

EL TUMULTO

HISTORIADOR POPULAR

México-Querétaro, Segunda Epoca, Año VI. Número 71, Septiembre de 1993

Consejo de redacción: Estelina Ramirez, Guadalupe Rios, Marcela Suarez, Margarita Alegria.
Coordinadora: Marcela Suarez.
Editorial: Grupo Editorial Eón, S.A. de C.V.
Diseño Gráfico: Rodolfo Colina E.

EL LIBRE COMERCIO: UNA CONTROVERSIA HISTORICA

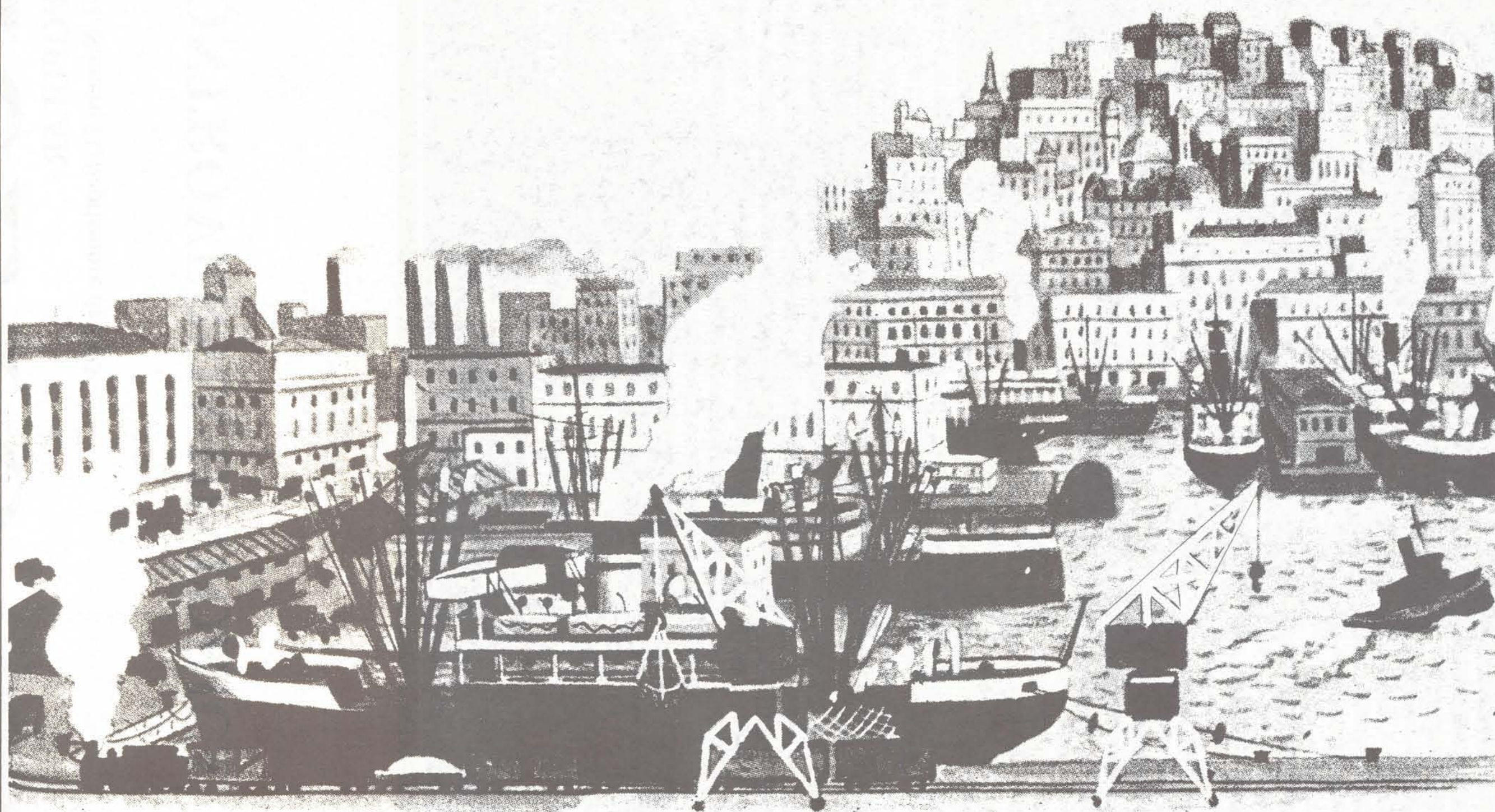
En la actualidad, uno de los temas a los que se ha dedicado mayor atención en nuestro país es la firma del Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá. Casi todos los días aparecen en los periódicos, noticias y editoriales en que se discute e informa de los avances en las negociaciones entre los tres países; y las conveniencias o perjuicios que acarreará la libertad comercial en la América septentrional. Ni el asunto ni la polémica que se ha suscitado son enteramente nuevos en nuestro país. Hace aproximadamente doscientos años, la cuestión de la libertad comercial generó una controversia similar, tanto por los argumentos manejados a favor o en contra, como por la pasión con la que fueron discutidos. En aquel entonces, a fines el siglo XVIII, nuestro país formaba parte del imperio español y nuestro comercio

