa pero paulatinamente abierta de los británicos en los asuntos económicos, mercantiles y geomarítimos del nuevo continente americano.

Palabras clave: política; mercantilismo; comercio; esclavos

Abstract: The objective of this communication is to analyze the impact of two royal documents issued during the eighteenth century. The agreement “Asiento de Negros” made in Madrid Spain on March 26th, 1713 signed between England, Spain, and the 1789 Royal Proclamation granting freedom to the Negro slave trade, decrees that was the key to open the silent but gradually to the British in the economic, commercial, and overseas shipments to the recently discovered American continent.

Keywords: politics; mercantilism; commerce; slaves

La presencia de mercaderes en el Archipiélago y su relación con la trata esclavista, es un fenómeno que se da desde el descubrimiento de las islas Canarias en particular a partir del viaje de Lancelotto Malloccello, al igual que sucede cuando el descubrimiento de América, los mercaderes europeos que raras veces llegaron más allá de los puestos mediterráneos, donde compraban oro y esclavos de África occidental a los mercaderes árabes se acercan a las islas, y las aguas y costas isleñas se infestan de navegantes y mercaderes que buscan esclavos, tintos y especias.¹

CONTEXTUALIZANDO EL ASUNTO

El tráfico de esclavos fue un negocio practicado desde el siglo XIV en Asia, África y Europa. Los árabes, hábiles comerciantes, trasladaban grupos de africanos a través de las rutas que cruzaban el Sahara, utilizando a Europa como puente de transferencias de la mercancía humana y convirtiendo al Archipiélago Canario en el centro neurálgico de dicho movimiento. El tráfico de negros llegó a ser tan importante, que en el siglo XVI los propios teólogos validaron la legitimidad de la esclavitud en tanto favorecía la cristianización y alejaba a los negros de sus “prácticas perversas”. No obstante, lo que subyace en dicha complacencia eclesiástica era el hecho de que el clero residente en las islas Canarias

* Investigador. Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, Universidad Veracruzana. Diego Leño 8, 91000, Xalapa, Veracruz, México. Teléfono: +01228 8124719; correo electrónico: abjuarez@uv.mx

1 LOBO (1982), p. 49.

también poseía esclavos para sus servicios personales y domésticos², donde San Cristóbal de la Habana y Veracruz serán puntos estratégicos del comercio de esclavos.

Desde los primeros años de la conquista española, los grupos étnicos originarios fueron esclavizados, pero como la legislación española desde las Siete Partidas planteaba su rechazo³, los europeos buscaron justificar la *importación de personas esclavas* de una manera escrupulosa según lo relata el historiador y geógrafo Juan Comas: “[Durante el proceso de colonización] el rompimiento y cultivo de las tierras y el beneficio de las mismas, exigió el empleo de brazos robustos y activos. Esta providencia, que no creaba la esclavitud, sino que aprovechaba la que ya existía por la barbarie de los africanos para salvar de la muerte a sus prisioneros y aliviar su triste condición, lejos de ser perjudicial para los africanos transportados a América, les proporcionaba no sólo el incomparable beneficio de ser instruidos en el conocimiento de Dios Verdadero y de la Única religión, la católica con la que este supremo Ser quiso ser adorado por sus criaturas, si no también todas las ventajas que trae consigo la civilización”⁴.

El panorama descrito resulta emblemático para Europa, en tanto que marca su entrada definitiva a la escena mundial del tráfico de esclavos, cuya fuerza de trabajo alimentaría las ruedas de la acumulación originaria de capital que se estaban gestando desde el continente recién descubierto. En contraste, África paulatinamente quedó despoblada de sus hombres y mujeres en edad productiva, por lo que se abandonaron actividades importantes como la agricultura, paralizando el desarrollo de sus regiones.⁵

La ruta de expansión y conquista implementada por la corona española requería mano de obra permanente, hecho que provocó un incremento en la demanda del número de esclavos debido a la urgencia por trabajar las tierras de América del Norte, Centroamérica y América del Sur y por supuesto el Caribe.

