Esta obra forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx http://biblio.juridicas.unam.mx

A 230 AÑOS DEL *REGLAMENTO Y ARANCELES REALES PARA EL COMERCIO LIBRE DE ESPAÑA Y LAS INDIAS* DEL 12 DE OCTUBRE DE 1778

Dr. Oscar Cruz Barney

En el siglo XVIII se llevó a cabo una importante modificación del sistema de comunicaciones comerciales entre España y las Indias. La Guerra de Sucesión abrió las puertas del comercio indiano a Francia, que inundó los mercados indianos de mercaderías. Con la Paz de Utrecht de 1713 apareció Inglaterra en el mercado indiano con importantes concesiones comerciales en el tráfico de esclavos, lo que dio oportunidad a la introducción de mercancías de contrabando.

Con el cambio de dinastía a comienzos del siglo citado, se llevaron a cabo diversas reformas a la estructura y funcionamiento de la Casa de Contratación de Sevilla, con lo que se dio inicio a la llamada "etapa gaditana". El 6 de marzo de 1701 se suprimieron todos los oficios supernumerarios de la Casa, reduciendo su plantilla al Presidente, tres jueces oficiales, tres letrados, un fiscal, el alguacil mayor y el alcaide de guarda. Los seis supernumerarios existentes al momento se dejaron sin ejercicio, pero con goce de sueldo, sin aumentos y con la posibilidad de acuerdo a propios méritos de acceder a los cargos tan pronto se produjese una vacante. En 1706 se restauró la llamada Junta de Comercio, ahora bajo la denominación de Junta del Restablecimiento del Comercio.[1]

1 Crespo Solana, Ana, *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, Servicio de Publicaciones, Universidad de Cádiz, 1996, p. 37.

DR © 2008, Universidad Iberoamericana, A.C.

Esta obra forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx http://biblio.juridicas.unam.mx

Posteriormente, el 28 de enero de 1717, en virtud del nombramiento de José Patiño como Intendente General de Marina y Superintendente del reino de Sevilla, se le atribuyen algunas funciones que hasta entonces habían correspondido a la Casa. Éstas fueron las de fabricación y carena de los navíos, su abastecimiento, armamento, marinería, administración de los recursos utilizados para tal fin, etc. Al mismo tiempo, se nombró a Patiño Presidente de la Casa de Contratación.[2]

El 12 de mayo de 1717 se modifica la plantilla de funcionarios de la Casa, reduciéndose a un Presidente, dos ministros asesores o jueces letrados, un fiscal, dos escribanos y un contador. Desaparece la Sala de Gobierno, asumiendo sus funciones el Presidente-Intendente de Marina, y la Sala de Justicia se reduce de tres jueces a dos. Con este decreto se acuerda el traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz.

2 Caballero Juárez, José Antonio, *op. cit.*, pp. 69-70.

DR © 2008, Universidad Iberoamericana, A.C.

Esta obra forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx http://biblio.juridicas.unam.mx

En la mayor parte de las innovaciones estarán presentes dos ideas fundamentales para el desarrollo de la casa de Contratación en Cádiz, que son: "el deseo de reafirmación de una Armada que ayudase al restablecimiento del sistema de monopolio [...] y el establecimiento de una práctica que controlase estrictamente el proceder administrativo..."[3]

En virtud de las disposiciones de 1717, en 1718 la Casa de Contratación se trasladó a Cádiz bajo la presidencia de D. José Patiño y Morales, quien ostentaría el título de Presidente de la Casa de Contratación e Intendente General de la Marina. La Casa de Contratación habría de residir en dicha ciudad hasta su posterior desaparición.[4] Las dependencias de la Casa de la Contratación en Cádiz se hizo en una casa arrendada al Conde de Alcudía en la Plaza de San Agustín, sin que el traslado de oficinas se reflejase en cambios importantes en las disposiciones que regían la vida interna de la Casa.[5]

Las razones para su traslado las resume Lutgardo García Fuentes:

a. las dificultades de navegación por el río Guadalquivir[6]
b. el obstáculo de la barra de Sanlúcar
c. la cuestión de los aranceles aduaneros y los posibles donativos de la ciudad de Cádiz para el cambio de la cabecera de las flotas.

