

EL COMERCIO
ENTRE ESPAÑA E
HISPANOAMÉRICA

(1797-1820)

John Robert Fisher

Banco de España - Servicio de Estudios
Estudios de Historia Económica, nº 27 - 1993

*Este estudio ha recibido una de las becas
que el Banco de España instituyó en 1986 para
conmemorar el V Centenario del
Descubrimiento de América*

EL COMERCIO
ENTRE ESPAÑA E
HISPANOAMÉRICA
(1797-1820)

John Robert Fisher

Banco de España - Servicio de Estudios
Estudios de Historia Económica, nº 27 - 1993

El Banco de España al publicar esta serie pretende facilitar la difusión de estudios de interés que contribuyan al mejor conocimiento de la economía española.

Los análisis, opiniones y conclusiones de estas investigaciones representan las ideas de los autores, con las que no necesariamente coincide el Banco de España.

ISSN: 0213-2702

ISBN: 84-7793-262-X

Depósito legal: M-28724-1993

Imprenta del Banco de España

ÍNDICE

	<u>Páginas</u>
I. INTRODUCCIÓN: ORIGEN Y FINALIDAD DEL ESTUDIO .	7
II. ANTECEDENTES: LA INTRODUCCIÓN DEL COMERCIO LIBRE Y SUS RESULTADOS (1778-1796).....	15
III. FUENTES Y MÉTODOS	29
III.1. Fuentes	29
III.2. Métodos.....	41
IV. LA POLÍTICA COMERCIAL DE ESPAÑA HACIA HISPANO-AMÉRICA (1797-1820).....	45
V. VALORES, COMPOSICIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE ESPAÑA A HISPANOAMÉRICA (1797-1820).....	61
VI. EPITAFIO PARA UN SISTEMA COMERCIAL: «SÓLO LAS LEYES DEL DECÁLOGO SON ETERNAS Y DEBEN OBSERVARSE HASTA EL FIN DE LOS SIGLOS».....	69
APÉNDICES.....	71
APÉNDICE A: Las exportaciones a Hispanoamérica, por puertos españoles (1797-1820)	73
APÉNDICE B: Distribución de las exportaciones de España a Hispanoamérica, por puertos americanos (1797-1820).....	87
APÉNDICE C: Distribución de las exportaciones de España a Hispanoamérica, por regiones americanas (1797-1820)	105
FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA	111

I

INTRODUCCIÓN: ORIGEN Y FINALIDAD DEL ESTUDIO

El interés profundo del autor de este trabajo sobre el problema del comercio entre España y América, durante el último medio siglo del imperio español en América, se despertó casi por casualidad hace dieciséis años, cuando decidió pasar el verano de 1977 —unas seis semanas— en España, realizando una investigación que había pensado que sería disciplinada, breve y específica, para permitirle terminar el capítulo sobre relaciones comerciales entre España e Hispanoamérica de un libro entonces planeado (aunque todavía no escrito) sobre el reinado del tercer rey borbónico de España, Carlos III (1759-1788).

Muy rápidamente se dio cuenta de que, a pesar de la existencia en Simancas (que visitó primero) de una serie de trece legajos dedicados al tema del «Registro del comercio de América» (en la sección «Dirección General de Rentas»), más otra documentación relevante en la sección «Secretaría y Superintendencia de Hacienda», y también a pesar de las discusiones frecuentes sobre el tema, documentadas en los libros del Consejo de Estado (guardados en el Archivo Histórico Nacional) durante la década de 1780, los ministros de Carlos III aún tenían un entendimiento muy impreciso de los efectos sobre el comercio y la economía hispanoamericanos, de la introducción gradual, entre 1765 y 1789, de la nueva política comercial descrita, no sólo por los contemporáneos, sino también por los historiadores, como «el comercio libre» (1).

(1) La documentación consultada en 1977 fue:

- a) Archivo General de Simancas (AGS), Dirección General de Rentas, 2ª remesa: legajos 3447-452, 568-580; Secretaría y Superintendencia de Hacienda, legajos 62-64, 382, 386, 884-890, 992, 1061.
- b) Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado: legajos 3012, 3182, 3185, 3188, 3208, 3515, 4322, 4570-71; libros 1-11.

Resulta bien conocido que el Conde de Floridablanca, el ministro principal de Carlos III durante la última década de su reinado, informó al nuevo rey, Carlos IV, en una memoria sobre la situación del Estado, de que la introducción del *Reglamento para el comercio libre*, en 1778, había conducido a una expansión del comercio entre España e Hispanoamérica de un 300 % (y a un aumento de un 200 % en los impuestos recaudados por los ministros de aduana) (2). Este cálculo —o, más bien, estimación— mantuvo su influencia durante casi dos siglos, siendo repetido no solamente por William Coxe a principios del siglo XIX, sino también en 1984 por David Brading, en su contribución —«Bourbon Spain and its American empire»— al primer volumen de la prestigiosa obra *The Cambridge History of Latin America* (3). Entre estas dos fechas, otro historiador británico aún más conocido, John Parry, sugirió una expansión comercial de un 400 %, por lo menos, mientras estimaciones alternativas de otros comentaristas fluctuaron entre un 200 % (Robert Shafer) y un 700 % (Clarence Haring) (4). La mayoría de estas cifras redondeadas se refería a la década después de 1778, ignorando de ese modo lo que podía haber ocurrido en los años posteriores a 1788. También dejaban sin respuesta otras preguntas: ¿Cuáles fueron los valores relativos de los artículos españoles y extranjeros en el comercio de España con América después de 1778? ¿Cuál fue la distribución del comercio entre los trece puertos españoles franqueados? ¿Se beneficiaron ciertas economías regionales en España más que otras de la apertura de los mercados americanos? ¿Respondió la industria española antes que la agricultura a sus más amplias oportunidades? ¿Cuál fue la importancia relativa de los diferentes mercados regionales en América? Hubo, es cierto, respuestas parciales a estas preguntas, gracias, por ejemplo, a las investigaciones de Antonio García-Baquero sobre el impacto del comercio libre en el desarrollo de la industria catalana, pero, al igual que los fragmentos de información sobre el movimiento de ciertos puertos, en determinados años, eran de difícil evaluación fuera del contexto de datos fidedignos sobre el comercio global de España con América (5).

(2) Una discusión de la historiografía se encuentra en Fisher, J., «Comercio libre entre Andalucía y América, 1778-1796», en *IV Jornadas de Andalucía y América*, vol. 1, Sevilla, 1985.

(3) Coxe, W., *Memoirs of the Kings of Spain of the House of Bourbon, 1700-1796*, vol. 1, Londres, 1813, pág. 380-382; Bethell, L. (ed.), *The Cambridge History of Latin America*, vol. 1, Cambridge, 1984, pág. 434.

(4) Parry, J. H., *The Spanish Seaborne Empire*, Londres, 1966, pág. 317; Shafer, R. J., *A History of Latin America*, Lexington, 1978, pág. 317; Haring, C.H., *The Spanish Empire in America*, New York, 1947, págs. 320-321.

(5) García-Baquero González, A., «Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII», en *Actas del I Coloquio de Historia Económica de España*, Barcelona, 1975. Véase también Delgado Ribas, J. M., «Comercio colonial y fraude en Catalunya. Algunas consideraciones en torno a los registros del libre comercio a Indias (1778-1796)», en *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos*, vol. VI, 1978.

Una visita inicial al Archivo General de Indias (AGI) de Sevilla durante aquel verano, inicialmente tan sosegado, de 1977 y la obtención de unas muestras de la documentación riquísima sobre el comercio libre, conservada en su sección Indiferente General (IG), dejaron muy claros dos puntos: primero, que no había otro remedio, para cualquier historiador que quisiera realizar un estudio global, no de las intenciones y los detalles del programa del comercio libre, sino de sus resultados, que un análisis sistemático de los registros de los buques individuales que salieron y entraron en los puertos españoles, franqueados por el *Reglamento* de 1778, para comerciar directamente con América; y segundo, que, durante la primera fase de la investigación, el límite temporal debería extenderse desde 1788 —fecha que no tiene ningún significado comercial— hasta 1796, cuando el estallido —en octubre de este año— de la larga guerra entre España y Gran Bretaña (que duraría, con una sola pausa, hasta 1808) destruyó el sistema clásico de comercio libre establecido en 1778.

Así empezó la obsesión —unos dirían la locura— del autor para investigar y explicar el impacto, tanto en España como en Hispanoamérica, durante el último cuarto del siglo XVIII, del sistema de comercio libre introducido entre 1778 y 1789, una tarea que lo llevó al AGI, año tras año, entre 1977 y 1984, con la sola excepción de 1981. Durante este año, no de descanso, sino de mucho trabajo con el ordenador para analizar los datos obtenidos hasta aquel punto, publicó los resultados iniciales de sus investigaciones en la revista *Journal of Latin American Studies*, en un artículo relativamente largo, que ofreció un cálculo del tamaño de las exportaciones de España a América entre 1778 y 1796, acompañado por un análisis de su composición (entre artículos españoles y extranjeros) y su distribución entre los trece puertos peninsulares e isleños franqueados por el *Reglamento* (6). Las fuentes básicas consistían en unos 2.800 registros de buques conservados en el AGI, más datos sobre unos 1.000 buques adicionales, sacados de estados anuales y resúmenes generales, preparados, de vez en cuando, por los ministros de aduana en ciertos puertos y por los oficiales de la Dirección General de Rentas, la mayoría de los cuales se conserva en Simancas (7). El total efectivo de salidas probablemente fue superior a las 3.830 así identificadas, debido a la inevitable pérdida y a la clasificación defectuosa archivística de algunos registros. Sin embargo, se considera que esta combinación de fuentes

(6) Fisher, J., «Imperial “Free Trade” and the Hispanic Economy, 1778-1796», en *Journal of Latin American Studies*, vol. 13, 1981.

(7) El uso relativo, puerto por puerto, de registros y estados se explica en Fisher, J., «Fuentes para el estudio del comercio entre España y América en el último cuarto del siglo XVIII: los registros del Archivo General de Indias», en *Archivo Hispalense*, n.ºs 207 y 208, Sevilla, 1985.

refleja la actualidad histórica mucho mejor que los pocos resúmenes generales publicados durante la época estudiada (8).

Durante los tres años siguientes, el autor se dedicó al análisis de lo que tal vez puede calificarse, en términos generales, como la respuesta americana a las reformas comerciales promulgadas por Carlos III y sus ministros, y específicamente a los valores de los productos americanos importados por España en 1778-1796, su distribución entre los catorce puertos peninsulares e insulares que recibían buques de América en este período, su composición en términos de productos, y, finalmente, sus puertos y regiones de origen, para poder medir la relativa importancia de distintas regiones americanas como abastecedoras de la madre patria. Los resultados de estas investigaciones se publicaron en otro artículo en la misma revista, y otra vez la fuente principal consistió en los registros de buques individuales, en este caso, obviamente, llegados a puertos españoles de América, de los cuales unos 4.000 se encontraron en el AGI (9).

Los textos de los dos artículos referidos y la discusión sobre fuentes y metodología mencionada en la nota 7 de este capítulo se incorporaron con una cierta cantidad de material nuevo —por ejemplo, una discusión extensa sobre los orígenes y motivos de la liberalización del comercio hispanoamericano entre 1765 y 1789, así como estadísticas sobre el comercio de puertos individuales publicadas antes en la forma de resúmenes— en el libro *Commercial relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796* (10). La publicación de esta monografía, a fines de 1985, coincidió con la reunión, en el Puerto de Santa María, bajo el patrocinio de la Fundación Banco Exterior y la presidencia de Josep Fontana y Antonio Miguel Bernal, de unos veinte historiadores, la mayoría de ellos jóvenes españoles, en unas sesiones de intercambio de ideas y de discusión sobre lo que Fontana describe como la «pieza central» del reformismo borbónico del reinado de Carlos III, «la concesión del comercio libre con América» (11). La contribución del autor de este trabajo al simposio consistía en una discusión del impacto del comercio libre en América: una comunicación que trató de evaluar los re-

(8) En 1786, la *Gazeta de Madrid*, el órgano principal de información de la Corona, publicó dos estados generales, manifestando «el valor de los frutos tanto Españoles como extranjeros que se embarcaron en los puertos habilitados de España con destino a los de Indias» para los años 1784-1785 (*Gazeta*, 18 de abril de 1786, págs. 259-260); para el año 1792 tenemos la *Balanza del comercio de España con los dominios de S.M. en América y en las Indias en el año de 1792*, Madrid, 1805.

(9) Fisher, J., «The Imperial Response to “Free Trade”»: Spanish Imports from Spanish America, 1778-1796», en *Journal of Latin American Studies*, vol. 17, 1985.

(10) Publicado por Centre for Latin American Studies, University of Liverpool, 1985.

(11) Fontana, J. y A. M. Bernal (eds.), *El «comercio libre» entre España y América (1765-1824)*, Madrid, 1987, pág. 7.

sultados de la nueva política para las industrias textiles y artesanas americanas (12).

A pesar de —o, mejor dicho, gracias a— la alta calidad de las contribuciones al debate, la mayoría de las cuales consistía en consideraciones sobre los efectos del comercio libre en las distintas áreas peninsulares, los últimos años de la década de los ochenta fueron testigos de un verdadero florecimiento de publicaciones nuevas y profundas sobre el tema del comercio entre España y América durante la segunda mitad del siglo XVIII y principios del XIX. Como dijo Fontana en su presentación del libro publicado en 1987 a base de los trabajos presentados en el Puerto de Santa María:

La tarea merece la pena, porque no se trata de una simple querrela erudita, sino de algo que ha de ayudarnos a ver bajo una nueva luz uno de los momentos decisivos en la génesis de la España contemporánea (13).

La lista incluye trabajos historiográficos —por ejemplo, un ensayo de Carlos Malamud y Pedro Pérez Herrera, publicado en 1987, que considera los principales problemas de interpretación del tema y ofrece una bibliografía muy útil (14)— y estudios sobre puertos y regiones específicos, como Cataluña, Cartagena y La Coruña (15). También han aparecido aportaciones importantes sobre el impacto de problemas comerciales en Hispanoamérica durante la primera década del siglo XIX, entre las cuales sobresalen el estudio reciente de Manuel Lucena sobre Venezuela y un ensayo del canadiense Jacques Barbier, sobre el comercio neutral en el puerto principal caribeño del virreinato de Nueva Granada, Cartagena de Indias (16). Las contribuciones recientes al debate del autor de este trabajo incluyen una comparación del impacto del comercio libre en Nueva Granada y en el Perú, un ensayo específico sobre este virreinato y, cru-

(12) *Ibidem*, págs. 29-38.

(13) *Ibidem*, pág. 14.

(14) Malamud, C. D. y P. Pérez Herrera, «Règlement du commerce libre en Espagne et en Amérique: principaux problèmes d'interprétation», GIRDAL, *L'Amérique espagnole à l'époque des lumières: tradition-innovation-représentations*, París, 1987.

(15) Delgado Ribas, J. M. *et al.*, *El comerç entre Catalunya i América. Segles XVIII i XIX*, Barcelona, 1986; Parrón Salas, C., «Comercio marítimo y comerciantes de Cartagena en el siglo XVIII», en *Revista de Historia Naval*, nº 29, 1990; Alonso Álvarez, L., *Comercio colonial y crisis del antiguo régimen en Galicia, 1778-1818*, La Coruña, 1986.