estaba restringido legalmente al intercambio con España y el resto de las provincias coloniales. Sin embargo, como los productos de otras potencias mundiales, como Inglaterra, Francia y Estados Unidos resultaban más baratos y de mejor calidad, el contrabando en nuestro país aumentó tanto que comenzó a discutirse la conveniencia de permitir el comercio directo con esos países. Para los partidarios de la libertad comercial, éste era el único medio para que nuestro país retuviera el control sobre los intercambios con el exterior, y para que el fisco recuperara los ingresos que perdía por la evasión de impuestos realizada por los contrabandistas. Por su parte, quienes defendían la idea de que el comercio exterior continuara realizándose exclusivamente entre las provincias del imperio español, esgrimían como argumento principal que era la única alternativa

para impedir la decadencia de la producción interna. A fin de cuentas se legalizó el comercio directo con otros países aunque, curiosamente, cuando el rey de España otorgó la autorización, nuestro país ya se había independizado. De cualquier modo, el primer gobierno nacional retomó esta medida; no obstante, pocos años después, comenzó a discutirse la conveniencia de imponer restricciones al comercio exterior con la idea de proteger la industria nacional. Así, desde entonces hasta la fecha, de tiempo en tiempo, con mayor o menor ardor, se revive la controversia sobre el libre comercio.

Matilde Souto M.

MATILDE SOUTO M.



UNIVERSIDAD AUTONOMA
METROPOLITANA
UNIDAD AZCAPOTZALCO
División de Ciencias Sociales y Humanidades.
Departamento de Humanidades.
Área de Historia de México.

EL TUMULTO: es una publicación mensual auspiciada por la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco y la Universidad Autónoma de Querétaro.
Distribución: Gratuita.
Oficina: Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco.
División de Ciencias Sociales y Humanidades.
Av. San Pablo No. 180, Col. Reynosa Tamps.
Azcapotzalco, C.P. 02200, México 16 D.F. Apdo. Postal 16-306, 02000 México 16, D.F. Tel. 362 50 00.
Edición: Grupo Editorial Eón S.A. de C.V.
Av. México-Capadocia 421, Xoco México, D.F. C.P. 03330 Tel. 604 12 04
Registro: ISSN 0188-8899
Tiraje: 1 mil ejemplares.



UNIVERSIDAD AUTONOMA
DE QUERETARO
SECRETARÍA DE EXTENSION UNIVERSITARIA

EL TUMULTO

HISTORIADOR POPULAR

México-Querétaro, Segunda Epoca, Año VI. Número 71, Septiembre de 1993

EL LIBRE COMERCIO: UNA CONTROVERSIA HISTORICA

EL MONOPOLIO Y EL COMERCIO EN LA EPOCA COLONIAL

En el siglo XVI, y como consecuencia del descubrimiento de América, la fuerza creciente del capitalismo se extendió por áreas más extensas gracias a la expansión del comercio y a la llegada de gran cantidad de minerales preciosos procedentes del Nuevo Mundo. Esta etapa, que los economistas llaman del capitalismo mercantil, se prolongó hasta el siglo XVIII, cuando fue cediendo paso al capitalismo industrial. La Nueva España engendró una poderosa clase de comerciantes, cuyo asiento fue la ciudad de México; y el sistema de flotas, hasta 1778, fue la base para los negocios de éstos. "Su comercio consistía, en primer lugar, en la compra de mercancías europeas importadas por los comerciantes españoles y su distribución en la Nueva España. El sistema de la flota mercante y la feria-mercado de comercio al mayoreo, que se celebró hasta 1778 en Jalapa, favorecían claramente al gran comerciante. Su conocimiento de la preparación de una flota mercante en España y del momento aproximado en que llegaría a Veracruz, le permitía ajustar sus negocios de acuerdo con esas fechas y viajar, en el momento indicado, a Jalapa. El gran comerciante, con suficiente capital, podía cubrir en Jalapa sin mayor riesgo sus necesidades en cuanto a la compra de mercancías para los dos o tres años siguientes. No tenía que temer que la llegada de otros barcos, antes del arribo de la siguiente flota mercante, dificultase la venta de sus mercancías."