Como más importante, la aceptación del cambio por parte del Consulado de Comercio de Sevilla.[7]

El cargo de Presidente de la Casa quedaba asociado como se ve, a partir de entonces, con el de Intendente de Marina, hasta que el 22 de octubre de 1754 se separaron nuevamente los cargos, quedando bajo la responsabilidad del Intendente todo lo relacionado con el apresto de las armadas a Indias, y bajo la del Presidente de la Casa la de autorizar y vigilar la carga y descarga de los navíos.

Internamente, la Casa sufrió diversas reformas en 1725, 1739, 1749 y 1752 relativas al cargo del Contador Principal, al cual se le otorgó el tratamiento de Juez Oficial. En 1725 se nombró a D. Francisco de Varas y Valdés como presidente de la Contratación en Sevilla.[8] En 1749 se creó el cargo de veedor Juez Oficial con rango y sueldo similares al del Contador y Oidores, y en 1752 se concedió al jefe de la Depositaria de los caudales de Indias el título de Depositario Juez Oficial de la Contratación, contando así la Casa nuevamente con tres jueces oficiales, reconstituyéndose de alguna manera la Sala de Gobierno.[9]

---

3 Crespo Solana, Ana, *op. cit.*, p. 39.

4 Un panorama de las contribuciones pagadas por el comercio en el intercambio hispano-indiano en García de Prado, Joseph, *Compendio general de las contribuciones, y gastos que ocasionan todos los efectos, frutos, caudales, y demás, que se trafican entre los Reynos de Castilla, y América*, Cádiz, Real Imprenta de Marina y Real Audiencia de Contratación de Don Manuel Espinosa de los Monteros, 1762.

5 Crespo Solana, Ana, *op. cit.*, p. 54.

6 Si bien a juicio de Ana Crespo Solana se trataba solamente de un pretexto. *Ibidem*, p. 47.

7 García Fuentes, Lutgardo, *El comercio español con América 1650-1700*, Sevilla, Excma. Diputación Provincial de Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1980, pp. 57-58 y 65. Sobre el comercio gaditano véase Bustos Rodríguez Manuel, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz, Servicio de Publicaciones, Universidad de Cádiz, Silex Ediciones, 2005.

8 Crespo Solana, Ana, *op. cit.*, p. 52.

9 García-Baquero González, Antonio, *op. cit.*, p. 71.

DR © 2008, Universidad Iberoamericana, A.C.

Esta obra forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx http://biblio.juridicas.unam.mx

En materia de justicia, en 1748 y 1749 se priva a la Casa del conocimiento de las causas de los cargadores, ya que los pleitos entre comerciantes se debían resolver por el Consulado, quedándole únicamente la facultad para conocer de las causas de los marineros. En la segunda mitad del siglo XVIII, con la implantación del comercio libre, se transfieren a las Aduanas una buena parte de las funciones que todavía desempeñaba la Casa, dejándole a ésta la expedición de las licencias de embarque y patentes de navegación. En 1776 se produce una pausa en el desmantelamiento de la Casa, al nombrarse dos nuevos Oidores y restituyéndole al Presidente las facultades anteriores a 1760. Sin embargo, dos años después, el 12 de octubre de 1778, con el Reglamento para el comercio libre de España a Indias, los Juzgados de Arribadas y los Consulados de nueva creación en cada puerto habilitado habrían de asumir las funciones que correspondían a la Casa de Contratación, dejándola convertida en un organismo carente de sentido y competencias, excepto la de Juzgado de Arribadas en Cádiz por algunos años.

La Casa de Contratación se suprimió mediante *real decreto* del 18 de julio de 1790, creándose en su lugar un Juzgado de Arribadas similar a los que estaban ya en funciones en todos los puertos habilitados para el comercio libre.[10]

Se inicia con el siglo un largo proceso de reformas comerciales que arrancan con el Proyecto de galeones y flotas de 1720, que continúan con el establecimiento del comercio libre para ciertos puertos tanto peninsulares como indianos por el Real Decreto de 1765 y desde luego el Reglamento de Comercio Libre de 1778.