(16) Lucena Salmoral, M., *Características del comercio exterior de la provincia de Caracas durante el sexenio revolucionario (1807-1812)*, Madrid, 1990; Barbier, J. A., «Commercial Reform and Comercio Neutral in Cartagena de Indias, 1788-1808», en Fisher, J. R., A. J. Kuethe, A. McFarlane (eds.), *Reform and Insurrection in Bourbon New Granada and Peru*, Baton Rouge, 1990.

zando al otro lado del Atlántico, un análisis de los resultados de las reformas comerciales para los principales puertos catalanes (17).

A pesar de estas y otras publicaciones del último quinquenio, permanecemos en la ignorancia sobre muchos aspectos fundamentales de las relaciones comerciales entre España y América durante las últimas y cruciales décadas del imperialismo español en América, incluyendo no solamente sus valores, composición y distribución, sino también la intensidad de la penetración del sistema comercial hispanoamericano por comerciantes y productores extranjeros a partir de la introducción del permiso para el comercio neutral a fines del año 1797.

Este nuevo proyecto de investigación se concibió en dicho contexto historiográfico, siendo su objeto general la esperanza de completar nuestros datos cuantitativos sobre la evolución del sector colonial en el tráfico mercantil a fines del Antiguo Régimen. En términos más específicos, el autor propuso utilizar los registros de los buques que salieron de los puertos españoles para América entre 1797 y 1820 (empleando los mismos métodos de investigación y análisis complejos durante la primera fase de la investigación, 1778-1796), con las siguientes finalidades específicas:

- a) La preparación de cuadros para cada uno de los puertos españoles que enviaron buques a América entre 1797 y 1820, indicando en cada caso el número de salidas anuales, los valores anuales de las exportaciones (nacionales y extranjeras) y los valores de los impuestos cobrados.
- b) La preparación de cuadros para cada uno de los puertos americanos (o combinaciones de puertos) que recibieron buques de España durante este período, indicando los valores anuales de los efectos enviados desde los puertos españoles.
- c) La preparación, a base de los datos en esta sección, de resúmenes estadísticos regionales, indicando los valores anuales de las exportaciones enviadas a Nueva España, las islas caribeñas, Nueva Granada, el Perú y otros destinos del Mar Pacífico, el Río de la Plata y Venezuela.
- d) Una evaluación cualitativa de la información numérica arriba mencionada, que trataría de explicar el significado de las cifras

(17) Fisher, J. R., «The Effects of Comercio Libre on the Economies of New Granada and Peru: A Comparison», *ibidem*; «El impacto del comercio libre en el Perú, 1778-1796», en *Revista de Indias*, vol. XLVIII, n.ºs 182-183, 1988; «Els resultats del comerç lliure per a les relacions comercials entre Espanya i América amb referència especial al cas català: preguntes i algunes respostes», en *2nes Jornadas d'Estudis Catalano-Americans*, Barcelona, 1987.

para la comprensión y la reinterpretación de la historia económica y política de España e Hispanoamérica durante el período que terminó con el establecimiento de la independencia de la mayor parte de las posesiones españolas en América.

Hasta cierto punto, la importancia de esta investigación —que otros tendrán que evaluar— se encuentra, no en sus capítulos interpretativos, sino en sus apéndices estadísticos, que ofrecen a otros investigadores materias primarias generales, a base de las cuales realizarán sus ensayos más sofisticados y detallados sobre puertos y regiones individuales. También es muy importante subrayar que lo que este trabajo ha tratado de medir (o, mejor dicho, ha podido medir) no es el comercio entero, sino el comercio *registrado* entre España y América desde 1797 a 1820, revelado por los registros que han sobrevivido en la documentación claramente dedicada al tema. No se ha considerado, por ahora, el problema del comercio clandestino, principalmente para terminar el proyecto dentro de las condiciones temporales de las becas conmemorativas del V Centenario del Descubrimiento de América, una de las cuales fue concedida por el Banco de España para realizar el presente estudio. Sin embargo, el autor espera, sinceramente, que la provisión de datos fidedignos sobre el comercio legal sea considerada por otros investigadores como una base sólida para investigaciones futuras sobre el contrabando en los puertos americanos, en vísperas y durante las rebeliones para la independencia hispanoamericana.

II

ANTECEDENTES: LA INTRODUCCIÓN DEL COMERCIO LIBRE Y SUS RESULTADOS (1778-1796)

La decisión de Carlos III de promulgar el famoso *Reglamento para el comercio libre*, el día 12 de octubre de 1778, simboliza la importancia que esta medida fundamental de reforma imperial tuvo para el rey y sus ministros (1). La motivación principal del documento, según su preámbulo, fue el deseo del rey de asegurar «la felicidad de mis amados Vasallos de estos Reynos y los de Indias», y su convicción de que «sólo un Comercio libre y protegido entre Españoles Europeos y Americanos, puede restablecer en mis Dominios la Agricultura, la Industria, y la Población a su antiguo vigor» (2). Esta creencia —se explicó— ya había promovido ciertos cambios en las estructuras comerciales del imperio heredadas de los Habsburgo, habiendo consistido el principal paso anterior en el decreto del 16 de octubre 1765, que abrió las islas principales del Caribe (Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad) al comercio directo con nueve puertos peninsulares (Alicante, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Gijón, La Coruña, Málaga, Santander y Sevilla) (3). En realidad, esta innovación, aunque revolucionaria, había sido más conservadora que el radical informe de una comisión técnica, establecida en 1764, para investigar la cuestión comercial a la luz de la pérdida de la isla de Cuba a manos de Gran Bretaña, en 1762, y, en términos más generales, la actuación desastrosa de España durante la Guerra de los Siete Años (concluida en

(1) Si no se indica lo contrario, la fuente para el contenido de este capítulo es Fisher, J., *Commercial Relations*.

(2) Torres Ramírez, B. y J. Ortiz de la Tabla (eds.), *Reglamento para el comercio libre, 1778*, Sevilla, 1979, pág. 1.

(3) Una explicación detallada de los orígenes del reglamento se encuentra en Muñoz Pérez, J., «La publicación del reglamento del comercio libre de Indias», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 4, 1947.

1763 con la devolución de Cuba, pero con la pérdida de Florida). La comisión había recomendado la extensión del derecho de comerciar libre y directamente entre sí a catorce puertos peninsulares (los excluidos por el decreto de 1765 fueron Bilbao, San Sebastián, Santoña, Tortosa y Vigo), y a no menos de treinta y cinco puertos americanos, incluyendo algunos a los que les sería negada la participación plena en el sistema del comercio libre hasta 1789.

A pesar de la naturaleza cautelosa del decreto de 1765, quedaron establecidos los principios generales que servirían de base a las reformas posteriores más radicales. En este sentido, representó el primer paso en un proceso de reformas comerciales revolucionarias; los cambios de la primera mitad del siglo XVIII (por ejemplo, el traslado del monopolio sevillano a Cádiz, el comercio directo con el Pacífico, la introducción de buques de registro, y la abolición de los galeones y las ferias de Portobello), por el contrario, no habían desafiado los principios monopolísticos y restrictivos de las estructuras establecidas para la «carrera de las Indias» en el siglo XVI. Sin embargo, es legítimo interpretar el decreto de 1765 como un compromiso entre los intereses de grupos poderosos interesados en la manutención de sus privilegios antiguos —por ejemplo, los miembros de los consulados de Cádiz y México— y los argumentos de reformistas como José del Campillo (autor del *Nuevo sistema de gobierno para la América*, de 1743) y Gerónimo de Uztáriz, que habían insistido desde la primera mitad del siglo en la necesidad de una reorganización radical del sistema de comercio imperial, específicamente con la abolición del monopolio gaditano y del sistema de flotas y galeones (4). Como hemos visto, el decreto de 1765 fue revolucionario en el sentido de señalar un cambio fundamental de dirección, pero sólo afectaba en América a las islas caribeñas, dejando en vigor el sistema de buques de registro para la América meridional y restaurando las flotas Cádiz-Veracruz para el Virreinato de Nueva España. La primera flota novohispana desde 1760 salió de Cádiz en 1765, y fue seguida por las tres últimas en la historia del sistema en 1768, 1772 y 1776. Ninguna tuvo gran éxito comercial, sobre todo porque muchos de los cargamentos enviados desde Cádiz a La Habana en los veinte buques de comercio libre que salieron entre junio de 1766 y abril de 1768 llegaron eventualmente, por caminos indirectos, a Nueva España (5).

El período entre 1765 y 1778 puede explicarse como de consolidación, cuando la Corona extendió cautamente el nuevo sistema comercial a territorios nuevos (Luisiana, 1768; Yucatán y Campeche, 1774), o, más

(4) Castillo, A. V., *Spanish Mercantilism: Gerónimo de Uztáriz, Economist*, Nueva York, 1930.

(5) Walker, G. J., *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789*, Londres, 1979, pág. 223.

probablemente, como de vacilación, cuando el proceso inevitable de cambio permanecía entorpecido por el conservadurismo administrativo y la influencia de intereses enraizados, a pesar de la clara evidencia de que el comercio libre estaba promoviendo una verdadera expansión comercial y económica en la cuenca del Caribe. En 1778, durante la preparación del reglamento definitivo bajo la supervisión del decisivo Ministro de las Indias, José de Gálvez, una serie de decretos singulares extendió el comercio libre a Chile, al Perú y al Río de la Plata, y abrió cuatro puertos adicionales españoles —Almería, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife y Tortosa— al comercio directo con América. Finalmente, el 12 de octubre, el *Reglamento* mismo consolidó todas estas y otras innovaciones en un documento de cincuenta y cinco artículos, a los cuales fueron añadidos los aranceles que indicaron los valores oficiales de los productos nacionales y extranjeros, y los derechos para ser cobrados por los ministros de aduana en los puertos de salida.

Es muy importante subrayar que este nuevo sistema del comercio libre (como los códigos de las restantes potencias marítimas europeas de la época) introdujo una libertad con grandes limitaciones. Quedaba limitada geográficamente a los dos lados del Atlántico. Aunque trece puertos españoles recibieron por primera vez, o vieron confirmado, su derecho de comerciar directamente con América —fueron Alicante, Alfaques de Tortosa, Almería, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Gijón, La Coruña, Málaga, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, Santander y Sevilla—, las peticiones, en la década de 1780, para incorporarse al sistema, de Bilbao, El Ferrol y Puerto de Santa María fueron rechazadas por la Junta del Estado (6). Aún más significativa fue la exclusión inicial —hasta 1788— de los puertos venezolanos —para proteger el monopolio de la Real Compañía Guipuzcoana— y de Nueva España. En este caso, la explicación oficial fue el temor de la Corona a que la inclusión en el nuevo sistema de la región más rica de América desviara a los comerciantes hacia el puerto de Veracruz, dejando abandonados los territorios más pobres, que más deberían beneficiarse de la nueva legislación; la explicación real es que los consulados de Cádiz y México todavía tenían suficiente influencia política para distorsionar y restringir el nuevo sistema comercial. Sin embargo, en la práctica, el rito anual de determinar la cantidad de mercancía permitida para el comercio con Veracruz y su distribución entre los puertos peninsulares llegó a tal grado de complejidad que, finalmente, a principios de 1789, el nuevo rey, Carlos IV, persuadido de que el mercado debería controlarse a sí mismo, extendió formalmente, de modo oficial, el comercio libre al virreinato de Nueva España. Aun-

(6) La Junta concedió una licencia al puerto de Valencia en 1791, aunque parece que ello tuvo efectos casi nulos. Hubo, además, alguna actividad en tres puertos adicionales no mencionados por el Reglamento de 1778: Sanlúcar de Barrameda, San Sebastián y Vigo.

que, a partir de esta fecha, se mantenían otras restricciones —siendo las principales la prohibición absoluta del comercio directo entre puertos americanos y puertos no españoles, y la exportación a América de ciertos productos extranjeros (por ejemplo, vinos, aguardiente y aceite) que podrían competir con la producción nacional—, el fin principal de la legislación comercial de 1778-1789 fue claramente el estímulo (aunque dentro de un marco proteccionista) de un nuevo espíritu de libertad, y el crecimiento económico tanto en España como en América.

Como ya hemos explicado, la primera parte del proyecto de investigación del autor tuvo como objetivo el examen de las motivaciones del Reglamento de 1778 (y de la legislación subsiguiente), para calcular sus consecuencias reales sobre las relaciones comerciales del último cuarto del siglo XVIII entre España y América. Se ha tenido en cuenta la falta de acuerdo, entre anteriores especialistas, sobre las dimensiones del crecimiento comercial en el período posterior a 1778, así como acerca de la importancia relativa del comercio con América que desarrollaron los puertos españoles franqueados por el reglamento, y también sobre las diferentes proporciones de productos nacionales y extranjeros exportados a América, y sobre la importancia relativa de las diferentes regiones americanas como mercados para las exportaciones españolas y como proveedores de mercancías para España.

Concentrándonos, primero, sobre la cuestión de las exportaciones hacia América —y recordando, particularmente, que el año inicial de 1778 no es el más indicado como base de medición de movimientos comerciales posteriores—, podemos resumir las siguientes conclusiones principales, sacadas de la información disponible en los registros de los barcos que salieron de España hacia América en 1778-1796:

- a) Como demuestra el cuadro II.1 (en el cual las cifras se expresan en millones de reales de vellón: 20 reales = 1 peso), el comercio libre promovió una expansión masiva sobre el valor total de las exportaciones desde España a América, aunque a un nivel menos alto de lo mencionado en algunas estimaciones convencionales. El aumento fue desigual, siendo los años 1784-1785 y 1792 los de más éxito, seguidos por los años de aumento mínimo de 1787 y 1794. Considerando el período 1782-1796 como un todo, el porcentaje anual del valor de las exportaciones fue un 400 % más alto que en el año base de 1778. Un aumento importante, sin duda, pero quizás modesto si se toma en cuenta el punto de partida, muy bajo, y la expansión general de la economía mundial en la segunda mitad del siglo XVIII.
- b) La cuota de productos españoles en las exportaciones totales desde España a América creció desde un 38 % en 1778 a un

**EXPORTACIONES DEL CONJUNTO DE PUERTOS ESPAÑOLES
A HISPANOAMÉRICA (1778-1796)
(Millones de reales de vellón)**

Año	<i>Efectos españoles</i>	%	<i>Efectos extranjeros</i>	%	<i>Total de efectos (1778 = 100)</i>	<i>Índice</i>
1778	28,2	38	46,3	62	74,5	100
1782	57,1	51	55,5	49	112,7	151
1783	71,5	52	65,3	48	136,8	184
1784	196,7	45	238,9	55	435,6	585
1785	213,0	47	244,7	53	457,7	614
1786	170,4	50	168,9	50	339,3	455
1787	116,8	45	141,9	55	258,7	347
1788	153,5	50	151,7	50	305,2	410
1789	175,3	54	151,2	46	326,5	438
1790	149,3	51	142,9	49	292,2	392
1791	184,8	50	185,5	50	370,3	497
1792	222,6	51	214,9	49	441,5	593
1793	164,2	53	143,1	47	307,3	412
1794	113,8	61	72,1	39	185,8	249
1795	165,7	59	116,4	41	282,1	379
1796	143,6	57	108,3	43	251,9	338
Total	2.330,4		2.247,6		4.578,1	
Promedio		51		49		403

promedio del 52 % en el período 1782-1796. En relación con su contribución al comercio, los productos españoles estuvieron más favorecidos en 1794, cuando alcanzaron un 61 %, a pesar de que el volumen comercial en aquel año fue bajo, a causa de la breve guerra entre España y Francia (1793-1795), que también privó a los comerciantes españoles de productos franceses para su reexportación. Sin embargo, la tendencia general fue a favor de los productos españoles, que constituyeron la mayoría en once de los quince años analizados después de 1778.