Según el historiador británico Eric Hobsbawm, la cifra de esclavos africanos transportados a América durante el Siglo XVI se situó alrededor de un millón; para el XVII aumentó a tres y en el Siglo XVIII alcanzó la cifra récord de 7 millones.⁶ Y en opinión de Gonzalo Aguirre Beltrán profundo conocedor del tema que nos ocupa, fueron al menos 150 tribus de la costa occidental de África, Cabo Verde, Bantú y Angola de donde procedían los esclavos ofertados en los mercados de La Nueva España; se prefería a los sudaneses relegando a los bosquimanos, hotentotes y negritos, debido a que eran los más fuertes, jóvenes y con mejores habilidades para sobrevivir hacinados en las bodegas de los buques hasta arribar a Veracruz.⁷

LEYES Y TRATADOS EN TORNO AL COMERCIO DE AFRICANOS

Para los reyes católicos el “*descubrimiento de América*”⁸ se tradujo en un negocio próspero, el cual conllevaba la explotación de la tierra, la minería y en general de todos los recursos naturales; tal negocio se duplicaría —por decir lo mínimo— si se trabajaba con más celeridad o en mayor proporción los territorios, de tal manera que promovieron el tráfico de esclavos con ese fin. Durante el siglo XVI, los primeros contingentes de negros fueron enviados a la minas desde las Antillas hasta Chile; desempeñándose en cuadrillas junto con los indígenas en los lavaderos de oro y en las plantaciones agrícolas, dando origen a una etapa conocida como el “ciclo de oro” debido a la introducción de mano de obra negra para alcanzar altos rendimientos en la minas. Los negros trabajaban como jefes de cuadrilla, capataz o guardián, ayudando a los españoles en las minas y en la agricultura de exportación donde se requería más mano de obra.⁹

2 LOBO (1985), p. 485.

3 Alfonso X el Sabio. *Las siete partidas* en <http://ficus.pntic.mec.es/jals0026/documentos/textos/7partidas.pdf> Consultado el 16 de agosto de 2014.

4 COMAS (1974), p. 36.

5 La tradición yoruba dice que la esclavitud fue un castigo enviado por los dioses, porque el africano atentó contra su propia raza, su sangre, por riñas entre hermanos.

6 HOBBSBAM (1997), p. 135.

7 LIZARDI (1974), p. 41.

8 Referimos como supuesto porque apoyamos las teorías que especulan la existencia de documentos anteriores que testifican el conocimiento de ese continente aún no llamado América.

9 MARTÍNEZ (2005), pp. 135-136.

Las restricciones de la Corona que prohibían el comercio ilegal de los negros fueron burladas frecuentemente por los corsarios ingleses, el más famoso de ellos, John Hawkings, relata como viajaban de pueblo en pueblo por el Caribe ofreciendo negros, en ventas secretas y nocturna, y comerciando toda clases de mercancías con los españoles.¹⁰ Debido a este problema, para el siglo XVII Portugal, Francia, Inglaterra, Gran Bretaña, y Holanda fueron autorizados para el comercio negrero a cambio de pagar significativas regalías a la corona, y además una cuota por cada esclavo que desembarcaba en las costas americanas, así como por el uso de los puertos que pertenecieran a la corona española, insulares y de ultramar; de facto el imperio español se beneficiaría con esta actividad al tener mano de obra garantizada.

Con el *Tratado del asiento de negros* decretado en 1713, España y la corona británica establecieron una recíproca utilidad con beneficios a sus vasallos. En dicho documento los ingleses aceptaron apearse estrictamente a un permiso concedido durante treinta años a partir del 1º de mayo de 1713 hasta el mismo mes pero de 1743,¹¹ para poder conducir de África a América 144 000 esclavos de ambos sexos y de todas las edades, además de conceder al personal británico autorización para el cuidado de las dependencias establecidas en suelo americano para atender las actividades del *asiento*.

Los asentistas ingleses tendrían la libertad de emplear en el viaje sus navíos, maestros, pilotos y marinería propia para la travesía. No obstante el personal, a pesar de practicar la religión anglicana, tenía que sujetarse en los territorios americanos con absoluto respeto y sin armar ningún reparo a las normas “*santas*” de la religión católica romana; de no ser así, se les revocarían los permisos.¹² Interesados en no perder privilegios, la mayoría de mercaderes y asentistas ingleses que atravesaban de Cuba a Nueva España, juraban profesar el catolicismo desde su infancia.