Durante el siglo XVIII hubo flotas a la Nueva España en los años de 1706 (nótese el largo intervalo corrido entre la última flota de 1699 y ésta),[11] 1708, 1711, 1712, 1715, 1717, 1720, 1723, 1725, 1729, 1732, 1735, 1739. 1757, 1760, 1765, 1768, 1772 y 1776, sin que se diera la periodicidad exigida por las Leyes de Indias. Parte del problema, además de la guerra y el temor a los ataques enemigos, fue debido, según señala Pérez-Mallaina, a "los encontrados intereses de los comerciantes propietarios de las mercancías transportadas en las flotas [...] y aquellos que habían de comprarlas en México"; continúa: "El Consulado de Sevilla [...] acusaba al tráfico ilícito realizado por los comerciantes mexicanos de ser el responsable de la lentitud con que se realizaban los negocios en la feria [...] los mexicanos por su parte, acusaban a los flotistas de posponer la partida hasta obtener los precios que exigían por sus mercancías". A Tierra Firme en los años de 1706, 1713 (si bien ésta con el carácter de navíos de guerra cargados de mercancías),[12] 1715, 1721, 1723, 1730 y 1737.[13] Como se puede observar, las comunicaciones hispanoindianas se llevaron a cabo fundamentalmente a través de la Nueva España en los prime-

10 *Ibidem*, pp. 72-73.

11 En esos años ningún convoy importante partió de Cádiz hacia América, despachándose únicamente dos expediciones cargadas de azogue con destino al puerto de Veracruz en 1701 y 1703, integradas por uno o dos barcos de guerra acompañados de otros mercantes con el objetivo de entregar en la Nueva España el mercurio necesario para la extracción de la plata y regresar con ella a la Península. El retraso se debió en gran medida por la situación de guerra, ya que Cádiz había sufrido en 1702 un fuerte ataque enemigo y existía el temor de su repetición en 1704 y 1705. Véase Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio, *La política naval en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1982, pp. 10 y 15.

12 *Ibidem*, p. 18.

13 Montenegro Duque, Angel, *op. cit.*, p.267.

DR © 2008, Universidad Iberoamericana, A.C.

Esta obra forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx http://biblio.juridicas.unam.mx

ros años del siglo XVIII, fundamentalmente por la mayor seguridad que ofrecía la ruta en la situación de guerra, y como su único puerto de destino Veracruz, convenientemente protegido por San Juan de Ulúa.[14]

En 1720, mediante el Proyecto de galeones y flotas,[15] se intentó reinstaurar el sistema de tráfico comercial y regularizar el tráfico.[16] En él se establecía que el número y tonelaje de los navíos que habrían de partir a las Indias se determinaría en cada viaje según las circunstancias. Se procura restaurar el sistema de Galeones y Flotas, permitiendo además la salida de avisos y navíos de registro con regularidad, con la intención de facilitar tráfico legal hispano-indiano.[17] Igualmente, se señalaba que los azogues, bulas, el papel sellado y demás efectos de cuenta de la Real Hacienda se embarcarían en los buques de guerra hacia las Indias y al retorno traerían el oro, la plata y demás efectos para la mencionada institución.[18] Se pretendía promover la construcción de navíos españoles, por lo que se dispuso que todos los navíos que navegaren a las Indias, ya sea en conserva, como avisos o como registros, debieran ser fabricados en los astilleros de los dominios del Rey, a excepción de los navíos ya adquiridos.[19]

En cuanto a la periodicidad, se estableció que las flotas para la Nueva España salieran de Cádiz el día primero de junio, sin poder detenerse en Puerto Rico para repostar más de seis días. En Veracruz podrían estar hasta el día 15 de abril, fecha en la que debían partir para La Habana, en donde tampoco podrían estar más de quince días. Los Capitanes de Galeones y Flotas que incumplieran con este calendario sin causa justificada serían depuestos de sus empleos y se procedería contra sus personas y bienes. Las Flotas de Tierra Firme saldrían igualmente de Cádiz el día primero de septiembre, no pudiendo detenerse en Cartagena más de cincuenta días, en Portobelo sesenta, al retorno en Cartagena treinta y en La Habana quince.[20]

El *Proyecto* igualmente contempla los derechos, despachos y formación de registros para las Indias, fletes a Veracruz y Buenos Aires y otros puertos, así como de vuelta a la Península, las personas que podían embarcarse y los requisitos a cumplir para ello.