- c) A pesar de la imposibilidad de hacer un análisis preciso de la importancia relativa de las manufacturas españolas y de los productos agrícolas en el total de las exportaciones —debido, principalmente, a la práctica de los ministros de aduana en el puerto principal de Cádiz, de expresar los valores de sus exportaciones en términos de cantidades, dando solamente los valores globales de efectos nacionales y extranjeros—, existe un cúmulo de evidencias que sugieren que los productos agrícolas fueron capaces de sacar muchas más ventajas que las manufacturas de

las amplias oportunidades que el mercado americano ofrecía para el comercio libre. De este modo, las reformas comerciales no cambiaron significativamente la estructura de la economía peninsular.

- d) Como indica el cuadro II.2, la decisión, en 1778, de romper jurídicamente el virtual monopolio de comercio que disfrutaba Cádiz permitió a algunos otros puertos (especialmente, Barcelona, Málaga, Santander y La Coruña) desarrollar lazos comerciales de

CUADRO II.2

**DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LAS EXPORTACIONES
DESDE LOS PUERTOS ESPAÑOLES A HISPANOAMÉRICA
(En porcentaje)**

Año	Cádiz	Barcelona	Málaga	Santander	La Coruña	Otros puertos
1778	67,4	11,6	5,3	6,4	7,3	2,0
1782	86,9	7,3	1,5	1,1	2,2	1,0
1783	78,5	8,4	3,3	4,5	4,8	0,5
1784	83,3	3,3	4,8	2,9	2,4	3,3
1785	78,3	5,9	4,2	3,4	3,0	5,2
1786	75,5	8,0	6,5	4,3	3,3	2,4
1787	75,8	8,6	5,9	4,6	2,6	2,5
1788	72,3	10,4	4,6	5,0	3,4	4,3
1789	79,8	9,6	1,7	3,1	3,2	2,6
1790	73,5	12,9	5,1	2,6	2,8	3,1
1791	78,3	8,9	5,1	2,6	1,6	3,5
1792	71,5	12,6	4,6	6,6	1,8	2,9
1793	79,5	10,5	3,6	2,5	2,1	1,8
1794	68,0	16,6	8,0	2,5	2,9	2,0
1795	78,7	8,9	6,1	0,7	2,2	3,4
1796	76,8	10,4	6,5	2,7	2,0	1,6
Promedio	76,4	9,6	4,8	3,3	3,0	2,7

considerable importancia para sus respectivas zonas interiores. Sin embargo, Cádiz retuvo con éxito no menos del 76,4 % de todas las exportaciones a América en el período 1778-1796, una porción menor que la sugerida por algunos historiadores, pero dominante, en cualquier caso (7). En segundo lugar, con casi un 10 %, encontramos a Barcelona, debido, en parte, al acceso más fácil al mercado americano disfrutado en la década de los ochenta por la industria catalana. Sin embargo, aun en este caso, un 36 % de las exportaciones consistía en artículos de origen

(7) Stein, B. H. y S. J. Stein, «Concepts and Realities of Spanish Economic Growth, 1759-1798», en *Historia Ibérica*, vol. 1, 1973.

agrícola, principalmente el aguardiente, que, entre 1785 y 1796, representaba un 31 % del valor de todas las exportaciones desde este puerto a América, comparado con un 27 % de textiles estampados. En tercer lugar, estaba Málaga, que empezó con nada y ganó el 5 %, un puerto y una región que, a pesar de su porcentaje relativamente bajo del comercio total —aun en su año mejor (1794) representaba solamente un 8 %—, recibía ventajas considerables para su economía local, porque casi todas sus exportaciones eran productos nacionales, especialmente uvas, almendras, limones, pasas, habas, naranjas, higos, cochinilla y, sobre todo, su vino dulce, para lo cual había una demanda casi insaciable en Nueva España (8). En términos generales, lo mismo puede decirse del puerto que figura en cuarto lugar, Santander, que aumentaba considerablemente la exportación de harinas de Castilla (refinadas en los alrededores de la ciudad) a la isla de Cuba, y la importación de azúcar; la posición (quinta) ocupada por La Coruña, por el contrario, es un tanto artificial, debido, principalmente, a su práctica de exportar productos locales en las dieciocho fragatas de correo que salieron mensualmente para La Habana y cada dos meses para Montevideo. Sin embargo, aunque modesta en términos globales, la participación de estas regiones peninsulares antes marginadas en el comercio directo con América tuvo alguna importancia económica. En el otro extremo se encuentran Cartagena (que envió solamente un barco a América en los diecinueve años estudiados) y Almería (que parece no haber disfrutado, en absoluto, del comercio directo con América), y, entre los extremos, los otros puertos (por ejemplo, Santa Cruz de Tenerife y Palma de Mallorca), que, como Barcelona y Málaga, recibieron algunas ganancias para su producción agrícola y su viticultura. Además, éstos y otros puertos siguieron enviando los productos de su agricultura y artesanía locales a Cádiz para empaque y registro antes de ser embarcados a América. Los sombrereros de Madrid y de Sevilla, por ejemplo, los fabricantes de sedas de Granada y de Valencia, los productores de hilo de algodón de Córdoba, de paños de lanas de Castilla, y aun de textiles catalanes, remitían sus efectos a Cádiz para satisfacer la demanda creciente del mercado americano, a pesar de la competencia extranjera. Además, hay alguna evidencia del desarrollo, en el puerto y sus alrededores, de talleres para el acabado de telas extranjeras. Sin embargo, cada año, excepto

(8) El crecimiento del volumen de comercio, junto con la baja de impuestos, redujo bastante el costo de embarque del vino a Veracruz (de 7,5 a 4 pesos el barril de un quintal), y, en 1975, por ejemplo, Málaga exportó no menos de 18.000 barriles a este solo puerto.

en 1795, las exportaciones españolas por Cádiz sumaban menos que las reexportaciones de productos extranjeros, y muchas de las primeras consistían en los tradicionales productos de Andalucía —aceite, aceitunas, higos, pasas, frutas en conserva y, sobre todo, vinos y aguardientes—, antes que en manufacturas. La brillante prosperidad del sector agrícola hace resaltar el fracaso relativo del comercio libre en promover un avance industrial más considerable.

- e) La quinta y última conclusión principal sacada del estudio de las exportaciones a América hasta 1796 concierne a la importancia relativa de las distintas regiones americanas como mercados para los puertos españoles. Aunque este análisis queda restringido, por motivos técnicos, al período entre 1785 y 1796, y sólo al examen de los destinos de las naves que salieron de Cádiz (puerto que controlaba el 76 % del total), se confirma, como demuestra el cuadro II.3, que la región circuncaribeña, como un todo, fue el mercado más importante para España. Dicha región consumía el 67 % de las exportaciones de Cádiz; el puerto de Veracruz sólo contabilizaba el 35 %, y Venezuela, el 10 %, siendo éste el segundo mercado en importancia de la región, después de Veracruz. No obstante, Nueva Granada, con el 8 %, abastecida casi totalmente a través de Cartagena, no quedaba muy atrás. Honduras, con un promedio de mercaderías recibidas por un valor de 15 millones de reales anuales, fue un lugar de destino tan

CUADRO II.3

DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES DE CÁDIZ (1785-1796)
(Millones de reales de vellón)

Año	Veracruz	Pacífico	Caribe	Venezuela	Cartagena	Río de la Plata	Honduras	Otros	Totales
1785	82,5	130,2	18,8	23,6	25,1	62,7	14,2	1,1	358,2
1786	87,1	37,8	10,3	22,2	27,3	37,5	31,9	2,0	256,1
1787	89,6	12,5	14,3	13,5	27,5	20,9	16,5	1,4	196,2
1788	83,2	34,8	14,5	25,0	31,7	21,6	5,1	4,7	220,6
1789	97,5	73,5	12,5	12,6	22,2	26,3	14,8	1,1	260,5
1790	104,0	19,5	14,3	21,0	14,1	27,6	14,1	0,1	214,7
1791	88,3	93,0	26,1	27,9	18,7	22,3	13,2	0,5	290,0
1792	125,3	63,2	24,1	31,1	23,6	21,9	23,9	2,5	315,6
1793	99,2	42,9	17,1	23,3	20,0	20,1	21,9	—	244,5
1794	43,0	18,5	15,2	24,2	3,7	17,3	5,1	—	127,0
1795	67,6	55,6	17,6	45,8	10,4	14,0	8,8	2,2	222,0
1796	61,3	45,3	17,6	23,0	11,7	20,0	10,8	3,7	193,4
Total	1.028,6	626,8	202,4	293,2	236,0	312,2	180,3	19,3	2.898,8
%	35,5	21,6	7	10,1	8,1	10,8	6,2	0,7	—

importante como Cuba. Las exportaciones al Río de la Plata y a la costa del Pacífico Sur de América contabilizaban el 33 % del resto de las exportaciones desde Cádiz. Estos datos corroboran la afirmación, muchas veces repetida, de que, después de 1778, el Río de la Plata —anteriormente un remanso imperial— surgió como un importante mercado, con un valor para Cádiz algo mayor que el de Venezuela. En promedio, recibió mercaderías por un valor de 26 millones de reales (1.300.000 pesos) anuales en valores de 1778, aumentando el promedio, especialmente por grandes embarques, entre 1785-1786. Por el contrario, el mercado del Pacífico consumió mercaderías por un promedio de valor anual de 52 millones de reales (2.600.000 pesos) en valores de 1778.

Desgraciadamente, no es posible calcular la distribución de esas mercaderías entre Valparaíso, Arica, Callao y Guayaquil, ya que la mayoría de los registros nombraban a Callao como puerto de destino, y la documentación oficial de otros registros lo relacionaba con los otros puertos, sin dar detalles del número de buques destinados a cada uno. Sin embargo, queda claro que el mercado del Pacífico como un todo, dentro del cual el Perú, productor de plata, era la región más importante, resultaba en este período más rentable para los comerciantes de Cádiz que el Río de la Plata y Venezuela juntos. Como Cádiz y Veracruz, los otros términos de la antigua estructura monopolista, la ciudad de Lima y su puerto del Callao, permanecieron extraordinariamente resistentes a las reformas comerciales del siglo XVIII. Este punto queda de manifiesto a través del análisis de la respuesta hispanoamericana al desenvolvimiento del comercio libre.

El propósito básico de la segunda parte del proyecto de investigación del autor sobre el comercio del período 1778-1796, como ya hemos mencionado, es la valoración de la respuesta imperial a la introducción del comercio libre, por medio de un examen de las exportaciones americanas llegadas a los puertos españoles. Una vez más, las fuentes principales empleadas consistieron de los registros de los barcos, de los cuales unos 4.000 se encontraron en el AGI. Se midió, primeramente, el volumen de este comercio, a través de los valores registrados de los productos americanos llegados a puertos españoles; en segundo lugar, se tuvo en cuenta la distribución de importaciones entre los 14 puertos que recibían buques de América en este período; en tercer lugar, la composición de las importaciones en términos de productos; y, finalmente, la importancia relativa de las distintas regiones americanas como abastecedoras de la madre patria. Las conclusiones principales, que se explican con gran detalle en el libro del autor publicado en 1985 —y que contiene, por ejemplo, una serie de cuadros donde se reflejan las exportaciones ameri-

canas distribuidas según sus puertos de salida, y otra serie sobre sus puertos de llegada (9)—, pueden resumirse de este modo:

- a) En primer lugar, como se comprueba en el cuadro II.4, la introducción del comercio libre promovió una expansión muy importante en la exportación de productos americanos a España, siendo el promedio de su valor, entre 1782 y 1796, diez veces mayor que en 1778.

CUADRO II.4

IMPORTACIONES HISPANOAMERICANAS EN ESPAÑA (1778-1796)
(Millones de reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor de efectos</i>	<i>Índice</i>
1778	74,6	100
1782	110,8	149
1783	171,5	230
1784	551,0	739
1785	1.150,0	1.542
1786	810,8	1.087
1787	609,1	817
1788	947,8	1.271
1789	993,0	1.332
1790	941,7	1.263
1791	1.203,7	1.651
1792	933,8	1.253
1793	888,6	1.192
1794	1.061,6	1.424
1795	905,4	1.241
1796	1.149,2	1.541
Total	12.502,6	1.111

- b) El control efectivo de este comercio disfrutado por Cádiz, según puede verse en el cuadro II.5, con un abrumador 84 %, era aún más fuerte que su casi monopolio de las exportaciones, una posición natural que reflejaba no solamente su ubicación geográfica, sino también las ventajas derivadas de su infraestructura de compañías comerciales, representación consular, facilidades para el crédito, almacenes, etc. En segunda posición, encontramos —con un 7 %— a La Coruña, cuya importancia se debía no tanto a un comercio diversificado como a la tendencia de los comerciantes porteños a enviar a España sus cargamentos relativamente ricos, pero no voluminosos, de dinero a bordo de las fra-

(9) Fisher, *Commercial Relations*, págs. 92-113.

gatas de correo que salían seis veces al año de Montevideo. En el año 1788, por ejemplo, estas seis fragatas llevaron a La Coruña caudales con un valor de 62 millones de reales, cantidad modesta en cierto sentido, pero suficiente para otorgar al puerto una posición más alta que la de Barcelona, que representaba algo menos del 4 % del comercio total. La capital de Cataluña recibía más buques que La Coruña y Santander (en algunos años, el puerto montañés saltó a la tercera posición), pero en su mayoría eran pequeños, y traían cargamentos del Caribe con valores relativamente bajos. En quinta posición, encontramos a Málaga, que enviaba, como ya hemos indicado, sus vinos a Veracruz y recibía plata, principalmente en la forma de pesos acuñados. Los nueve puertos restantes que recibían importaciones directamente de América en este período —Alicante, Cartagena, Gijón, Palma de Mallorca, San Sebastián, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife, Tortosa y Vigo (entre los cuales los más importantes eran San Sebastián y Santa Cruz)— controlaban apenas el 1,4 %.