Si procedían apropiadamente, el Monarca español ofrecía derogar las leyes que impedían la entrada a extranjeros; de esa manera los asentistas tendrían amplia libertad para operar los intereses del asiento específicamente en lo que corresponde a la utilización de operarios sólo ingleses, tanto patronos de las embarcaciones, capitanes, tripulación y administradores del tráfico en los puertos, “*serán tratados como vasallos de la Corona de España*”.¹³

Era voluntad de la Corona conceder licencia amplia a los asentistas, para que en cada desplazamiento a radas americanas, pudiesen enviar un navío de 300 toneladas a las islas Canarias y desde allí reenviarlo ya cargado y con registro legal de todos los frutos que en ellas se acostumbraba. Con los mismos privilegios, España extendió su autorización a don Bernardo Francisco Marín de la compañía marítima Guinea de Portugal, una oportunidad esencial para que los mercaderes gaditanos desplazaran sus intereses mercantiles a las islas, confiando en obtener considerables beneficios.

Con la anuencia real, Don Bernardo Tinajero de la Escalera concedió a la compañía de Inglaterra, aparte del asiento de comercio con negros, un permiso especial para operar un buque de 500 toneladas por año durante las tres décadas que durase el privilegio pactado, es decir 15,000 en total, para que pudiesen comerciar libremente en las Indias, recordándoles que el Monarca esperaba recibir un beneficio de la cuarta parte de la ganancia. El documento en cuestión, contiene una cláusula que prevé como única condición el hecho de que no se podían vender los géneros y mercaderías británicas “*sino solo en el tiempo de la feria, libres de todos los derechos en Indias*”.¹⁴

Bajo este escenario mundial y en el contexto del comercio negrero, resulta ampliamente significativo que el sitio elegido para celebrar una de las ferias fuese Xalapa, villa ubicada estratégicamente entre el mar y la montaña, un lugar comparado por los viajeros con la ciudad de Medina Sidonia, en Andalucía. En dicha villa, se instaló un mercado de negros que eran adquiridos por esclavistas mineros, dueños de haciendas, plantaciones o simplemente mercaderes que provenían de diferentes regiones americanas. Su resistencia y fuerza física era valorada lo mismo para desempeñarse en el servicio personal que en algún oficio como ayudantes en la construcción de edificios de gobierno, caminos o puentes, albañiles,

10 HAWKINGS (1992), pp. 56-57.

11 *Tratado de asiento de negros*. Madrid, 26 de marzo de 1713, signado entre España-Inglaterra p. 58.

12 *Tratado de asiento de negros*. Madrid, 26 de marzo de 1713, signado entre España-Inglaterra p. 60.

13 *Ibid.*, p. 61.

14 *Tratado de asiento de negros*. Madrid, 26 de marzo de 1713, signado entre España-Inglaterra p. 69.

carpinteros y artesanos,¹⁵ al grado que se llegó a afirmar en las tertulias y verbenas populares que “*un negro bien valía cuatro indios*”, y que eran “superiores al blanco para el trabajo rudo del trópico”.¹⁶

A partir de ese valor, “lo que define la ubicación del esclavo en el sistema colonial y condiciona su movilidad social y sus posibilidades de conservar su cultura, es su integración económica. Es en el sistema de explotación, en el que se definía su estatus. El africano comenzaba su proceso de liberación pagando con su trabajo su libertad. Con su trabajo redimía a los suyos, con su trabajo aprendía, con su trabajo ascendía y con su cambio de estatus, como liberto, transmitía a su descendencia su herencia religiosa y podía recrear parte de su cultura original.”¹⁷

Los grupos de esclavos se concentraban en las regiones cercanas a las villas y por la diversidad de funciones en las que trabajaban, se integraban a las ciudades; en 1763, fray Francisco de Ajofrín a su paso por Córdoba daba cuenta de la existencia 33 ingenios de azúcar y más de 2000 negros trabajando en la región.¹⁸ En esos años, Gemelli Careri, viajero italiano, en su referencia al pueblo de San Lorenzo de los negros asentaba: “allí parece que se está en Guinea, ... son de hermosas facciones y aplicados a la agricultura”¹⁹

Todos estos factores explican el esplendor que alcanzó la villa de Xalapa, que coincide con el auge del comercio de esclavos. Las crónicas de la época describen un lugar con mesones y hostales de todo tipo y con facilidades para atender al caminante; de clima ideal, tenía copiosos yacimientos acuíferos y una vegetación exuberante que rodeaba a las mansiones solariegas de elegantes balcones y amplios patios tachonados de rosas, orquídeas, jazmines y gardenias que cual cascada, colgaban airosas de las múltiples ventanas enrejadas.