En el caso de las Islas Canarias, como ya se mencionó, gozaban con la facultad de enviar buques a las Indias, sin embargo, no podían superarse las 1,000 toneladas de arqueo anuales, no se podía visitar los puertos de Veracruz, Cartagena y Portobelo, y no se podían exportar productos manufacturados ni importar metales preciosos de América, produciéndose entre los años de 1700 a 1715, 103 viajes a las Indias.[21]

---

14 Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio, *op. cit.*, pp. 56-57.

15 *Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva-España, y para Navíos de Registro, y Avisos que navegaren a ambos Reynos.* Impreffo en Madrid, de orden de su Mag. por Juan de Ariztia, 1720, AGN, Bandos, Vol.1, Exp. 13, Fs. 283-295. De ahora en adelante citado como *Proyecto de 1720.*

16 Véase en este sentido a Bravo Lira, Bernardino, "Notas sobre el Reglamento de Comercio Libre de 1778 y el régimen jurídico del comercio indiano", *III Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano, Actas y Estudios.* Madrid, Instituto Nacional de Estudios Jurídicos, 1973, p. 1020.

17 *Idem. Proyecto de 1720*, prefacción.

18 *Proyecto de 1720,* foja 3v.

19 *Ibidem*, foja 4.

20 *Ibidem*, foja 6.

21 Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio, *op. cit.*, p. 35. Para el libre comercio en Canarias véase Guimerá Ravina, Agustín,

DR © 2008, Universidad Iberoamericana, A.C.

Esta obra forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx http://biblio.juridicas.unam.mx

Las reformas intentadas con el Proyecto de 1720 resultaron insuficientes respecto a sus objetivos. Operaron eficazmente en lo referente a las flotas para Nueva España, si bien en otros campos se evidenció su inoperancia. Bravo Lira afirma que así sucedió con la manutención de la regulación de los derroteros y formas de navegación, que significaban encauzar nuevamente el tráfico lícito por una sola ruta: Cádiz-Veracruz para las flotas de Nueva España, o Cádiz-Portobelo para las de Tierra Firme.[22] El 16 de octubre de 1765 se expidió el *Real Decreto suprimiendo varios derechos para facilitar el comercio en Cuba y otras islas de Barlovento, e instrucción sobre ello*,[23] con el cual se introduce el comercio libre para las mencionadas islas, si bien un comercio libre referido fundamentalmente a la navegación, que se autoriza dentro de la zona liberalizada.

Con el Real Decreto de 1765 se habilitan para el comercio con Cuba los puertos de Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, la Coruña y Gijón.[24]

Se liberó a las zonas de aplicación del Real Decreto del pago del derecho de Palmeo, del de Toneladas, de la imposición pagada al seminario de San Telmo, del derecho de extranjería, de los de las visitas y reconocimientos de carenas, habilitaciones y licencias de navegación. Se autoriza pues una libertad de navegación[25] respecto al cómo, cuándo y al puerto que a cada quien conviniera acudir, y se acentúan la desgravación y simplificación administrativa iniciadas por el *Proyecto de 1720*, intentando terminar con el aislamiento económico de una zona que por su tamaño no atraía suficientemente al comercio establecido.[26]

El sistema de flotas fue abandonado en 1778 al adoptarse el sistema del comercio libre mediante el *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España y las Indias* del 12 de octubre de ese año[27] y la *Pragmática de libertad de comercio* de misma fecha.

"Legislación borbónica y enclaves marítimos. La génesis del comercio libre para Canarias", *El derecho y el mar en la España moderna*, Martínez Shaw, Carlos (ed.), Granada, Universidad de Granada, Centre d'estudis d'historia moderna Pierre Vilar, 1995, p. 523.

22 Bravo Lira, Bernardino, *op. cit.*, p. 1024.

23 *Real Decreto de 16 de octubre de 1765 suprimiendo varios derechos para facilitar el comercio en Cuba y otras islas de Barlovento, e instruccion sobre ello, Carlos III, la Ilustración en las imprentas oficiales, 1759-1788*, Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1988.

24 *Ibidem*, art. II.