C.R. Borchart de Moreno. *Los mercaderes y el capitalismo en México, (1759-1778)*, México, FCE, 1984, p. 15.

LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS

En 1729 Inglaterra declaró la guerra a España para reanimar el negocio de los contrabandistas, se trataba de obligar a España a abrir sus puertas a todo comerciante inglés y a renunciar al derecho de visita de las naves británicas. El pretexto fue el siguiente: "Presentó ante el parlamento inglés un conocido contrabandista llamado Jenkins, quien en un combate con guardacostas españoles había perdido una oreja y, preguntado acerca de la herida, prorrumpió en una bien preparada serie de expresiones patrióticas relativas al hecho, tras de lo cual los parlamentarios fueron exhortados a actuar contra quienes osaban ofender a súbditos ingleses, ya fueran delincuentes o no. La contienda sería conocida en Inglaterra con el nombre de "Guerra de la oreja de Jenkins". "A pesar de que los británicos contaban con 116 naves de guerra y España sólo 33, esta última salió victoriosa."

Carlos Saiz Cidoncha. *Historia de la piratería en América Española*. Madrid, Ed. San Martín, 1986, p. 384.

¿ QUE IMPORTABA MEXICO EN EL SIGLO XIX ?

"Las importaciones realizadas por México entre 1821 y 1872 se caracterizan por ser, fundamentalmente, bienes de consumo elaborados y, en mucho menor medida, bienes de producción. Las mercancías que constituían más del 90% del total de las importaciones eran, telas, ropa hecha, mercería textil, alimentos, vinos, loza, papel, mercería metálica, ferretería, maquinarias y herramientas. Entre los productos sin elaborar, estaban algunas fibras textiles, comestibles, metales y minerales."

Inés Herrera Canales. *El comercio exterior de México 1821-1875*. México, El Colegio de México, 1977, p. 25.

EL COMERCIO EN LA EPOCA DE DON PORFIRIO

"El hecho más sobresaliente en la circulación de mercancías del período 1880-1910, fue la creación de una moderna infraestructura para los intercambios. Los principales factores que influyeron en su modernización fueron la construcción de una red ferroviaria nacional; los incentivos a la llegada de las líneas navieras; las mejoras materiales efectuadas en los puertos de comercio exterior; el establecimiento de un sistema financiero y bancario; la ampliación del circulante; el uso de dinero no metálico; la emisión de nuevos códigos comerciales; la ampliación de las comunicaciones telegráficas y telefónicas y la supresión definitiva de las aduanas internas y de las alcabalas"

Inés Herrera Canales. "La circulación (comercio y transporte en México entre los años 1880-1910)", en *México en el siglo XIX*. Ciro Cardoso (Coord.) México, Ed. Nueva Imagen, 1981, p. 437.

LOS BARCOS MERCANTES EN EL VIRREINATO

"En 1526 se prohibió a los barcos mercantes que hicieran en solitario el viaje de ida y vuelta a las Indias: debían navegar en flotillas para su mutua protección y defensa, y armados conforme a reglas promulgadas en 1522, tanto para enfrentarse a los peligros naturales de la navegación como a las agresiones de piratas y corsarios. En 1537 salió hacia los territorios americanos, al parecer por primera vez, una real armada con el objeto de garantizar el transporte seguro del oro y de la plata a España. En 1542, se envió otra armada para conducir caudales a las órdenes de Martín Alonso de los Ríos. El sistema de flotas quedó plenamente establecido entre 1564 y 1566, cuando se definieron las bases de su mecanismo por una serie de ordenanzas. Las flotas no eran más que la reunión de todas las naves mercantes vigiladas por una armada para protegerlas de los continuos ataques que recibían de piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros. El convoy tenía una fecha fijada de salida de Sevilla, abril y agosto, para que encontrara buen tiempo en su navegación. Al llegar a las Antillas, las flotas iban a la Nueva España, al Puerto de Veracruz, y los galeones se desviaban hacia la tierra firme. Llegado el convoy a puerto, se abría la feria. En ella se vendía, comúnmente al por mayor, la carga a los comerciantes americanos; y de regreso, se cargaba generalmente plata."

Pedro Pérez Herrero. *Plata y Libranzas. La articulación comercial del México borbónico*. México, El Colegio de México, 1988, pp. 14-15.



UNIVERSIDAD AUTONOMA
METROPOLITANA
UNIDAD AZCAPOTZALCO
División de Ciencias Sociales y Humanidades,
Departamento de Humanidades,
Área de Historia de México.



UNIVERSIDAD AUTONOMA
DE QUERETARO
SECRETARIA DE EXTENSION UNIVERSITARIA