En estas circunstancias, bajo el reinado de Felipe V, primer rey de la dinastía de los Borbones y del virrey Baltazar de Zúñiga, Márquez de Valero y duque de Orión, se publicó la Real Cédula que señalaba el establecimiento formal de las ferias en Jalapa en 1720, a solo siete años de haberse firmado con los británicos el tratado del Asiento de negros, y con el cual, Inglaterra no solo recibiría de España, el usufructo de Gibraltar, Mahón y Menorca en Europa,²⁰ sino que también adquirió el permiso amplio para poder establecer sus intereses en las ferias americanas y en este caso en la de Xalapa.

Una especialista de la historiografía mexicana sobre esclavos negros, Naveda Chávez-Hita, sostiene que en términos socioeconómicos, el ascenso de esta villa de manera vertiginosa atiende a sus antecedentes por ser un sitio colocado en una zona generadora de riqueza; en Xalapa y sus alrededores se desarrolló con fuerza y precisión la vinculación entre la esclavitud negra y la explotación de azúcar, fenómeno que apropiadamente la posicionan desde la segunda mitad del siglo XVII.²¹

La primera feria xalapeña no tuvo el éxito esperado desde la arista de los agentes del comercio metropolitano, debido a los considerables costos en el traslado de *las mercancías de Castilla*, por el contrario, si recogemos la opinión de los dueños de mansiones solariegas y estancias productoras de mulas, las ganancias fueron óptimas rebasando cualquier expectativa, en razón de que los rentistas ocasionales elevaron los precios del alquiler de sus espaciosas residencias que funcionaron como: fondas, almacenes, hostales, mesones, estancias rústicas para acomodar a los negros y/o caballerizas improvisadas.²²

De un sitio irrelevante, la ciudad rápidamente se fue transformando en sede de ricos mercaderes e inversionistas europeos y agentes de comercio americano, obligándolos a la construcción de las Casas Reales para la guarda de los efectos comerciales, la Casa del Rey y la Plaza del Rey. Su movimiento mercantil boyante, provocó un inusitado desarrollo urbano que la transformó de un simple paraje colonial a una Villa bien posicionada como sede internacional de la feria con un plus de *Mesón, Hospital y fortaleza*.

15 MARTÍNEZ (2005), p. 137.

16 LIZARDI (1974), p. 41.

17 MARTÍNEZ (2005) p. 138.

18 AJOFRÍN (1992), p. 56.

19 CARERI (1992), p. 246.

20 *Tratado preliminar de paz y amistad entre las coronas de España y de Inglaterra*: concluido y firmado en Madrid el 27 de marzo de 1713, p. 70.

21 NAVEDA (2012), p. 204.

22 Archivo Municipal del Xalapa. 1795, Libro II, foja 66.

De esta manera, de una rústica aldea con su pequeña parroquia dedicada a la imagen de *La Gachupina*, durante los seis meses de compra-venta de la feria; se convirtió en un portento de ciudad-mercado. Bajo este contexto, la concurrencia mercantil de su comercio, resultó además “...un indicador de la vitalidad económica del lugar”.²³

EL CAPITAL INGLÉS Y SUS ACUERDOS LESIVOS [1713; 1789]

A primera vista, el acuerdo signado con los ingleses, parecía marchar correctamente, sin embargo ahondando en los acontecimientos posteriores, se observa que el tratado permitía a los ingleses no sólo un asiento para el tráfico de negros hacia el continente americano, sino la posibilidad de sentar las bases para sus estrategias expansionistas hacia futuro, en razón de que al finalizar el período de la concesión en 1743, el rey Felipe V ofreció a la reina Ana de Inglaterra que si desistía de sus luchas contra España: “*Concedería a su nación que en las islas de América y puntos álgidos de tierra firme pudieran establecerse más casas de abastecimiento de esclavos*”. En respuesta, los asentistas ingleses, no solo aprovecharon la oferta del monarca, sino que además ya no retiraron sus intereses; por el contrario fortalecieron sus estrategias de permanencia.