25 En este sentido, Ortiz de Montellano, M.M., "Derecho Mercantil II", en *El Derecho, Periódico de Jurisprudencia y Legislación*, México, Sábado 19 de febrero de 1869, Tomo II, Núm 7, p. 111.

26 Bravo Lira, Bernardino, *op. cit.*, p. 1028.

27 *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España y las Indias de 12 de octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marín, 1778, AGN, Bandos, vol. X, exp.61, fs. 414-555. Se citará como *Reglamento de 1778*. Fue publicado también por Antonio Xavier Pérez y López en su *Teatro*. Existe una edición facsimilar contenida en la obra *Carlos III, la Ilustración en las imprentas oficiales, 1759-1788*, Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1988 y una edición en trascripción bajo el cuidado de D. Bibiano Torres Ramírez y D. Javier Ortiz de la Tabla, publicada por la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Sevilla, la Escuela de Estudios Hispano-Americanos y el C.S.I.C en 1978.

DR © 2008, Universidad Iberoamericana, A.C.

Esta obra forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx http://biblio.juridicas.unam.mx

REGLAMENTO

Y

ARANCELES REALES

PARA

EL COMERCIO LIBRE

DE ESPAÑA

A

INDIAS

de 12. de Octubre de 1778.

MADRID.

En la Imprenta de Pedro Marin.

El objetivo era mejorar el aprovechamiento del comercio con los reinos americanos y hacer frente al contrabando de mercancías en la zona del Caribe, al liberalizar los intercambios entre las posesiones americanas frente al antiguo sistema de Flotas que daba oportunidad a dicha práctica ilegal. El *Reglamento de 1778* "condensa y simboliza el espíritu reformista en el campo de la economía".[28]

El cambio consistía en habilitar más puertos españoles para el comercio con América, los puertos habilitados eran desde 1765: Cádiz, Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Málaga, Cartagena. Alicante y Barcelona,[29] sumándose con el *Reglamento* los de Alfaques de Tortosa, Santa Cruz de Tenerife y Palma de Mayorca en España. Los puertos

28 Langue, Frédérique, "Hombres e ideas de la ilustración en dos ciudades consulares: Caracas y Veracruz", *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, núm. 179, enero-marzo, 1996, p. 469.

29 *Real Decreto en que S.M. ha resuelto ampliar la concesión del comercio libre, contenida en Decreto de 16 de octubre de 1765. Instrucción de la misma fecha, y demás resolciones posteriores, que solo comprehendieron las Islas de Barlovento, y provincias de Campeche, Santa Marta, y Rio del Hacha, incluyendo ahora la de Buenos-Ayres, con internacion por ella à las demás de la America Meridional, y extension à los Puertos Habilitados en las Costas de Chile, y el Perú, &c. Expedido en 2 de febrero de 1778*. Madrid, por Juan de San Martin, Impresor de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias, 1778, AGN, Bandos, vol.10, exp. 42, fs. 308-311.

DR © 2008, Universidad Iberoamericana, A.C.

Esta obra forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx http://biblio.juridicas.unam.mx

americanos para el comercio directo en 1765 fueron Santiago Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad.[30] Con el Reglamento de 1778 se añadieron Monte Christi en la Isla Española, Batabanó y La Habana; Campeche, el Golfo de Santo Tomás de Castilla y el Puerto de Omoa en el Reino de Guatemala; Cartagena, Santa Marta, Río de la Hacha, Portobelo, Chagre en el de Santa Fe y Tierra Firme (exceptuando los de Venezuela, Cumaná, Guayana y Maracaibo, concedidos a la Compañía de Caracas sin privilegio exclusivo); Montevideo y Buenos Aires en el Río de la Plata; Valparaíso y la Concepción en el Reino de Chile, y los de Arica, Callao y Guayaquil en el Reino del Perú y costas de la Mar del Sur.[31] Se crea así un área para el intercambio comercial sujeta a una regulación jurídica uniforme, con especial atención al intercambio recíproco dentro del área indiana.