CUADRO II.5

**DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE IMPORTACIONES
HISPANOAMERICANAS EN ESPAÑA, 1778-1796
(Millones de reales de vellón)**

Año	Cádiz	La Coruña	Barcelona	Santander	Málaga	Otros puertos
1778	46,2	36,7	5,8	6,2	1,3	3,9
1782	92,0	3,4	4,3	0,2	0,4	0,1
1783	71,7	12,2	4,7	5,1	0,3	6,1
1784	74,9	15,1	3,7	2,6	0,3	3,3
1785	82,8	9,7	2,0	2,1	0,7	2,9
1786	82,9	7,2	3,6	3,2	1,3	1,3
1787	76,0	10,3	5,7	3,4	2,5	2,0
1788	84,0	7,5	3,9	2,3	0,9	1,4
1789	82,8	6,4	5,1	3,2	1,3	1,7
1790	78,3	9,2	4,8	3,3	2,7	1,6
1791	82,6	6,4	5,9	3,5	1,1	0,6
1792	80,8	5,9	6,7	3,5	1,5	1,5
1793	86,1	5,1	5,3	2,1	0,9	0,5
1794	91,2	3,3	1,8	1,6	1,5	0,5
1795	94,7	2,5	1,2	0,5	0,7	0,3
1796	93,3	2,6	—	2,0	1,5	0,7
Promedio	84,2	6,8	3,8	2,6	1,3	1,4

- c) El análisis de las mercaderías importadas se limitó a las recibidas en Barcelona y Cádiz, que, en conjunto, representaban, como hemos visto, el 88 % del total. El cuadro II.6 confirma el éxito

del comercio libre en la promoción de la explotación de recursos naturales anteriormente descuidados en su exportación a España (tabaco, cacao, azúcar, cochinilla, índigo, cueros y otros productos agrícolas), que contabilizaban el 44 % del total. Sin embargo, continuaban siendo eclipsados por los productos minerales americanos, que conformaban el 56 % restante. Aproximadamente, un cuarto de los tesoros importados eran ingresos de la Corona remitidos a España: el grueso de ellos, durante los últimos años del período estudiado, cuando se estaba realizando un gran esfuerzo para aumentar las ganancias del imperio. En 1794-1796, durante la guerra contra Francia y en vísperas de la guerra contra Gran Bretaña, los caudales importados de América por cuenta de la Real Hacienda y por individuos privados llegaron a suponer un valor de 694 millones de reales (35 millones de pesos). Considerando todo el período, los metales preciosos eran el producto americano de mayor valor en el tráfico con España.

CUADRO II.6

**PRODUCTOS HISPANOAMERICANOS IMPORTADOS
POR BARCELONA Y CÁDIZ (1782-1796)
(Millones de reales de vellón)**

<i>Producto</i>	<i>Valor</i>	<i>Porcentaje</i>
Oro/plata (corona)	1.520	13,9
Oro/plata (privado)	4.648	42,5
Azúcar	606	5,5
Cueros	377	3,4
Madera	54	0,5
Cacao	851	7,8
Cascarilla	152	1,4
Tabaco	1.490	13,6
Índigo	568	5,2
Algodón	46	0,4
Cobre	52	0,4
Cochinilla	461	4,2
Lana de vicuña	13	0,1
Otros	114	1,0
Total	10.952	

- d) Observando, finalmente, los orígenes de las importaciones, podemos decir que, a pesar de la complejidad del problema (llegaron a España desde no menos de 47 puertos individuales o combinaciones de puertos), la disponibilidad de datos fidedignos sobre los valores de los cargamentos en un 99 % de los casos (las excepciones son algunas llegadas a puertos menores entre

1782 y 1785) permite un análisis de la importancia relativa de distintas regiones americanas en el comercio total del período 1778-1796. Como demuestra el cuadro II.7, el Virreinato de Nueva España (el productor más importante de plata en América en esta época) era responsable de la remesa de no menos del 36 % de todos los productos imperiales exportados a España.

CUADRO II.7

**ORÍGENES REGIONALES DE IMPORTACIONES
HISPANOAMERICANAS EN ESPAÑA (1782-1796)
(Millones de reales de vellón)**

<i>Región</i>	<i>Valor</i>	<i>Porcentaje</i>
Nueva España	4.407	36
Caribe	3.082	25,2
Pacífico	1.687	13,8
Río de la Plata	1.489	12,2
Venezuela	1.181	9,6
Nueva Granada	388	3,2
Total	12.234	

Las islas principales del Caribe, encabezadas por Cuba, estaban en segundo lugar, con el 23 %, seguidas por los puertos del Pacífico (básicamente, el puerto peruano de Callao), con el 14 %; en cuarto lugar, después del Perú, aunque con una diferencial menos fuerte que en el caso de importaciones desde España, encontramos el Río de la Plata, con el 12 %, seguido por Venezuela, con el 10 %, y, finalmente, el Virreinato de Nueva Granada, con el 3 %. Este último caso es interesante, y también importante, porque llama la atención sobre una circunstancia que exige precaución: es muy probable que la producción económica y el comercio internacional del Virreinato de Nueva Granada no se reflejen perfectamente en las fuentes oficiales sobre el comercio legal, debido a los altos niveles, en puertos como Cartagena de Indias, del fraude administrativo y del contrabando (10). Sin embargo, creemos que el análisis exhaustivo del contenido de la documentación disponible sobre los movimientos legales de los buques nacionales del comercio puede proveer una base sólida para el estudio y el entendimiento incluso del comercio clandesti-

(10) No nos debe sorprender que los estudios convincentes del contrabando sean relativamente escasos. Una excepción reciente (sobre la primera mitad del XVIII) es: Grahn, L. R., «An Irresoluble Dilemma: Smuggling in New Granada, 1713-1763, en Fisher *et al.*, *Reform and Insurrection*.

no. Éste es el motivo de que nos hayamos dedicado a la tercera fase de lo que quizás puede identificarse como un proyecto más largo de investigación: específicamente, al análisis de las exportaciones de España a América entre 1797 y 1820. Las fuentes y los métodos empleados para el estudio se describen en el próximo capítulo.

III

FUENTES Y MÉTODOS

III.1. Fuentes

Como ya hemos explicado, las fuentes principales para el estudio del comercio de España con Hispanoamérica en el período 1797-1820 consisten en los registros de los buques que los funcionarios de aduanas preparaban en los puertos de salida. En total, hemos podido identificar 2.582 de estas salidas, la gran mayoría de ellas (2.566) por sus registros individuales, y las restantes, por estados anuales de los años 1797-1798 presentados a la Dirección General de Rentas. Los detalles de dichos estados se encuentran en las notas sobre las fuentes utilizadas para cada puerto y año. Todos los registros utilizados para la investigación se conservan en la sección Indiferente General, del Archivo General de Indias, la mayoría en la serie de legajos (2196-2208) titulada «Salidas y presupuestos de las embarcaciones para América»; el primero supuestamente contiene todos los registros de salida para los años 1795-1797, y el último de ellos, para 1818-1819. Antes de pasar a una enumeración detallada de las fuentes precisas utilizadas para cada año y cada puerto —que ofrecemos, básicamente, para informar y ayudar a posibles investigadores futuros—, es necesario explicar algunos puntos generales sobre los registros.

Algunos de estos puntos son relativamente rudimentarios, aunque bastan para confundir al investigador no acostumbrado a las peculiaridades del AGI, lo cual forma una parte considerable de su encanto. El primero es que la clasificación de los legajos encontrada en los inventarios del archivo sólo ofrece una guía de su posible contenido, sin garantía de que las descripciones muy abreviadas sean exactas. Así, es normal des-

cubrir en un legajo de salidas de buques algunos registros extraviados de llegadas; del mismo modo, las series nominales de llegadas contienen algunos registros de salidas. En segundo lugar, no es infrecuente encontrar dos registros para una salida: cuando ambos están en un mismo legajo —por ejemplo, IG 2198 contiene muchos duplicados de salidas de Cádiz—, apenas existe peligro de duplicidad de cuentas, pero, si están ubicados en secciones distintas, el caso es más grave. Por ejemplo, además de la sección ya mencionada, que contiene la mayor parte de los registros de salidas (2196-2208), hay otro grupo de legajos (IG 2466-2468) según el inventario relativos a «expedientes del comercio neutral» para el período 1743-1805, uno de los cuales (2467) encierra los registros de seis buques extranjeros que salían de Barcelona, Cádiz y San Sebastián, para destinos hispanoamericanos, en 1799; cuatro de los registros son simples copias de los contenidos en IG 2197, pero dos son originales, sin duplicados en este último legajo. Obviamente, sería muy fácil duplicar las cuentas en algunos casos y cometer una omisión en otro (1).

Aunque hay ciertas discrepancias en los registros preparados por los funcionarios de aduanas en los distintos puertos, en la gran mayoría de los casos el documento especifica el nombre y tipo del buque, su dueño y/o capitán, los puertos de salida y destino, la fecha de su salida de España y la composición de su cargamento, valorado en reales de vellón a los precios oficiales establecidos por el reglamento de 1778. Este último punto es muy importante —aunque es también capaz de causar cierta confusión—, porque quiere decir que los valores son constantes, y, así, sus movimientos no reflejan los cambios de precios en los mercados. La principal complicación radica en que, en este período, los funcionarios de la aduana de Cádiz seguían con la práctica que habían introducido en 1785, y que consistía en apuntar en cada registro dos valoraciones para el total de los efectos nacionales y extranjeros, dando en cada caso no solamente los valores oficiales (*Valor's por los Avaluos del Reglam'to*), sino también los valores corrientes (*Valor's a los precios corr'tes de la Plaza*). Para dar un ejemplo típico, el valor oficial del cargamento del buque mencionado en la nota primera llegó a 568.074 reales, y su valor corriente, a 653.892: una diferencia de un 15 %. Como los registros de todos los otros puertos dan sólo los valores oficiales, es muy importante utilizar los adecuados cuando se hacen comparaciones entre el comercio controlado por Cádiz y el de los otros puertos (2).

(1) De forma similar, el registro del buque *Nuestra Señora del Carmen*, que salió de Cádiz para Veracruz en 1801, se encuentra no solamente en IG 2198, sino también en IG 2169 (en una pequeña serie —2169-2172— dedicada a «expedientes del comercio libre»).

(2) Curiosamente, en algunos casos, especialmente en el de Santander, a veces los funcionarios empleaban un formulario impreso que tenía columnas para apuntar valores oficiales y corrientes, pero normalmente ponían la misma cifra en ambas.

Otra peculiaridad de los registros de Cádiz, ya mencionada en el capítulo anterior, es que dan solamente el valor total de las salidas de productos nacionales y extranjeros, y no el valor de cada artículo concreto. Aunque esta tendencia no imposibilita el análisis de la exportación de distintos tipos de productos —el historiador, si quiere, es capaz de recurrir al reglamento para calcular el valor de un quintal de orégano o de una arroba de alhucema—, lo hace mucho más difícil y pesado. Debido, principalmente, a esta consideración, no hemos intentado calcular la importancia relativa de los productos industriales y agrícolas en las exportaciones, aunque, al igual que en el período anterior, hay muchos indicios cualitativos, si no cuantitativos, de que la mayoría de las exportaciones nacionales consistía en productos de la tierra, y, al revés, de que las reexportaciones de productos extranjeros consistían en artículos industriales.

El motivo obvio que obligaba a señalar en cada registro los «avalúos del reglamento» era que éstos proveían la base para la cobranza de los impuestos: por ejemplo, el avalúo de un queso español era «el quintal cien reales, y sus derechos tres», comparado con el «queso de Flandes y otros dominios: el quintal doscientos reales, y sus derechos catorce», y el «queso parmesano: el quintal cuatrocientos reales, y sus derechos veinte y ocho» (3). A diferencia de algunos comentaristas previos, que han tratado de basar sus investigaciones sobre el comercio en los datos disponibles de carácter fiscal (4), consideramos que este tipo de información, aunque útil en algunos casos, es mucho menos relevante que los avalúos directos de los productos. Este juicio refleja la continua complejidad, a pesar de la simplificación impuesta en 1778, de las reglas para la cobranza de los impuestos: algunos productos nacionales (por ejemplo, hilo, papel blanco, sombreros) estaban libres de impuestos, otros normalmente pagaban un 3 % (por ejemplo, aguardiente, hierro, vino tinto, y libros), aunque sólo la mitad si eran exportados a ciertos puertos «menores» en América. Existían también diferenciales en los impuestos sobre los artículos extranjeros enviados a América, aunque, como hemos visto en el caso de los quesos, normalmente pagaron más que los productos nacionales. A pesar de su utilidad limitada, hemos incluido en los cuadros del apéndice A las cifras sobre los impuestos cobrados, para posible uso de investigadores futuros. Éstos se refieren solamente a los impuestos especificados en el reglamento, y no, por ejemplo, a impuestos adicionales, como el medio por ciento, cobrado en cada puerto para su consulado.

(3) *Reglamento*, pág. 60.

(4) Véase, por ejemplo, Cuenca Esteban, J., «Statistics of Spain's Colonial Trade, 1792-1829: Consular Duties, Cargo Inventories and Balances of Trade», *Hispanic American Historical Review*, vol. 61, 1981.

Otras pequeñas complicaciones adicionales que se incluyen son las siguientes:

- a) Normalmente, la fecha de un registro era la fecha de la salida de un buque, pero, a veces, el mal tiempo u otro problema imprevisto podía retrasar el viaje. En algunos casos, esto quiere decir que la fecha del registro se refiere a un año y la salida efectiva a otro; en tal caso, dichas salidas han sido atribuidas a los años posteriores.
- b) Aunque cabría esperar que un estado anual producido en un puerto específico, en el cual se declaran e identifican los barcos salidos, habría de ser exacto, no se puede tener en ello una confianza total. Por ejemplo, a principios de 1799, la aduana de La Coruña produjo una «Noticia de valor y derechos de [...] géneros [...] embarcados en este Puerto y el de Vigo para América en 1798», que contiene detalles de once salidas, con exportaciones por un valor total de 3.350.257 reales (5). Este documento ofrece información sobre tres buques cuyos registros no hemos encontrado, pero, curiosamente, excluye un buque, *La Ceres*, que salió en agosto de Vigo para Montevideo con un cargamento valorado en 374.121 reales. Desde luego, el historiador debe emplear los dos tipos de fuente, aunque es necesario subrayar que hemos encontrado relativamente pocos estados anuales para este período, reflejo, quizás, de la creciente disintegración administrativa metropolitana, sobre todo durante las dos primeras décadas del siglo XIX.
- c) Los registros incluyen detalles solamente de los artículos del comercio, pero no de los efectos personales de los pasajeros y tampoco del armamento, a veces muy numeroso, enviado a América por el Ministerio de Guerra, y de los productos estancados, como papel sellado y naipes (6).
- d) En tiempos de guerra (una definición que cubre casi todo el período), las tácticas empleadas por los comerciantes para disimular los valores de sus cargamentos, sus destinos y otros particulares (para evitar o reducir la cobranza de impuestos) recibían no sólo la tolerancia, sino también el estímulo de la Corona y sus representantes, interesados en el mantenimiento del comercio, a pesar de las hostilidades del enemigo. La fragata *La Ceres*, que,

(5) AGI, IG 2169, 22 de enero de 1799.

(6) AGI, IG 2196, contiene detalles del envío a Callao (en el *Rey Carlos*) de 6.000 rifles con bayonetas, 4.055 sacatrapos, 200 espadas, 266 tercios de papel sellado, 18 cajones de naipes y 3 cajones de pesos para la Casa de Moneda de Potosí.

como ya hemos notado, fue excluida del estado anual de salidas de La Coruña-Vigo en 1798, hizo escala en Lisboa en su viaje de Vigo a Montevideo, y allí tomó a bordo un cargamento de bramanes, antes de continuar su viaje con una bandera portuguesa «en conserva del Convoy que va al Brasil» (7).