El origen de las mercancías y su procedencia resulta una adecuada evidencia del nuevo rol que comenzó a desempeñar el comercio transoceánico asentado en las radas gaditanas. Este hecho lo expone abiertamente Bernardo de Ulloa a través de un fragmento titulado “Establecimiento de las fábricas y comercio español”, donde analiza la problemática de la factoría de negros concedida a Inglaterra en 1713:

*Su daño se extiende al comercio español con las Américas, pues además de los crudos permitidos para el vestuario, se valen de otras negociaciones ilícitas los ingleses para surtir aquellos reinos de todas las mercaderías cautelándolas con dicho asiento. Ya con el permiso de los gobernantes y alegando las condiciones de él, y ya con la ayuda de los mercaderes de aquellas provincias, que por su comodidad concurren a un comercio mayor, que el que dejan para España.*²⁴

La influencia y el poderío económico que se significaba a través del Navío de permiso británico fue tal, que Real Díaz en su obra *Las Ferias de Jalapa*, lo señalaba como el principal azote de dichas ferias.²⁵ La concesión del navío no fue gratuita sino resultante de la presión decisiva que los ingleses ejercieron sobre la Monarquía española.

Las consecuencias del asiento a mediano y a largo plazo, fueron causa de profundas reflexiones en la prensa de la época en torno a la idoneidad o pertinencia de los permisos, uno de estos comentaristas, Pedro Acequiz de Cane, experto conocedor del movimiento ultramarino novohispano, en referencia directa al asiento de negros y al *navío con permiso* de navegación para transportar 500 toneladas de sus productos anualmente, señalaba que las autorizaciones para comerciar con los ingleses, las había concedido la metrópoli hasta cierto punto con la intención de beneficiar a sus vasallos y evitar el estancamiento mercantil causado por las guerras: “*Pero como casi siempre ocurre en la relación comercial con el León Británico, por un tan doloroso como criminal abuso, se convirtió en daño nuestro y beneficio de nuestros mortales enemigos*”.²⁶

ECOS DE UNA LIBERTAD COMERCIAL FICTICIA

Al describir a la sociedad colonial del siglo XVIII, tomando como marco de referencia el comercio exterior, el asiento para el tráfico de esclavos, el movimiento mercantil que se efectuaba con las flotas

23 SOUTO (1996), p. 20.

24 DE ULLOA (1967), p. 20.

25 REAL (1953), p. 45.

26 *Jornal Económico y Mercantil de Veracruz*, Tomo I, núm. 148, 1806.

y galeones, el navío de permiso otorgado a los británicos, así como el control mercantil del gremio de comerciantes de Cádiz y la intervención absorbente en este proceso de capitalización de los mercaderes extranjeros, ya fuesen franceses, holandeses pero sobre todo ingleses, hallamos que el funcionamiento de la feria se vio eclipsado por los mismos intereses antagónicos de los comerciantes de ambos continentes y por el advenimiento de la libertad comercial.

Se puede argumentar que la feria era rígida y estaba imposibilitada para operar autónomamente por el desequilibrio en los intercambios mercantiles existente. Por el lado de ultramar estaban en primer plano, los mercaderes *ingleses ya posicionados en sus intereses en el mercado español desde 1713*, el consulado de Cádiz que controlaba el monopolio mercantil y un monarca tratando de salvaguardar su estabilidad con base en reglamentaciones fiscales.

Por el lado interno, el Consulado de ciudad México, resultó un organismo representante de un grupo social con privilegios y prebendas. Incluso llegó a centralizar todo lo relativo a la circulación de las mercancías. Se transformó de facto en un tirano y virtual dictador de reglas para las ferias, las rutas comerciales y para la distribución de los productos europeos.

Solo competía con este organismo de capital privado, la institución eclesiástica, quien para el siglo XVIII que nos ocupa, efectuaba sus negocios financieros de manera totalmente libre y paulatinamente representaría el rival número uno en la acumulación del circulante. El alto clero, argumentando en sus sermones espiritualidad y honradez, fungía en la práctica como banco que otorgaba recursos a mercaderes, hacendados o mineros que los solicitaban, para invertirlos en la compra de mercancías provenientes de la flota, del navío de permiso británico o de la Nao de China. Respecto a este fenómeno el Cabildo Eclesiástico argumentaba que al facilitar el dinero al necesitado, practicaba un bien a sus semejantes, por supuesto, un bien cobrado con elevados intereses.

UN BALANCE BASADO EN RESULTADOS

Los monarcas españoles del siglo de las Luces, Felipe, Carlos y los Fernandos, basaron las resoluciones para los altibajos de su comercio en reglamentaciones reformistas, ya fuese reorganizando el vetusto sistema de flotas y galeones o concediendo privilegios a países emergentes como Inglaterra o a gremios mercantiles y corporaciones consulares. Éstos, centralizaron el funcionamiento de los puertos y aduanas así como el regreso de un impuesto medieval, por el arrastre de las mercaderías entre los parajes de la costa al altiplano y su torna viaje.