Anteriormente se había instaurado el sistema de avisos en 1764, que consistía en un sistema regular de correos entre España e Indias, autorizados para el transporte de mercaderías; sucesivamente se fueron adoptando diversas medidas liberalizadoras del comercio que fueron reunidas en el mencionado *Reglamento de 1778*.[32]

Del antiguo sistema se mantuvo la exigencia de que fueran españoles los titulares del tráfico comercial y española o naturalizada española las dos terceras partes de la tripulación, lo que se debía hacer constar ante los jueces de Indias en los respectivos puertos habilitados.[33] Además, se buscó fomentar la construcción de embarcaciones para el comercio atlántico,[34] haciendo una rebaja de una tercera parte de los derechos adeudados en el primer viaje a las Indias por los frutos embarcados de cuenta propia a quien fabricare navío mercante de trescientas toneladas o más.[35] El *Reglamento de 1778* concedió la exención del pago de los derechos de palmeo, tonelada, San Telmo, extranjería, visitas, reconocimientos de carenas, habilitaciones, licencias para navegar y demás gastos y formalidades establecidos en el *Proyecto de 1720*, mismo que quedó revocado para toda la nueva zona de libertad comercial, reservándose formar el correspondiente para el comercio y negociación con la Nueva España y permitir que a partir de 1779 los navíos de registro anual de azogues llevaren a Veracruz los frutos y manufacturas de España.[36] Una de las innovaciones del Reglamento fue la introducción de dos aranceles, uno para los géneros registrados para las Indias y otro para los enviados a España.

La posterior declaración de guerra con la Gran Bretaña retrasó la expansión del Comercio Libre a los puertos habilitados y la incorporación de la Nueva España en el nuevo régimen comercial. De hecho, la reglamentación para la libertad de comercio con

30 Montenegro Duque, Angel, *op. cit.*, p. 267.

31 *Reglamento de 1778*, arts. 4 y 5.

32 Gortari Palacios, Hira de, *op. cit.*, p. 430.

33 *Reglamento de 1778*, arts. 1 y 3. El tercio restante podía integrarse de extranjeros católicos.

34 Sobre el tema de la nacionalización de la flota mercante española véase Alfonso Mola, Marina, "La Marina Mercante colonial en la legislación borbónica (1700-1828)", en Martínez Shaw, Carlos (Ed.), *El derecho y el mar en la España moderna*, Granada, Universidad de Granada, Centre d'estudis d'historia moderna Pierre Vilar, 1995.

35 *Reglamento de 1778*, arts. 3 y 33

36 *Ibidem*, art. 6.

DR © 2008, Universidad Iberoamericana, A.C.

Esta obra forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx http://biblio.juridicas.unam.mx

el virreinato novohispano nunca llegó a elaborarse.[37] No fue sino hasta la expedición del Real Decreto de 28 de febrero de 1789, más otro de 10 de julio,[38] que se amplió la libertad comercial a Nueva España[39] y Caracas.[40]

Como señala Bravo Lira, "el comercio libre y protegido de 1778 confiere a la legislación mercantil un sentido unificador y atribuye al comercio un carácter de factor de complementación económica".[41]

En 1779 se liberalizó el tráfico negrero y en 1797, mediante Real Orden de 18 de noviembre, se autorizó a los americanos el intercambio comercial con las posesiones españolas en América, también llamado comercio neutral, a fin de apoyar le supervivencia de las ex colonias británicas.[42]

Finalmente, con la Constitución de Bayona de 1809, que si bien no tuvo aplicación, se decretó la igualdad de los habitantes de ambos hemisferios, así como la libertad de industria y comercio, sin que los intereses de Sevilla y Cádiz a través de la Junta Suprema de Gobierno de España e Indias y su sucesora la Junta de Regencia pudieran dar marcha atrás a esta nueva realidad.[43]

Los cambios introducidos por el Reglamento de 1778 no fueron desde luego suficientes para reactivar la economía indiana. Otros cambios se hicieron necesarios a principios del siglo XIX. Diversas disposiciones que afectaron al comercio exterior se dictaron por las Cortes de Cádiz entre 1811 y 1815. El 23 de marzo de 1811, las

37 Ortiz de la Tabla Ducasse, Javier, *Comercio exterior de Veracruz 1778-1821 crisis de dependencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, C.S.I.C., 1978, pp. 7-8.

38 Muro, Luis, "Revillagigedo y el comercio libre (1791-1792)", *Extremos de México. Homenaje a don Daniel Cosío Villegas*, México, El Colegio de México, 1971, p. 299.