Quizás no nos deba sorprender que los oficiales de La Coruña permanecieran en la ignorancia. En el caso de Cádiz, los oficiales estaban o mejor informados o eran más francos, y frecuentemente informaban a sus superiores de los destinos reales y disimulados, especialmente en los casos de buques neutrales. Para dar solamente un ejemplo: en febrero de 1799, el comerciante gaditano Nicolás Lynch y Pérez fletó dos buques estadounidenses, *El Roanoke* y *La Providencia*, para La Guaira, pero con «dirección simulada» a Norfolk (Virginia) (8). En el mismo mes, el funcionario de aduanas en Tortosa relató que había dado permiso para seguir su viaje a Veracruz a Guillermo Paine de Nueva York, cuya fragata *La Venilia*, «armada a corso y mercancía» había salido de Barcelona, fletada por José Vila y Compañía, con efectos nacionales y extranjeros, bajo bandera neutral y «con la simulación de dirigirse a Santoma» (*sic*) (9). En este caso no hemos encontrado el registro, y lo mismo tenemos que decir del paquebote *El Diligente*, que salió de Bilbao para Montevideo a fines de 1799 «en corso y mercancía [...] de cuenta de la casa de Manzarraga y Ugarte, del Comercio de esta villa», con un cargamento que incluía hierro, hachas, brea, papel y tejas (10).

La existencia de documentos que confirman la salida de barcos para los cuales no hemos encontrado registros —debido, quizás, a la simulación, y, en otros casos, probablemente, a la mera pérdida— subraya el argumento fundamental de que el análisis de los registros es capaz de proveer una *guía* relativamente fidedigna de los movimientos comerciales, pero no un retrato absolutamente exacto en todos sus detalles. Consideramos que, para la mayoría de los años estudiados, el margen de error debe ser pequeño —quizás hasta un 5 %, en términos globales (insignificante, en términos estadísticos)— y no siempre en la misma dirección. En el caso de Cádiz, por ejemplo, hemos encontrado 122 registros de salidas para el año 1810; el juez de arribadas del puerto redactó en

(7) AGI, IG 2197, Pedro Antonio de Aguirre a Miguel Cayetano Soler, 20 de noviembre de 1798.

(8) AGI, IG 2197.

(9) «Santoma», obviamente, es la isla caribeña de St. Thomas. AGI, IG 2197, Pedro López y Chávez a Miguel Cayetano Soler, 1 de febrero de 1799.

(10) AGI, IG 2198, Jph de Siles y Nevía a Miguel Cayetano Soler, 14 de diciembre de 1799.

1811 una *Relación de los nombres de los Buques a q'e pertenecen las Notas de cargamentos despachados pr esta R'l Aduana*, que especifica 118 salidas para 1810, lo que refleja una cierta falta de precisión en su despacho (11). Sospechamos que esta ineficacia probablemente aumentó durante los últimos años del período estudiado. Es posible que, a pesar de los problemas profundos en las relaciones comerciales entre España y América durante 1819-1820, las cifras sacadas de los pocos registros encontrados representen menos del verdadero nivel efectivo del intercambio comercial. También la falta absoluta de registros para Cádiz en 1813-1814, así como su vacío durante un período largo en el caso de Málaga, sugieren la pérdida de la documentación, antes que la inactividad comercial. A pesar de estas y otras dudas, confiamos en que, durante el período considerado en su conjunto, la correlación entre la realidad y los datos sacados de los registros sea relativamente estrecha.

Las fuentes detalladas utilizadas para la reconstrucción de esa realidad, entre las que se incluyen, en ciertos casos, declaraciones de los ministros de aduana que confirman ausencias de salidas para algunos años, son las siguientes:

- 1797 Barcelona:** «Relación de valor de géneros para América en todo 1797», 30 de enero de 1798, AGI, IG 2169 (ocho buques).
- Cádiz:** 12 registros en AGI, IG 2196.
- Cartagena:** Jph Julián de Vilar a Francisco Saavedra, 20 de enero de 1798, AGI, IG 2169 certificando ausencia de salidas.
- Málaga:** José Blas de Pareja a Francisco Saavedra, 10 de enero de 1798, AGI, IG 2169, incluyendo detalles de cuatro salidas en todo el año.
- Santander:** Un registro en AGI, IG 2196.
- Tenerife:** Un registro en AGI, IG 2197 [Antonio Gutiérrez a Francisco Saavedra, 2 de mayo 1798, AGI, IG 2169, certifica que el valor de las exportaciones a América en todo el año fue de 58.279 reales, mientras este registro da la cifra de 51.279; obviamente hay un error en la transcripción].
- Tortosa:** Un registro y «Relación de registros de valores de géneros para América en todo el año...», 17 de enero de 1798, AGI, IG 2196.

(11) AGI, IG 2252, Cádiz, 12 de agosto de 1811.

- 1798** *Ayamonte*: Un registro en AGI, IG 2197.
- Barcelona*: Nueve registros en AGI, IG 2197.
- Cádiz*: 28 registros en AGI, IG 2197.
- Cartagena*: Ninguna salida (certificado de Juan Pablo Bada López, 15 de enero de 1799, AGI, IG 2169).
- Gijón*: Un registro en AGI, IG 2197.
- La Coruña*: Siete registros en AGI, IG 2197; detalles de tres salidas adicionales en «Noticia de valor y derechos [...] de géneros [...] embarcados en este Puerto [...] para América en 1798», 22 de enero de 1799, AGI, IG 2169.
- Málaga*: 16 registros en AGI, IG 2401.
- Palma*: Un registro en AGI, IG 2197.
- Sanlúcar*: Dos registros en AGI, IG 2197.
- Santander*: Dos registros en AGI, IG 2197.
- Tenerife*: Un registro en AGI, IG 2197.
- Tortosa*: Cinco registros en AGI, IG 2197; también hay un inventario de los productos exportados en «Aduana de Alfaques de Tortosa. Extracción a América. Año de 1798», 12 de enero de 1799, AGI, IG 2169.
- Vigo*: Dos registros en AGI, IG 2197.
- 1799** *Ayamonte*: Un registro en AGI, IG 2197.
- Barcelona*: Seis registros en AGI, IG 2197, y seis en 2198.
- Bilbao*: Jph de Siles y Nevia a Miguel Cayetano Soler, 5 y 10 de octubre de 1799, dando detalles de los cargamentos de dos goletas que han salido para Veracruz.
- Cádiz*: 41 registros en AGI, IG 2197, 58 en 2198 y uno en 2467.
- Carril*: Un registro en AGI, IG 2198.
- Cartagena*: Un registro en AGI, IG 2197.
- La Coruña*: Diez registros en AGI, IG 2197, y ocho en 2198.

- Málaga:* Un registro en AGI, IG 2198.
- Palma:* Un registro en AGI, IG 2197.
- Sanlúcar:* Cinco registros en AGI, IG 2197.
- San Sebastián:* Dos registros en AGI, IG 2198.
- Santander:* Cinco registros en AGI, IG 2197, y cuatro en 2198.
- Sevilla:* Un registro en AGI, IG 2197
- Tortosa:* Dos registros en AGI, IG 2198 [Nota: este legajo también contiene una nota que no especifica los buques, pero expresa el valor total de las exportaciones en 1.255.123 reales, mientras los valores expresados en los dos registros llegan a 498.383].
- Vigo:* Tres registros en AGI, IG 2197, y 1 en 2198.
- 1800** *Barcelona:* Ocho registros en AGI, IG 2198.
- Cádiz:* 34 registros en AGI, IG 2198.
- La Coruña:* Cuatro registros en AGI, IG 2198.
- Santander:* Un registro en AGI, IG 2198.
- Tortosa:* Dos registros en AGI, IG 2198.
- 1801** *Barcelona:* Tres registros en AGI, IG 2198.
- Cádiz:* 56 registros en AGI, IG 2198, y tres en 2199.
- La Coruña:* Cinco registros en AGI, IG 2198.
- Santander:* Nueve registros en AGI, IG 2198.
- Valencia:* Un registro en AGI, IG 2198.
- Vigo:* Dos registros en AGI, IG 2198.
- 1802** *Barcelona:* 47 registros en AGI, IG 2199, y cinco en 2200.
- Cádiz:* 135 registros en AGI, IG 2199, y 56 en 2200.
- Cartagena:* Un registro en AGI, IG 2199.
- Gijón:* Tres registros en AGI, IG 2199.
- Palma:* Un registro en AGI, IG 2199.

- Santander:* 24 registros en AGI, IG 2199, y cinco en 2200.
- Tarragona:* Un registro en AGI, IG 2199, y tres en 2200.
- Tenerife:* Cinco registros en AGI, IG 2200.
- Tortosa:* Tres registros en AGI, IG 2199.
- Vigo:* Tres registros en AGI, IG 2199.
- 1803** *Barcelona:* 25 registros en AGI, IG 2200, y 24 en 2201.
- Cádiz:* 94 registros en AGI, IG 2200, y 49 en 2202.
- Gijón:* Tres registros en AGI, IG 2201.
- Santander:* 25 registros en AGI, IG 2200, 22 en 2201 y uno en 2245.
- Tarragona:* 15 registros en AGI, IG 2200.
- Tortosa:* Dos registros en AGI, IG 2200.
- Valencia:* Uno registro en AGI, IG 2201.
- Vigo:* Cuatro registros en AGI, IG 2200.
- 1804** *Barcelona:* 14 registros en AGI, IG 2201, y 51 en 2202.
- Cádiz:* 12 registros en AGI, IG 2201, y 105 en 2202.
- Gijón:* Tres registros en AGI, IG 2202.
- Palma:* Dos registros en AGI, IG 2202.
- Sanlúcar:* Un registro en AGI, IG 2202.
- San Sebastián:* Un registro en AGI, IG 2202.
- Santander:* Seis registros en AGI, IG 2201, y 54 en 2202.
- Tarragona:* Tres registros en AGI, IG 2201, y 38 en 2202.
- 1805** *Barcelona:* 12 registros en AGI, IG 2203.
- Cádiz:* 55 registros en AGI, IG 2203.
- San Sebastián:* Cuatro registros en AGI, IG 2203.
- Santander:* Seis registros en AGI, IG 2203.

- 1806** *Barcelona:* Ocho registros en AGI, IG 2203.
Cádiz: 34 registros en AGI, IG 2203.
Ferrol: Un registro en AGI, IG 2203.
Málaga: Un registro en AGI, IG 2203.
San Sebastián: Seis registros en AGI, IG 2203.
Santander: Dos registros en AGI, IG 2203.
Vigo: Dos registros en AGI, IG 2203.
- 1807** *Barcelona:* Tres registros en AGI, IG 2203.
Cádiz: 38 registros en AGI, IG 2203.
Gijón: Dos registros en AGI, IG 2203.
San Sebastián: Un registro en AGI, IG 2203.
Santander: Un registro en AGI, IG 2203.
- 1808** *Cádiz:* 30 registros en AGI, IG 2203.
Ferrol: Dos registros en AGI, IG 2203.
San Sebastián: Dos registros en AGI, IG 2203.
Santander: Dos registros en AGI, IG 2203.
Tarragona: Siete registros en AGI, IG 2203, y tres en 2204.
- 1809** *Cádiz:* 129 registros en AGI, IG 2204, cuatro en 2250 y 13 en 2252.
La Coruña: Tres registros en AGI, IG 2250.
Palma: Dos registros en AGI, IG 2204.
Sanlúcar: Un registro en AGI, IG 2204.
Tarragona: 16 registros en AGI, IG 2204, uno en 2205 y seis en 2250.
Tortosa: Dos registros en AGI, IG 2204.
Vigo: Un registro en AGI, IG 2204.
- 1810** *Alicante:* Cuatro registros en AGI, IG 2204.
Cádiz: Cuatro registros en AGI, IG 2204, y 118 en 2252.

- Tarragona:* 40 registros en AGI, IG 2204.
- Vigo:* Tres registros en AGI, IG 2204.
- 1811** *Alicante:* Seis registros en AGI, IG 2251.
- Cádiz:* 58 registros en AGI, IG 2204, y cuatro en 2252.
- Ferrol:* Un registro en AGI, IG 2205.
- Vigo:* Dos registros en AGI, IG 2251.
- 1812** *Alicante:* Un registro en AGI, IG 2205.
- Cádiz:* 12 registros en AGI, IG 2205, y 12 en 2253.
- Ferrol:* Un registro en AGI, IG 2205.
- Gijón:* Un registro en AGI, IG 2205.
- Vigo:* Dos registros en AGI, IG 2205.
- Villanueva:* Un registro en AGI, IG 2205.
- 1813** *Alicante:* Cinco registros en AGI, IG 2205.
- Ferrol:* Un registro en AGI, IG 2205.
- Gijón:* Un registro en AGI, IG 2205.
- Palma:* 18 registros en AGI, IG 2205, y uno en 2253.
- Santander:* Cinco registros en AGI, IG 2205.
- Tarragona:* 10 registros en AGI, IG 2205.
- Vigo:* Seis registros en AGI, IG 2205.
- Villanueva:* 20 registros en AGI, IG 2205.
- 1814** *Alicante:* Dos registros en AGI, IG 2205.
- Barcelona:* Cinco registros en AGI, IG 2205.
- Ferrol:* Un registro en AGI, IG 2205, y uno en 2206.
- Palma:* Un registro en AGI, IG 2205, y siete en 2206.
- Santander:* Cuatro registros en AGI, IG 2205, y tres en 2253.
- Tarragona:* 26 registros en AGI, IG 2206, uno en 2206 y 10 en 2253.
- Vigo:* Un registro en AGI, IG 2205, y un en 2253.

- 1815** *Alicante:* Dos registros en AGI, IG 2205, y dos en 2206.
- Barcelona:* Cuatro registros en AGI, IG 2206.
- Cádiz:* 21 en AGI, IG 2205, 84 en 2206 y ocho en 2255.
- Ferrol:* Dos registros en AGI, IG 2205, y uno en 2206.
- Palma:* Dos registros en AGI, IG 2205, y tres en 2206.
- Santander:* Cuatro registros en AGI, IG 2205, y 10 en 2206.
- Tarragona:* 25 registros en AGI, IG 2205, y 20 en 2206.
- Tortosa:* Un registro en AGI, IG 2206.
- Vigo:* Seis registros en AGI, IG 2205, y cuatro en 2206.
- 1816** *Barcelona:* Siete registros en AGI, IG 2206.
- Cádiz:* 33 registros en AGI, IG 2206, 35 en 2207 y siete en 2255.
- La Coruña:* Cuatro registros en AGI, IG 2206.
- Palma:* Dos registros en AGI, IG 2206, dos en 2207 y tres en 2255.
- Santander:* Seis registros en AGI, IG 2206, tres en 2207 y cinco en 2255 [Nota: 2206 también contiene cuatro registros que dan listas de productos sin sus valores, y éstos han sido excluidos].
- Tarragona:* Seis registros en AGI, IG 2206, y 10 en 2207.
- Vigo:* Dos registros en AGI, IG 2206, y uno en 2207.
- 1817** *Alicante:* Un registro en AGI, IG 2207.
- Barcelona:* Siete registros en AGI, IG 2207, y cuatro en 2172.
- Cádiz:* 65 registros en AGI, IG 2207, y cinco en 2256.
- Ferrol:* Un registro en AGI, IG 2207.
- La Coruña:* Dos registros en AGI, IG 2172.
- Palma:* Tres registros en AGI, IG 2207.
- Santander:* 12 registros en AGI, IG 2207.
- Tarragona:* 12 registros en AGI, IG 2207.
- Vigo:* Tres registros en AGI, IG 2207.