La producción nacional española al carecer de una infraestructura propia, padeció el constante acoso de las manufacturas europeas, que hicieron se valiera de las casas comerciales y talleres de costura metropolitana, donde las prendas extranjeras, se terminaban y etiquetaban como nacionales.²⁷

La Corona española, al contar con el flujo constante de los metales y productos naturales de la Nueva España, Perú y Asia, a propósito desestimuló la manufactura nativa por considerarla una competencia lesiva para las finanzas del reino. La anterior situación hasta cierto grado justificó, la aparición repetida de mercaderes ingleses, alemanes y franceses ya establecidos con productos, firmas mercantiles y esclavos negros no solo en Veracruz Puerto sino en otras provincias de la Nueva España y el resto de América, su presencia prelude a futuro inmediato, al menos tres grande dificultades:

1. El contrabando, difícil de eliminar practicado con la anuencia del sector de la burocracia aduanal
2. Desplazamiento del mercader hispano del comercio con México, imposibilitado por la contienda transmarítima ante la abundancia de ágiles naves y la variedad de las manufacturas con precios bajos
3. Aborto de la proto-industria novohispana. Reducción constante de sus producciones para abastecer a los mercados regionales y locales.

²⁷ TINOCO (1987), p. 318.

Así las cosas, el advenimiento del libre comercio y sobre todo la expedición de la real cédula²⁸ de su majestad concediendo libertad para el comercio de negros con las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, y Provincia de Caracas, á Españoles y Extranjeros, bajo las reglas que se expresan en Madrid en MDCCLXXXIX, resultó desde diferentes ángulos, una prueba de fuego para la economía española, toda vez que como nuevo sistema de operar los intercambios marítimos transoceánicos, entre otras cosas, permitió el acceso indiscriminado al mercado americano a un buen número de mercaderes foráneos, y en particular los ingleses como ya lo hemos venido advirtiéndolo desde el inicio de esta comunicación.

Sin embargo, la libertad de comercio no se instauró para la realidad novohispana dado el carácter periférico dependiente de una estructura socioeconómica metropolitana. México, permaneció como colonia tributaria durante la era mercantilista y así continuó al instaurarse el liberalismo económico en 1789. De hecho sobrevivió suspendida de los productos del subsuelo y de la agricultura. Bajo estas circunstancias, podemos confirmar que en el período estudiado; se desarrolló una paradoja mercantil: en virtud de que la anhelada *libertad* fortaleció la relación de *dependencia* y de *desacumulación* por partida doble: primero con España y luego con el extranjero.

Es inobjetable entonces, que a través del comercio de esclavos aunado al avance de la burguesía industrial inglesa, se estaban proporcionando las bases materiales de un nuevo orden económico, impulsando formas diferentes de intercambio global. En opinión de uno de los economistas más destacados del siglo XIX:

*...libre comercio de 1789, permitió el desarrollo de las fuerzas productivas del hombre y transformó la producción material en un dominio científico que se implantó en los mercados de América, Asia y África.*²⁹

Las innovaciones tecnológicas, pusieron a la industria en manos de nuevos amos y con grandes capitales que de nueva cuenta subordinaron el quehacer del artesanado americano a la caprichosa demanda de la nueva economía mundo.

Así las cosas, la introducción del libre comercio a la postre, se convirtió en un arribo a destiempo en la Nueva España. A pesar de que con éste, en la Península, se suscitó una especie de “fiebre” en torno a planear la reinvenición de las relaciones metrópoli-colonia. Las discusiones locales, regionales e internacionales versaron de manera recurrente sobre la importancia de seguir contando con las ricas producciones de oro, plata, vainilla, caña de azúcar, grana o cochinilla, añil, tabaco, cacao entre otros, así como el mejor rendimiento de la fuerza nativa americana y el incremento de los esclavos negros.

No obstante, a pesar de que las conversaciones sobre las materias primas se realizaron en foros recurrentes, estos asuntos nodales se relegaron abatidos por las nuevas concepciones de Adam Smith, hacia un concepto moderno de la libertad comercial, esta desde un punto de vista operativo de la economía, apuró la caída estrepitosa del añejo sistema colonial; aquel cuya columna vertebral descansaba en una producción de carácter meramente complementario.