39 Un análisis de la opinión del comercio de la Ciudad de México respecto al libre comercio en Suárez Argüello, Clara Elena, "El parecer de la élite de comerciantes del Consulado de la ciudad de México ante la operación del libre comercio (1791-1793)", en Hausberger, Bernd y Antonio Ibarra (Eds.), *Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Madrid, Vervuert, Instituto Mora, Iberoamericana, 2003. El Libre Comercio se implantó en Perú hasta 1784. Véase Mazzeo, Cristina, "El Consulado de Lima y la política comercial española frente a las coyunturas de cambio de fines del periodo colonial (1806-1821)", en Hausberger, Bernd y Antonio Ibarra (Eds.), *Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Madrid, Vervuert, Instituto Mora, Iberoamericana, 2003, p. 200.

40 *Real Decreto de 28 de Febrero de 1789*, en Pérez y López, Antonio Xavier, *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias*, Madrid, en la Oficina de Don Gerónimo Ortega y Herederos de Ibarra, 1794, t. VII. El Real Decreto estableció que:

> El comercio de frutos y manufacturas nacionales para Nueva-España y Caracas, por ahora y hasta nueva providencia sea libre, y puedan embarcarse géneros extrangeros de lícito comercio hasta la tercera parte del valor total de cada cargamento. Asimismo se concede, á beneficio de las fábricas nacionales, y para promover la salida de sus manufacturas, que la embarcacion que complete su carga de frutos y géneros Españoles, disfrute de alivio de la rebaxa de un 10 por 100 de los derechos que adeuden las manufacturas nacionales á la salida de España, y otro tanto en el de almoxarifazgo á su introduccion en América, sin perjuicio de las mayores gracias que estan concedidas al comercio de Islas y de los Puertos menores. Si se dudare si dichos géneros son ó no nacionales, se esté á lo que declaren expertos, segun se previene en las Cédulas de Contrabando, con sujecion á las penas que en ellas se imponen: y si por dichos reconocimientos no se lograre aclarar la duda, se traten como géneros extrangeros para la extraccion de derechos.

41 Bravo Lira, Bernardino, *op. cit.*, p. 1031.

42 Véase Souto Mantecón Matilde, "El Consulado de Veracruz ante el comercio extranjero: 1799-1819", en Meyer Cosío, Rosa María (coord.), *Identidad y prácticas de los grupos de poder en México, siglos XVII-XIX*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1999, colección científica, serie historia, p.125. Sobre el tema a Muñoz Pérez, José "El comercio de Indias bajo los Austrias y los tratadistas españoles del siglo XVII", *Revista de Indias*, núm. 68, año XVII, abril-junio, 1957.

43 Martiré, Eduardo, *op. cit.*, p. 234.

DR © 2008, Universidad Iberoamericana, A.C.

Esta obra forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx http://biblio.juridicas.unam.mx

Cortes generales y extraordinarias decretaron la extensión a las Indias la libertad de derechos de alcabalas y cientos en la venta de embarcaciones españolas y extranjeras.[44] En enero de 1812 se extinguieron las matrículas de mar para las provincias americanas.[45]

44 Véase *Orden Por la que se manda estender á las Américas la libertad de derechos de alcabalas y cientos en la venta de embarcaciones españolas y estranjeras,* en *Colección de los Decretos y órdenes que han espedido las Cortes generales y estraordinarias, desde su instalación, de 24 de setiembre de 1810 hasta (11 de mayo de 1814 en que fueron disueltas) Mandada publicar de órden de las mismas.* Cuarta parte del Semanario Judicial,Imprenta de J.M. Lara, México, 1852-1853, Tomo I, pág. 79.

45 Véase *Decreto CXIX de 14 de enero de 1812. Estincion de las matriculas de mar en las provincias ultramarinas,* en *Colección de los Decretos y órdenes que han espedido las Cortes generales y estraordinarias, desde su instalación, de 24 de setiembre de 1810 hasta (11 de mayo de 1814 en que fueron disueltas) Mandada publicar de órden de las mismas.* Cuarta parte del Semanario Judicial,Imprenta de J.M. Lara, México, 1852-1853, Tomo I, pág. 199.

DR © 2008, Universidad Iberoamericana, A.C.