- 1818** *Cádiz:* 21 registros en AGI, IG 2207, y 67 en 2208.
Ferrol: Un registro en AGI, IG 2207.
Palma: Un registro en AGI, IG 2208.
Santander: Cuatro registros en AGI, IG 2208.
Tarragona: Dos registros en AGI, IG 2207, y cinco en 2208.
Vigo: Un registro en AGI, IG 2208.
- 1819** *Cádiz:* Un registro en AGI, IG 2439, y uno en 2440.
Santander: Un registro en AGI, IG 2440.
- 1820** *Santander:* Un registro en AGI, IG 2439, y cuatro en 2440.
Tarragona: Un registro en AGI, IG 2440.

III.2. Métodos

A pesar de la existencia de lagunas en la documentación disponible, sigue siendo cierto que para el historiador interesado en la reconstrucción del comercio español con América, especialmente durante el período borbónico, el principal problema consiste, no en la falta de información estadística, sino en buscar métodos adecuados para el manejo de una cantidad enorme de papel. Consideramos que el uso del ordenador es obligatorio, como lo es también la recopilación sistemática y eficaz de la información, antes de ser introducida en la máquina. El segundo de estos problemas se solucionó gracias a la existencia de un formulario en el cual se apuntaban, para cada puerto en cada año, los nombres de los buques que salían, y, en cada caso, la identidad del dueño o capitán, el destino, la fecha de salida, los valores de los efectos nacionales y extranjeros, los impuestos pagados, y, cuando ello era necesario, información adicional. La identificación del nombre y dueño del barco no forma una parte esencial de este trabajo, pero es útil para evitar la duplicación, y también facilita la correlación de información, por ejemplo, sobre un buque que empezó su viaje en Barcelona, hizo escala en Málaga, y, finalmente, entró en el puerto de Cádiz, a fin de completar su cargamento antes de cruzar el Atlántico.

Habiendo ya decidido, al inicio del proyecto, que el programa que se utilizaría con el ordenador sería el «SPSS-X», fue necesario emplear números para la identificación, no solamente de cada puerto español que

comerciaba con América en el período estudiado, sino también de cada uno de los puertos americanos, en tanto que partícipes de combinaciones regionales (12).

A cada puerto español se le dio un código numérico:

01	Alicante	06	Carril
02	Ayamonte	07	Cartagena
03	Barcelona	08	Gijón
04	Bilbao	09	La Coruña
05	Cádiz	10	Málaga
11	Palma	18	Valencia
12	Sanlúcar	19	Vigo
13	San Sebastián	20	Tenerife
14	Santander	21	Ferrol
15	Sevilla	22	Motril
16	Tarragona	23	Villanueva
17	Tortosa		

Dado que un punto central del análisis es el relativo a los destinos de las exportaciones de España a América, el objetivo de cada buque fue identificado en términos regionales (la división, obviamente, es subjetiva hasta cierto punto, aunque esperamos que también sea lógica):

1	Nueva España	5	Venezuela
2	Cuba	6	Río de la Plata
3	Otras islas caribeñas	7	El Pacífico
4	Nueva Granada		

En estas siete regiones, hemos identificado 41 puertos individuales o combinaciones de puertos mencionados en los registros como los destinos de los barcos que salieron de España (13):

(12) Según los datos recopilados, ningún barco salió de Motril (núm. 22), lo que quiere decir que el número real de puertos que comerciaban con América era de 22.

(13) No nos debe sorprender que ningún buque fuera enviado a Trinidad (núm. 17), capturado por los británicos en 1797, lo que reduce el número actual de los destinos desde 42 programados a 41.

01	Veracruz	23	«Puertos del Mar del Sur»
02	La Habana	24	Manila
03	Santiago	25	Valparaíso
04	Puerto Rico	26	Valparaíso/Arica/Lima
05	Campeche	27	Cartagena/Portobello/ Santa Marta/Río Hacha
06	Honduras	28	Puerto Rico/Caracas/ La Guaira
07	Omoa/Trujillo	29	Puerto Rico/La Guaira
08	Portobello	30	Montevideo/Lima
09	Cartagena	31	Cumaná/La Guaira
10	Río Hacha	32	Puerto Cabello
11	Santa Marta	33	Maracaibo/Cumaná
12	Maracaibo	34	Arica
13	Cumaná	35	La Habana/Puerto Rico
14	La Guaira	36	Trinidad (Cuba)
15	La Guaira/Puerto Cabello	37	San Blas
16	Guyana	38	Santo Domingo
17	Trinidad	39	Cartagena/Santa Marta
18	Montevideo	40	Arica/Lima
19	Buenos Aires	41	Arica/Lima/San Blas
20	Montevideo/Buenos Aires	42	Lima/Manila
21	Callao		
22	Callao/Guayaquil		

La identificación de región/puerto consta, entonces, de tres dígitos; el primero indica la región, y los dos siguientes, el puerto o los puertos de destino: «514», por ejemplo, identifica la región, Venezuela, y el puerto de La Guaira. En sólo ocho de los aproximadamente 2.600 casos ignoramos los destinos de los buques, y éstos han sido identificados con el código «999». Para cada buque se tienen tres columnas de cifras, que identifican el cargamento: la primera indica el valor, según el reglamento, de los efectos nacionales (siempre en reales de vellón); la segunda, el de los efectos extranjeros, y la tercera es el total de las dos primeras. Finalmente, tenemos una columna que expresa los impuestos cobrados en el puerto español de salida.

Hemos obtenido del ordenador cuatro series de información:

- a) Un resumen global, año por año (1797-1820), tanto del número de barcos que salieron de España para América como de los valores de sus cargamentos (nacionales-extranjeros-totales) y de los impuestos cobrados (véase cuadro V.1, en capítulo V).
- b) La misma información para cada uno de los 22 puertos españoles que comerciaba con América en 1797-1820 (véase el apéndice A para los resultados).
- c) Los valores de los productos remitidos a cada uno de los puertos o combinaciones de puertos americanos, identificados por destinos (véase el apéndice B).
- d) La misma información agregada a base de las siete regiones americanas arriba mencionadas (véase el apéndice C).

Antes de pasar al análisis de estas cifras y de su significado en el capítulo V, ofreceremos, en el capítulo IV, una exposición de las principales características de la política comercial de España con Hispanoamérica entre 1797 y 1820, con objeto de situar adecuadamente el contexto histórico de las relaciones mercantiles.

IV

LA POLÍTICA COMERCIAL DE ESPAÑA HACIA HISPANOAMÉRICA (1797-1820)

Como se ha dicho al final del anterior capítulo, en el presente ofrecemos un resumen sucinto de las principales características de la política comercial de España hacia Hispanoamérica en el período 1797-1820. Estas características pueden reducirse a dos temas esenciales y relacionados entre sí: *a)* el debate sobre la aplicación intermitente de la política del comercio neutral, y *b)* el debate, más general, sobre la cuestión del genuino comercio libre, que permitiría a los productores americanos, no solamente el comercio directo entre sí y con España, lo cual ya les había sido otorgado entre 1778 y 1789, sino también con otros países.

El contexto general de este debate, que no es necesario explicar en detalle, fue definido, primero, por la larga guerra entre España y Gran Bretaña, iniciada en 1796, y que duraría (con una pausa breve en 1802-1804) hasta 1808; en segundo lugar, por la invasión francesa de la Península, la caída de la monarquía española, la inversión de las alianzas en 1808, y una nueva y aún más grave crisis bélica europea, que duraría para España hasta el regreso de Fernando VII en 1814; tercero, por una confusión política extraordinaria entre 1809 y 1813 en las zonas de España no ocupadas por los franceses, y, en cuarto lugar, la lucha larga de la independencia hispanoamericana, iniciada en algunas regiones en 1810, y que dominaba la segunda década del siglo XIX.

Es notorio que la declaración de guerra por España contra Gran Bretaña, en agosto de 1796, provocó una crisis sin precedentes para las relaciones comerciales entre la metrópoli y sus posesiones americanas. Esta crisis tuvo varias facetas, aunque, en términos generales, pueden reducirse a un punto simple: después de la derrota de la armada espa-

ñola en el Cabo San Vicente (el 14 de febrero de 1797), el almirante Horatio Nelson, comandante de la armada británica, impuso en abril un bloqueo del puerto de Cádiz, que paralizó el comercio transatlántico de España. Las quejas, no solamente de los productores americanos, sino también de los altos oficiales peninsulares en América, fueron inmediatas y amargas: el Virrey de Nueva España, por ejemplo, informó al ministro Pedro de Varela de que, aunque la guerra de 1793-1795 entre España y Francia no había afectado sustancialmente al comercio de Veracruz con España, tan pronto se declaró la guerra contra Gran Bretaña habían llegado a su costa muchos corsarios y fragatas de guerra británicas: algunos buques mercantes españoles ya habían sido capturados, muchos más tenían miedo de salir del puerto, y los problemas económicos resultantes se habían intensificado por la codicia de los comerciantes, que habían aumentado los precios de los pocos efectos en sus almacenes:

[...] y recayendo la que queda en pocas manos pudientes y abarcadoras que exitadas por la codicia de exorbitantes ganancias dan la ley a los precios con graves é irreparables perjuicios al público consumidor [...] (1).

Aunque en esta ocasión el virrey no ofreció cifras detalladas, ahora sabemos que el valor de las importaciones de Veracruz —el puerto más importante de América— procedentes de la Península descendió de 6,5 millones de pesos en 1796, a sólo 520.000 en 1797 (con una caída del 92 %), y el de las exportaciones a España experimentó un descenso del 97 %, de 7,3 millones a 238.000 pesos (2). Otros puertos americanos padecieron efectos similares en 1797, y aun mayores, en casos como los de La Habana y La Guaira, que, a diferencia de Veracruz, exportaban fundamentalmente productos agrícolas perecederos. El número de buques que salió de La Guaira para España descendió de 40 en 1796 a 28 en 1797 (en ese año, la mayoría salió antes de la llegada de la noticia del bloqueo británico), y entraron no más que siete desde la Península (3). El virrey del Río de la Plata, quien había recibido, en julio de 1797, instrucciones de informar a los capitanes de los buques en el puerto de Montevideo

de la imposibilidad de entrar en el puerto de Cádiz ú otro de la Península con seguridad mediante hallarse el primero bloqueado por una Esquadra Inglesa y los demas infestados de Corsarios de la misma Nación.

informó a Pedro de Varela, en agosto, de que 33 buques mercantes estaban atrapados en el puerto platense, y no quería organizar un convoy

(1) AGI, IG 2466, el Marqués de Branciforte a Pedro de Varela, núm. 1034, 3 de julio de 1797.

(2) Véase Ortiz de la Tabla, J., *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821: crisis de dependencia*, Sevilla, 1978.

(3) AGI, IG 2467, estado, Caracas, 12 de diciembre de 1799.

(a pesar de tener a su disposición dos fragatas y una corbeta de guerra), porque algunos barcos enemigos habían sido vistos en la boca del río (4). Entre otras cosas, esta decisión quería decir que unos 380.000 pesos acuñados pertenecientes a la Corona y casi cinco millones pertenecientes a individuos, traídos de Callao durante la primera mitad del año y registrados para Cádiz, quedaron en las cajas reales de Buenos Aires (5). Aunque la llegada al Río de la Plata, a fines del año, de dos fragatas de guerra (*Santa Florentina* y *Medea*) con una corbeta inglesa (*Duke of Cumberland*) a la que habían capturado «armada en corso y mercancía con treinta y dos hombres», y que se dirigía a la costa de África, demostró que la flota británica no era capaz de un dominio absoluto de los mares, pocos capitanes españoles quisieron aprovechar el permiso de salir de Montevideo y entrar en cualquier puerto peninsular, sin consideración del destino especificado en su registro (6).

La posición de la isla de Cuba, y específicamente de su puerto principal y capital, La Habana, era aún peor, o, por los menos, se representaba así por su Consulado, que vio en 1797 una oportunidad clara para ampliar la concesión, extendida en 1789, para el comercio libre de negros. Aunque inicialmente la participación de buques extranjeros en este comercio quedó limitada a un período de dos años, a partir de 1792, a aquellos que llevaban esclavos a La Habana les fue permitido quedarse en el puerto hasta cuarenta días, para cambiar sus cargamentos humanos por productos agrícolas, los cuales se exportaban libres de impuestos (7). Los efectos de esta concesión habían sido recortados en otros puertos americanos también franqueados —por ejemplo, Cartagena—, debido a la obstrucción burocrática, pero los cubanos habían tomado ya mucha ventaja en el derecho de comerciar directamente con buques extranjeros (8). Según un comentarista bien informado, que escribía en 1819, el gran fomento de la agricultura y el comercio de la isla se había iniciado precisamente a partir del año 1792,

en que empezaron a venir los estraageros (*sic*) con negros, ampliandoseles su comercio en el de 1796 á víveres y lienzo ordinarios por causa de la guerra de los ingleses [...] (9)

(4) AGI, IG 2466, Antonio Olaguer Feliú a Pedro de Varela, 15 de agosto de 1797.

(5) AGI, IG 1466, Olaguer a Varela, 31 de mayo de 1797.

(6) AGI, IG 2438, Olaguer al Marqués de Las Hormazas, 8 de enero de 1798; AGI, IG 2466, Varela a Olaguer, 30 de enero de 1798.

(7) Los detalles de la legislación previa se describen en el preámbulo de la Cédula Real del 13 de agosto de 1814 (hay una copia en AGI, 2436), que extendió el permiso para este comercio.

(8) Sobre Cartagena, véase Barbier, «Commercial Reform and Comercio Neutral».

(9) AGI, IG 2439, Alejandro Ramírez al Ministro de Hacienda, núm. 1103, 4 de junio de 1819.

En realidad, el permiso para la introducción de víveres y otros artículos fue extendido en 1797, inicialmente por el intendente de la isla, quien decidió en marzo que la falta de artículos esenciales —especialmente, harinas para los esclavos y pertrechos navales— había hecho inevitable el comercio más amplio con buques neutrales (10). El consulado de La Habana, que informó a la Corona en octubre de que «no ha llegado a la Havana desde la declaración de la Guerra ni una embarcación Mercantil Nacional», insistió en la necesidad de confirmar esta concesión para evitar «una calamidad» en aquella isla, descrita por el oficial que recibió la carta como «la Colonia más floreciente y la más importante que por su situación tiene España» (11). El resultado fue que, a pesar de las protestas del Consulado de Cádiz, la Corona, consciente de la imposibilidad de mantener restricciones tradicionales en los tiempos de guerra, y convencida también de que sin un compromiso tendría que aceptar la solución aún peor de un verdadero comercio libre —«un recurso extremo para los casos de necesidad urgente é irremediable»—, emitió la famosa Orden Real del 18 de noviembre de 1797, permitiendo el comercio con América en barcos neutrales (saliendo o bien de los puertos de España o bien de puertos neutrales *européos*), pero bajo la condición de que regresarían a los puertos de España con los cargamentos tomados a bordo en los puertos americanos (12).