Por esa razón el binomio conceptual *libertad-comercial* nació rodeado de un “*halo triunfante*” y supuso que su puesta en marcha finiquitaría de una vez por todos los monopolios ancestrales; pero no alcanzó su objetivo, por el contrario contribuyó con errores similares a aquellos que durante el período álgido de la colonia, habían enriquecido a funcionarios y administradores ávidos de ganancias ilícitas que elevaron su existencia terrenal a la opulencia, mientras la población en general deambulaba en la miseria.³⁰

Bajo este contexto, el nuevo paradigma del francés Vincent de Gournay, fisiócrata del siglo XVIII: *Laissez Faire laissez passer*, empalmó en todo detalle, engrane tras engrane con el librecambismo inglés y velozmente encontró refugio en “*las Indias*” despertando expectativas de cambios favorables en cuestiones

28 REAL CEDULA DE SU MAGESTAD CONCEDIENDO LIBERTAD PARA EL COMERCIO DE NEGROS CON LAS ISLAS DE CUBA A Santo Domingo, Puerto Rico, y Provincia de Caracas, á Españoles y Extranjeros, baxo las reglas que se expresan. Madrid en la imprenta de la Viuda de Madrid en la imprenta de la Viuda de Ibarra MDCCLXXXIX. [Esta Real Cédula se reproduce en edición facsimilar en David Marley, Editor. *Reales asientos y licencias para la introducción de esclavos negros á la América Española (1676-1789)*. Edición facsimilar. México: Editorial Abeja, 1985.]

29 MARX (1973), p. 512.

30 HUBERMAN (1973), p. 169.

referidas a la agricultura, minería y sobre todo en las artesanías y la incipiente industrialización.

De nueva cuenta, los responsables de implementar las políticas económicas del Reino español en América, asimilarían también la libertad de comercio del 1789 con cierta peculiaridad y hasta se podría asentar que de manera cínica:

Se tratará de eliminar rigideces, pero siempre bajo el manto protector y tutelar del Estado. Refiriéndose al Comercio Libre [como] de uno protegido y no de un libre comercio.³¹

Con este sofisma de por medio, se desarrolló en la Nueva España una era etiquetada con un concepto de *libertad*, detrás del cual, subyacía la ruptura de los linderos regionales que en cada provincia, intendencia, pueblo, villa o localidad abrieron sus riquezas a los ávidos mercados del viejo mundo, particularmente a Inglaterra, Francia y Alemania; quienes ahogaron con sus empresas la gran variedad de las producciones artesanales. En otras palabras, el libre comercio provocó el desahucio de las economías y los mercados regionales emergentes:

De este modo, a partir de 1778 comienza un proceso de reforzamiento de los lazos existentes entre las colonias y la economía europea. Este proceso se agudizará todavía más en el invierno del siglo de 1797, año que señala el momento, cuando en la práctica la corona española comienza a despedirse de sus posesiones ultramarinas. En este sentido el Reglamento del Comercio Libre sólo sirvió para enfatizar el colapso inevitable de la dominación española. Sobre América.³²

UNA ACOTACIÓN FINAL

Hasta aquí, se han trazado las variables que muestran en un largo proceso como el imperio ibérico mantuvo el control del mercado de América de manera absoluta durante todo el siglo XVI, pero a partir del siglo XVII, los permisos otorgados durante treinta años para el tráfico de esclavos resultaron altamente favorables para la explotación agrícola y minera, —lo que explica la riqueza de las regiones comerciales novohispanas—, pero a la postre llevaron al imperio y a su colonias a una decadencia mercantil y financiera debido a la paulatina libertad de comercio y a las estrategias del imperio inglés por extender sus dominios. En este proceso el comercio de esclavos fue la vía para concretar el dominio de España en América y a su vez significó para Inglaterra la oportunidad de asentarse sin necesidad de alguna confrontación armada.