La concesión del permiso para el comercio neutral puede interpretarse en dos sentidos, a primera vista opuestos: en un caso, como una política, impuesta por las decisiones espontáneas de los funcionarios coloniales, de permitir el comercio con buques extranjeros llegados a sus puertos. En un segundo caso, podría interpretarse como una táctica cínica de la Corona, que tranquilizaría a los americanos, mantendría el flujo de los tesoros de Ultramar a España, y también minaría las industrias frágiles americanas, incapaces de sobrevivir a la competencia de los productos extranjeros, dejando así un campo abierto después de la guerra para la penetración, aún más profunda, del mercado transoceánico por

(10) AGI, IG 2466, *Expediente sobre introducción de víveres y otros artículos y extraz'n de frutos por Embarcaciones neutrales. Sobre el permiso que solicita la Marina p^a poder traer de Norte América varios efectos que necesita con urg^a p^a habilitación de las Esquadras.*

(11) AGI, IG 2466, consulado de La Habana al Marqués de las Hormazas, 2 de octubre de 1797; nota, sin firma, 24 de enero de 1798.

(12) La documentación relevante, incluyendo resúmenes de las representaciones del consulado de Cádiz del 8 de mayo, el 27 de junio y el 13 de octubre de 1797, se encuentra en AGI, IG 2466. En mayo de 1797, Francisco de Saavedra, Ministro de Hacienda, había dado el permiso a la Compañía de Seguros Marítimos de recompensarse por sus pérdidas por la exportación de los EEUU a puertos hispanoamericanos de hasta 50.000 barriles de harina y 15.000 quintales de bacalao, debido a la imposibilidad de surtir estos productos de España: AGI, IG 2468.

productores peninsulares (13). La verdad, probablemente, es que los ministros de la Corona tenían estas intenciones, pero la larga duración de la guerra, la confusión engendrada por la aplicación de la Orden de 1797 (y, aún más, como veremos, por su cancelación en 1799) y el nuevo contexto histórico de América y España modificaron de raíz la situación. Los productores americanos, quienes habían visto la tierra prometida del crecimiento económico en 1778-1796, sencillamente no estaban dispuestos a aceptar sin protestas ni resistencia el continuo control comercial de una metrópoli en plena decadencia política y económica. Éstos y otros factores convencieron a los americanos de que, si querían la plena libertad comercial, tendrían que insistir, primero, en su emancipación política.

Obviamente, el historiador contemporáneo tiene la ventaja intelectual de saber lo que pasó en España y América entre 1808 y 1824. Así, no debe ser demasiado crítico en el juicio sobre ministros como Francisco de Saavedra, quien, al comentar el permiso para el comercio neutral, afirmaba en 1798 que:

tal vez a dos mil leguas de aquí están ya echando bendiciones en América a la mano socorredora que se les proporciona (14).

Saavedra (un ministro muy hábil, cuyo largo servicio administrativo había incluido un período como intendente de Caracas) respondía con esta afirmación a una carta del Príncipe de la Paz, quien, repitiendo las quejas recibidas de los consulados de Cádiz y Barcelona (la concesión del comercio libre había sido recibida con júbilo en «las lonjas de Amsterdam, y de Hamburgo», cuyos comerciantes llenarían a «aquellas Provincias Españolas de sus artefactos», privarían a «la Metrópoli de toda la ventaja de tener tales colonias»), confesaba que «todas estas circunstancias me tienen perplexo» (15).

En su respuesta, Saavedra presentó al primer ministro una explicación elemental del funcionamiento del comercio hispanoamericano. El punto central era la necesidad de distinguir entre los intereses de los comerciantes peninsulares y los del comercio general de la nación, porque «el bien de cada comerciante que es reconcentrar entre sí propio, ó entre pocos las utilidades mercantiles es opuesto al bien del comercio que es difundirlas entre todos los comerciantes». Confesó, sin embargo, que veía el comercio neutral, no como un beneficio, sino como una concesión menos mala que el comercio directo entre las colonias españolas y los

(13) Insiste en esta explicación Barbier, J. A., «Comercio Neutral in Bolivarian America: La Guaira, Cartagena, Callao and Buenos Aires», en Reinhard Liehr (ed.), *América Latina en la época de Simón Bolívar*, Berlín, 1989.

(14) AGI, IG 2467, Francisco Saavedra al Príncipe de la Paz, 15 de enero de 1798.

(15) AGI, IG 2467, Príncipe de la Paz a Saavedra, 12 de enero de 1798.

puertos extranjeros, el cual, a pesar de su prohibición, había sido permitido en 1797 en La Habana, Cartagena, Caracas, Cumaná, Maracaibo, Guayana y Buenos Aires. Este verdadero comercio libre, que —confiaba Saavedra— sería cortado por el comercio neutral, fue «el más apetecido de nuestros habitantes de América», pero muy perjudicial a los intereses de la metrópoli, «a quien priva totalmente de los frutos, de las utilidades, y casi de la dependencia de sus establecimientos». Apuntó también que, aunque el poder marítimo de los ingleses, «que casi bloquean nuestros Puertos», había imposibilitado las salidas de buques neutrales de puertos españoles, la continua prohibición de la introducción en América de muchos productos extranjeros —incluyendo caldos, ferreterías, hilos, medias de seda, listonería, paños y algodones puntados— tal vez los atrajera a España, para luego poder exportar éstos y otros productos nacionales (16).

Esta explicación de Saavedra calmó las inquietudes de Godoy, quien respondió al Ministro de Hacienda que «las reflexiones que contiene el papel de V.E. [...] allanan las dudas à que daban lugar las reclamaciones» (17). Sin embargo, los resultados reales de la concesión del comercio neutral fueron menos limitados de los que Saavedra y otros habían pensado, y el problema principal seguía siendo la voluntad de los altos funcionarios en América de permitir lo que la Orden no había admitido: esto era, el comercio directo entre puertos americanos y puertos extranjeros, incluyendo norteamericanos y los de las «colonias extranjeras amigas», una definición muy elástica que, en realidad, llegó, incluso, a permitir el comercio con buques ingleses, a pesar de la guerra. El virrey de Nueva España informó a la Corona, a fines de 1798, de que durante todo el año solamente 19 buques pequeños (místicos) de España, y tres buques neutrales, habían entrado en Veracruz, causando así escasez de ropas y géneros finos, «una suma decadencia» en la recaudación de impuestos y el estancamiento de la exportación de productos como añil y azúcar, con el resultado inevitable de que «el contrabando por aquellas costas es casi irremediable, pues una ganancia exorbitante burla toda precaución posible» (18). La solución, como bien sabía el virrey, y que había sido ya permitida de forma pragmática por los oficiales locales en Buenos Aires, La Habana, Santo Domingo, La Guaira y otros puertos, fue la entrada en los puertos americanos de buques norteamericanos, que no tenían la menor intención de obedecer el requisito de la Real Orden de 1797 de llevar las exportaciones hispanoamericanas a

(16) AGI, IG 2467, Saavedra al Príncipe de la Paz, 15 de enero de 1798.

(17) AGI, IG 2467, Príncipe de la Paz a Saavedra, 19 de enero de 1798.

(18) AGI, IG 2466, carta de Miguel Josef de Azanza, 26 de noviembre de 1798.

España (19). A pesar de su reconocimiento del posible peligro político de permitir la entrada en Veracruz de buques norteamericanos —porque «este comercio [...] contribuye al engrandecimiento de una Potencia demasiado respetable ya en aquellos parages»—, el virrey Azanza, tomando refugio en su confusión sobre las «reglas precisas», anunció que había decidido que cualquier buque neutral, incluyendo los norteamericanos, podría comerciar con el puerto si declarara que su cargamento era «de propiedad Española» (20). El resultado, que bastó para satisfacer a los mexicanos, pero que molestó mucho al diputado en Veracruz del consulado de Cádiz, Francisco Antonio Torre, fue que el valor de las importaciones en aquel puerto aumentó de 1,8 millones de pesos en 1798 a 5,5 millones en 1779, y el de las exportaciones creció, en el mismo período, de 2,2 a 6,3 millones de pesos (21).

En el Virreinato de Nueva Granada, la cuestión de si los puertos caribeños podían comerciar, en efecto, libremente con los buques neutrales, incluyendo los que no habían observado las reglas de la Real Orden de 1797, fue aún más complicada, debido, básicamente, a una fuerte lucha administrativa entre el virrey, Pedro Mendinueta, quien insistió en la necesidad de cortar el comercio estrictamente ilícito, y el gobernador de Cartagena, quien quería abrir el puerto al comercio con las colonias extranjeras amigas (22). En realidad, las afirmaciones, aunque no las intenciones, de Mendinueta fueron contradictorias: habiendo insistido, por ejemplo, en agosto de 1798, en que cualquier concesión adicional permitiría un aumento *del contrabando q'è se hace por las costas de este Reyno*, aceptó, a principios de 1799 (en una carta reservada), que la escasez misma de efectos europeos causada por la inflexibilidad de la orden de 1797 había provocado el resultado de un crecimiento del contrabando, no sólo en la costa, sino también en el interior de Nueva Granada (23). También remitió a Madrid, en septiembre de 1799, la inteligencia que había recibido de Curaçao, sugiriendo que «en Kingston hay más Buques

(19) Sobre Santo Domingo, véase AGI, IG 2466, representación del ayuntamiento, 20 de mayo de 1799. En el caso de La Guaira, siete buques entraron de España en 1798 y 22 regresaron, pero 88 entraron de las colonias extranjeras y 74 salieron para estos destinos: AGI, IG 2467, estado, Caracas, 12 de diciembre de 1799.

(20) Un oficial en España comentó en el expediente que el resultado inevitable de esta decisión de admitir a los norteamericanos en Veracruz sería que sus habitantes *se vayan familiariz'ndo con su trato y tal vez con sus principios*.

(21) Torre, cuyas representaciones fueron enviadas a la Corona por el consulado de Cádiz, insistió en la necesidad de prohibir el comercio entre Cuba y Veracruz, porque los efectos europeos almacenados en La Habana fueron básicamente «propiedad's que la Guerra ha puesto en manos de los Ingleses»: AGI, IG 2466, informe de Torre, 5 de marzo de 1799.

(22) AGI, IG 2467, Pedro Mendinueta al Marqués de las Hormazas, núm. 145, 19 de febrero de 1798; Mendinueta a Francisco de Saavedra, 19 de agosto de 1798.

(23) AGI, IG 2467, Mendinueta a Miguel Cayetano Soler, 19 de febrero de 1799, nº 10, reservada.

Españoles que en todos los Puertos de España», y que el contrabando con las posesiones españolas dirigido desde Jamaica estaba atrayendo 200.000 pesos al día a la isla británica (24).

Los oficiales del Ministerio de Hacienda en España que consideraron estos y otros informes fueron relativamente parcos en sus reacciones. Uno de ellos anotó, al margen de la mencionada carta de Mendinueta:

La ley de la necesidad es superior a todas las Leyes.

Asimismo comprendieron por qué la mayoría de los oficiales locales en América había abierto sus puertos al genuino comercio libre en 1797-1798. Así se preguntaba un funcionario retóricamente, en 1799, al margen del escrito arriba mencionado del diputado representante de Cádiz en Veracruz:

¿Cómo hubiera podido subsistir la Isla de Cuba si en el año de 98 se hubieran quedado en la Havana 134.000 caxas de Azúcar que extrajeron los Neutrales?

Sin embargo, el poder político (y económico) del consulado de Cádiz era todavía lo suficientemente fuerte para convencer al Ministro de Estado, Mariano Luis de Urquijo, de que había coincidencia entre los intereses de la corporación y los de la nación, siendo el resultado de todo ello una nueva Real Orden del 20 de abril de 1799, la cual revocó la concesión del comercio neutral extendida por la anterior del 18 de noviembre de 1797. La explicación ofrecida al cambio de opinión era la siguiente:

[...] ha convencido la experiencia de un modo incontestable, que no pudiendo guardarse las precisas formalidades con que se estableció [...] se ha convertido todo en daño general del Estado [...] y en aumento de la industria y del comercio de sus enemigos [...] (25).

Aunque, como veremos en el próximo capítulo, esta anulación del comercio neutral (y la debilitación del bloqueo británico) fomentó un aumento modesto en las exportaciones de España a América en 1799, en términos más amplios ello representó un desastre político que minó la autoridad de la Corona en muchas partes del imperio. El problema básico consistió en la absoluta incapacidad por parte de las autoridades metropolitanas de imponer la nueva norma, frente a la insistencia de sus representantes en los puertos principales americanos en suspender su aplicación (a pesar de la instrucción específica de no «admitir excusas ni pretextos de qualquier clase» contra el restablecimiento «en su fuerza y

(24) AGI, IG 2467, Mendinueta al Primer Secretario de Estado, 19 de setiembre de 1799.

(25) AGI, IG 2467, orden real circular, 20 de abril de 1799.

vigor (de) las leyes de Indias, y el Reglamento de libre comercio». Algunos pocos oficiales, es cierto, dieron la bienvenida a la abolición de la Orden de 1797 (el Virrey del Perú, por ejemplo, escribió que había «recibido con mucho gusto» la noticia de la decisión de «reparar los daños que haya ocurrido en el uso de aquella Real Orden [de 1797]», que había abierto «este camino desde los Estados Unidos»), pero, en su mayoría, fueron absolutamente francos en su manifestación ante la Corona de que se había cometido un grave error político y económico, que ellos no podían soportar (26). El Intendente y el Capitán General de Caracas, por ejemplo, informaron al Ministro Miguel Cayetano Soler, en diciembre de 1799, de que, habiendo recibido no solamente representaciones contra la Real Orden de los ayuntamientos de Caracas y Valencia, y del consulado y otros cuerpos, sino también la opinión de la Audiencia del riesgo de la perturbación de la «tranquilidad pública», habían suspendido su implementación (27). Aunque la Corona formalmente desaprobó su decisión, urgiéndoles a emplear «suavidad y política» para convencer a los venezolanos de la necesidad de «aceptar el sacrificio de sus comodidades y de alguna parte de sus intereses», dejó abierta la puerta al incumplimiento de su orden anterior con la confirmación de que estas autoridades tenían la facultad discrecional de permitir todavía el comercio con buques neutrales «en los casos de necesidad urgente» (28).

En La Habana, como se desprende de la correspondencia interministerial durante los primeros meses de 1800, el Intendente y el Capitán General

lucharon por algun tiempo entre el deseo de dar un entero y puntual cumplimiento a aquella R^l orden, y la necesidad de proveer los almacenes del militar y el vecindario; el bien general les decidió a tomar este último partido (29).

En este caso, también se decidió benévolamente que la Real Orden de 1799 debía observarse en la teoría, pero con excepciones en «casos urgentes de necesidad», incluyendo la falta de «comestibles» y «artículos indispensables para defensa de la Plaza». En otras palabras, la Corona cerró un ojo ante la clara resistencia de la gran mayoría de sus representantes en América a acatar la prohibición del comercio con buques

(26) AGI, IG 2467, Marqués de Osorno a Miguel Cayetano Soler, 23 de noviembre de 1799, nº 263; el virrey incluyó una copia de su bando del 29 de julio de 1796, que había prohibido, bajo pena de muerte, todo comercio con extranjeros.