BIBLIOGRAFÍA

- CARERI, G. (2002). “Viaje a la Nueva España” en POBLETT, M. (Comp.). *Cien viajeros de Veracruz. Crónicas y relatos*, T. I. 1518-1697. Veracruz: Gobierno del Estado, p. 246.
- COMAS, J. (1974). *Homenaje a Gonzalo Aguirre Beltrán*, Tomo III, México: INI, p. 36.
- DE AJOFRIN, J. (1763). “Diario del viaje que hicimos a México fray Francisco de Ajofrín y fray Fermín de Olite, capuchinos.” en POBLETT, M. (Comp.) (2002). *Cien viajeros de Veracruz. Crónicas y relatos*, T. II, 1755-1816. Veracruz: Gobierno del Estado, p. 56.
- DE ULLOA, B. (1967). “Fragmento del establecimiento de las fábricas y el comercio español” en *Colección de documentos para la historia del comercio exterior*. México: Banco Nacional del Comercio Exterior, S.A., p. 120.
- HAWKINGS, J. (1568). “Tercero y penoso viaje que hizo el Sr. John Hawkins con el Jesús Lübeck, el Minión y otros cuatro buques a las tierras de Guinea y a las Indias occidentales en los años de 1567 y 1568”, en POBLETT, M. (Comp.) (1992). *Cien viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos*. T. I. 1518-1697. Veracruz: Gobierno del Estado, pp. 56-57.
- HOBBSAWM, J. E. (1997). “La era de la revolución en Europa 1789-1848”, Barcelona: Editorial Crítica, p. 135.
- HUBERMAN, L. (1973). “Los bienes terrenales del hombre” en *Historia de la riqueza de las naciones*. México: Ediciones de Cultura Popular S.A., p. 169.

³¹ MALAMUD (1988), p. 147.

³² *Ibid.*, p. 163.

- MALAMUD, C. (1988). “El reglamento del Comercio Libre”, en *La América Española en la Época de las luces*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, p. 147.
- MARTÍNEZ MONTIEL, L.M. (2005). “Trabajo esclavo en América. La Nueva España” en Revista del CESLA [en línea] (sin mes): [Fecha de consulta: 9 de septiembre de 2014] Disponible en <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=243320976007>> ISSN 1641-4713, pp. 135-138.
- MARX, K. (1973). “El dieciocho brumario de Luis Bonaparte” en *Obras Escogidas*. Progreso: Moscú, p. 512.
- NAVEDA CHÁVEZ-HITA, A. (2012). “Por amor y buenos servicios”. Amas, esclavas y libertas en Córdoba, siglo XVIII en *Mujeres en Veracruz, fragmentos de una historia*, Tomo I. Fernanda Núñez Becerra y Rosa María Spinoso Arcocha (Coordinadoras). México: Gobierno del Estado de Veracruz.
- LOBO, M. (1982). *Los mercaderes y la trata de esclavos*, Gran Canaria: Siglo XVI. ACT. Aula de cultura de Tenerife, p. 49 [Homenaje a Alfonso Trujillo].
- REAL DÍAZ, J. (1953). *Las Ferias comerciales de Nueva España*. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, p. 45.
- SOUTO MANTECÓN, M. (1996). “La población de la antigua parroquia del pueblo de Xalapa (1777)” en *Población y Estructura Urbana en México, siglos XVIII y XIX*. México: Instituto Dr. José María Luis Mora /UAM- Ixtapalapa, p. 20.
- TINOCO RUBIALES, S. (1987) “El Consulado nuevo de Sevilla y el Comercio Libre: Un balance en 1787”, en *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*. Madrid: Banco Exterior, p. 318.

ARCHIVOS

Archivo Municipal del Xalapa
Real Academia de Madrid

HEMEROGRAFIA

Jornal Económico y Mercantil de Veracruz, Tomo I, núm. 148, 1806.

FUENTES PRIMARIAS

- (MDCCLXXXIX). *REAL CEDULA DE SU MAGESTAD CONCEDIENDO LIBERTAD PARA EL COMERCIO DE NEGROS CON LAS ISLAS DE CUBA A Santo Domingo, Puerto Rico, y Provincia de Caracas, á Españoles y Extranjeros, baxo las reglas que se expresan*, Madrid: imprenta de la Viuda de Ibarra. [Esta Real Cédula se reprodujo en David Marley (ed.), *Reales asientos y licencias para la introducción de esclavos negros á la América Española (1676-1789)*, ed. facsimilar, México: Editorial Abeja 1985.]
- Alfonso X el Sabio. Las siete partidas. [en línea] <http://ficus.pntic.mec.es/jals0026/documentos/textos/7partidas.pdf>. Consultado el 16 de agosto de 2014.
- Tratado de asiento de negros*. Madrid, 26 de marzo de 1713, signado entre España-Inglaterra. Madrid, 1714, Imprenta de Joachin Ibarra, [Impresor de Su Majestad con privilegio].