(27) AGI, IG 2467, Esteban Fernández de León a Miguel Cayetano Soler, 14 de diciembre de 1799, nº 1432; Manuel de Guevara Vasconcelos a Cayetano Soler, 7 de diciembre de 1799.

(28) AGI, IG 2467, orden real reservada, 13 de febrero de 1800.

(29) AGI, IG 2467, Mariano Luis de Urquijo a Miguel Cayetano Soler, 11 de febrero de 1800.

extranjeros, no solamente en los casos mencionados, sino también en cualquier puerto americano donde se hablase de «urgente necesidad» o se empleara otro eufemismo parecido (30). Además, tenemos algunas noticias de iniciativas por parte de altos funcionarios dirigidas a fomentar, en determinados casos, este comercio neutral: según el Ministro español en Filadelfia, en un escrito de 1800, el Comandante General de Guatemala, Joseph Domás, había autorizado la salida de un agente comercial a los Estados Unidos y le había dado una carta de recomendación, explicando a sus posibles contactos

la necesidad de socorrer aquellas Provincias con los artículos mas necesarios, y de dar salida a la inmensa cantidades de añiles amontonados, y que se deterioraban por falta de exportación [...] (31).

Desde diciembre de 1801, con la publicación en La Habana de la noticia de la firma de los preliminares de la Paz de Amiens (1802), la Corona hizo un nuevo esfuerzo para abolir otra vez el comercio con neutrales, que, teóricamente, había sido ilegal desde abril de 1799. Sin embargo, a pesar de las órdenes específicas en sentido contrario, el Intendente de La Habana permitió la entrada de no menos de 58 buques extranjeros entre el 24 de diciembre de 1801 y el 13 de enero de 1802, «que llenaron para mucho tiempo los Almacenes» y causaron el «mayor disgusto» al rey (32). La explicación ofrecida por el Capitán General de la isla sobre la tolerancia del Intendente fue que recibió una comisión del 4,5 % del valor de los cargamentos admitidos, mientras que el propio Intendente, Luis de Viguri, se refugió en el argumento tradicional de tener que aliviar «el estado de escasez». El Consulado, por su parte, condenó «las discordias de estos Xefes» (provocadas por las acusaciones mutuas de corrupción), y expresó la esperanza de que

el comercio nacional recobrará toda la fuerza que las Leyes le conceden (33).

Como veremos en el capítulo V, esta aspiración no cayó enteramente en vano, al ser los dos años de paz, 1802-1803, los más exitosos para las exportaciones de España en todo el período estudiado. El año de

(30) AGI, IG 2467, contiene, por ejemplo, una carta del Gobernador de Puerto Rico (a Miguel Cayetano Soler, 3 de noviembre de 1801), explicando que había permitido la entrada en el puerto de 38 buques neutrales entre 1797 y 1801, para mantener «la Plaza llena de necesidades» durante el período cuando fue «amenazada de enemigos», y cuando solamente seis buques habían arribado de España.

(31) AGI, IG 2467, Marqués de Casa Irujo a Mariano Luis de Urquijo, nº 158, 12 de mayo de 1800.

(32) AGI, IG 2468, real orden, 15 de mayo de 1802.

(33) AGI, IG 2468, capitán general Somervelos a Miguel Cayetano Soler, 23 de septiembre de 1802; Luis de Viguri a Cayetano Soler, 26 de setiembre de 1802; informe del consulado de La Habana, 27 de julio de 1802.

1804 también fue relativamente activo, aunque la renovación de las hostilidades con Gran Bretaña en esa misma fecha provocó un descenso vertiginoso en 1805 que duraría hasta 1808. Durante esta fase, la prohibición general del comercio neutral continuaba con fuerza, pero su aplicación se complicaba y se mitigaba, no solamente por la tolerancia de los casos de «urgente necesidad» en América, sino también por la aplicación más sistemática de lo que se hizo entre 1799 y 1801 de una política de vender licencias para expediciones neutrales desde puertos de Europa del norte y de los Estados Unidos (34). Los ejemplos, cuyos detalles exactos en la mayoría de los casos nos resultan algo oscuros, son numerosos, y no vale la pena en esta ocasión analizarlos: sólo importa insistir en que la participación de la Caja de Consolidación de Vales Reales y de la compañía holandesa Ed. Croese (uno de los principales acreedores de la Corona) dejaron muy claro que el único interés de la Corona consistía en el aumento de sus ingresos, un objetivo que, desde 1804, permitió, aparentemente, la «venta» a los extranjeros de los principios mercantilistas que habían sostenido las relaciones comerciales entre metrópoli e Imperio a lo largo de tres siglos (35). Aunque los americanos no se quejaban de esta nueva flexibilidad, su introducción hizo a sus ojos aún más inaceptable la insistencia teórica de la Corona en que, si no estaba expresamente permitido por licencias especiales, el comercio con neutrales resultaba todavía ilegal. Quizás no nos deba sorprender que, a la sombra de las expediciones toleradas, muchos buques norteamericanos comerciaron con la Habana, Veracruz y otros puertos del Caribe sin ningún permiso: para citar solamente uno entre una serie de mensajes encolerizados enviados por el cónsul español en Nueva York:

El embio de Buques Americanos para la Havana sin mas licencias que el capricho de sus propietarios, animados por una Casa de Comercio de dicha plaza, continua en su fuerza (36).

La invasión francesa de la Península y la caída de la Monarquía española en 1808 abrieron la puerta a una desobediencia casi total de la

(34) Los detalles de una venta en 1801 se encuentran en AGI, IG 2468, expediente «Sre concesión de dos permisos de navegación desde Hamburgo à Buenos Ayres, hecha d'n Frutos Alvaro Benito por el servicio de 300.000 p's f's».

(35) AGI, IG 2470, contiene detalles de expediciones en 1806 de Nueva York a Veracruz, La Habana y otros puertos, gracias a Reales Permisos concedidos en 1804-1805; AGI, IG 2494, contiene un grueso expediente titulado «Inventario razonado por or'n cronológica de las piezas q'e constituye en el negociado de Neutrales, Ouvrard, Valemberghe, Hope y Paris». Una concesión paralela anuló los artículos del Reglamento de 1778, que prohibían la exportación a América (desde España) de ciertos productos extranjeros: fue anunciada por Real Orden del 13 de abril de 1804, que aclaró que el «precio» consistía en una contribución de 200.000 pesos, hecha por los consulados de España, para los gastos de la reconstrucción del Real Seminario de Nobles de Madrid.

(36) AGI, IG 2468, Pedro Cevallos a Miguel Cayetano Soler, 28 de diciembre de 1804, incluyendo una nota del cónsul, del 8 de octubre de 1804.

prohibición del comercio neutral en los puertos americanos. A pesar de la promulgación de las Reales Órdenes (de la Junta Central) de 17 y 21 de marzo de 1809, que prohibían la entrada de buques extranjeros en puertos americanos, y que insistían en la recaudación de los impuestos normales sobre los cargamentos que llegaran en buques nacionales, la reacción del Capitán General de Cuba fue idéntica a la de sus homólogos de Veracruz, Caracas, Buenos Aires y otros puertos: respondió, el 9 de mayo, que había decidido admitir «buques y frutos extranjeros internamente», y la exportación de los productos cubanos a puertos extranjeros sin pagar impuestos. El Capitán General de Caracas, por su parte, había decidido en 1808 permitir a «los comisionados de las Islas Inglesas de Curazao y la Barbuda que establecieran sus negociaciones mercantiles» para evitar «un estado de desesperación» (37). Mientras los consulados de Cádiz y Veracruz volvieron a expresar su acostumbrada protesta contra los daños de este comercio directo —se añadía una nota nueva en abril de 1809, con su observación de que el gobierno de los Estados Unidos tenía relaciones amistosas con «el opresor de la Europa» (38)—, la masa creciente de papel fue pasada a varios cuerpos e individuos, incluyendo los miembros de La Contaduría General de Indias, cuyo contador, Esteban Fernández de León, aconsejó, en enero de 1810, que era esencial establecer

un nuevo sistema general de comercio, tanto para la Península y para las Américas, como con las Potencias amigas y neutrales, durante la Guerra.

Después de consultas e informes adicionales, la discusión terminó aparentemente, el 17 de mayo de 1810, con la impresión en la Isla de León (donde el Consejo de Regencia, obviamente, había tomado refugio ante el avance de los franceses) de una Real Orden que concedía

por ahora el comercio franco puramente activo con los países y colonias de las Potencias amigas y aliadas Inglesa y Portuguesa [...] desde los puertos habilitados de las Américas españolas [...]; los buques españoles que vayan de España e Islas Baleares y Canarias para las Indias, pueden hacer escala en cualquier país o colonia inglesa o portuguesa, y tomar en ellos víveres, géneros y otros efectos, menos los estancados, y llevarlos a las Américas [...] (39).

Aunque estos y otros detalles de la Real Orden poseen gran interés intrínseco —al menos, como una expresión de las intenciones de los re-

(37) Resúmenes de esta y muchas otras cartas significativas se encuentran en una serie de tres legajos (AGI, IG 2463-2465) dedicados a «Causa formada a los autores de la Real Orden de 17 de mayo de 1810 sobre comercio activo en las Américas por los extranjeros».

(38) AGI, IG 2462, Consulado de Veracruz a Francisco Saavedra, 26 de abril de 1809.

(39) Aunque tras a su publicación se ordenó que los 500 ejemplares impresos fuesen quemados, una copia del texto entero se encuentra en AGI, IG 2464.

gentes—, su significado extrínseco se limitó a una demostración clara a los hispanoamericanos —algunos de los cuales estaban a punto de llegar a Cádiz para participar en las Cortes convocadas por la Regencia en febrero— de la imposibilidad de obtener siquiera una modesta reforma comercial frente a la oposición del Consulado de Cádiz (40). Sin entrar demasiado en los detalles, lo cierto es que, tan pronto como el Consulado de Cádiz recibió noticias de la impresión de la Orden, elevó una enérgica reclamación por su contenido a dos de los regentes, siendo el resultado una resolución del 22 de junio que declaraba que la Orden no había recibido la aprobación necesaria, y, en consecuencia, se mandaba recoger y quemar «quantos exemplares se hallen...» (41). En un comentario posterior, el Consulado de Cádiz declaró que la concesión del comercio franco a los americanos había sido

la herida mortal del comercio, la decisión de la independencia de nuestros territorios de ultramar (42).

En su extenso informe sobre el asunto, Justo María de Ibar Navarro, nominado el 24 de junio de 1810 para averiguar «el origen y autores» de la orden «apócrifa, nula, y de ningún valor ni efecto», comentó:

Es una verdad cierta ... que los Regentes Castaños, Saavedra Escaño y Lardizabal supieron, y se instruyeron de la orden del 17 de mayo en la Isla de León ...,

pero que cambiaron su decisión cuando regresaron a Cádiz, en parte debido a la presión del Consulado (cuyos miembros pensaron en obtener compensación monetaria de los comerciantes ingleses a cambio de su participación directa en el comercio americano), y también porque los mismos regentes querían pedir apoyo al gobierno británico por la misma concesión.

El resultado de «la debilidad de nuestro gobierno», y de la «oposición de intereses particulares», concluyó el comisionado, fue

la continuación del exorbitante contrabando por extranjeros, y nacionales, imposible de contenerse por la fuerza en la vastísima extensión de 6 mil leguas de costas marítimas.

Podemos pasar por encima de los detalles de las discusiones sobre la cuestión comercial durante los años restantes de nuestro período, bá-

(40) Una copia del decreto del 14 de febrero de 1810 se encuentra en AGI, IG 1523.

(41) Los detalles de la confusión y del procesamiento de ciertos oficiales de la contaduría se describen en Manuel Lucena Salmoral, «La orden apócrifa de 1810 sobre la "libertad de comercio" en América», en *Boletín Americanista*, XXVIII, 1978.

(42) AGI, IG 2463, carta del Consulado de Cádiz, 27 de junio de 1810.

sicamente porque ni el régimen constitucional (cuyos debates en las Cortes fueron muy largos e interesantes, pero, en definitiva, infructuosos), ni el restaurado Fernando VII eran capaces de encontrar un modo de reconciliar los intereses distintos de los comerciantes peninsulares, sus aliados ingleses y sus súbditos americanos (43). En teoría, permanece vigente la prohibición general del comercio de los americanos con buques neutrales; en la práctica, la «urgente necesidad», la impotencia de la metrópoli, y una nueva ola de gracias y permisos especiales a partir de 1814 dejaron las puertas comerciales de América abiertas a los buques extranjeros (44). En territorios americanos, la región más favorecida fue Cuba, donde el Capitán General, Juan Ruiz de Apodaca, se limitó a ordenar la suspensión de la Orden de Fernando VII, proclamada en septiembre de 1814, la cual disponía que el comercio neutral fuese prohibido; el Rey, finalmente, cedió ante esta resistencia en febrero de 1818, abriendo los puertos de Cuba al comercio internacional, sin restricción (45). No hay ninguna duda de que existió una relación estrecha entre este trato preferencial y la fidelidad que la Isla demostraba cuando la mayor parte de las posesiones españolas en América estaba proclamando su independencia de la metrópoli.

Este mismo año de 1818 dio a la luz una nueva serie de discusiones en España que condujo a algunas reformas parciales: por ejemplo, el establecimiento de «puertos de depósito» en Santander, La Coruña, Cádiz y Alicante (46). A principios del año próximo, 1819, todos los Consulados de España recibieron una orden pidiendo sus opiniones sobre las «medidas extraordinarias» que deberían tomarse para mejorar las relaciones comerciales con América, y, en 1820, durante el nuevo período constitucional, fue establecida una comisión para proponer al gobierno «una nueva forma de Comercio llamado de Indias» (47). Sin embargo, como entre 1810 y 1814, los liberales se demostraron incapaces de convertir sus buenas intenciones en acciones. Finalmente, el 7 de marzo de 1824, el otra vez absolutista Fernando VII aprobó una Real Cédula que describía para sus súbditos hispanoamericanos como «una nueva prueba de mis vehementes deseos de su incremento y prosperidad» (48). El preámbulo anunciaba que sería enviada a «mis Virreyes, Audiencias y Gobernadores, Intendentes de aquellos mis do-

(43) Los detalles del debate se encuentran en Michael P. Costeloe, *Response to Revolution: Imperial Spain and the Spanish American Revolutions, 1810-1840* Cambridge, 1986, págs. 117-149.

(44) AGI, IG 2494, «Catálogo de las diferentes gracias concedidas desde 1814».

(45) Allan J. Kuethe, *Cuba 1753-1815: Crown, Military and Society* Knoxville, 1986, pág. 173.

(46) Los detalles se encuentran en AGI, IG 2439.

(47) AGI, IG 2439, El Conde de Guaquí al Ministro de Hacienda, 10 de julio de 1820.

(48) AGI, IG 2465.

minios, sus Islas adyacentes y de Filipinas». Aun antes de su envío, la única parte del continente americano en manos de los realistas era el sur del Virreinato del Perú, y éste también capituló antes de acabarse el año. Sería interesante especular sobre qué hubiera pasado si esta cédula hubiera sido distribuida en 1797 o 1799. En 1824, resultó demasiado pobre y demasiado tardía para preservar el Imperio.

V

VALORES, COMPOSICIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE ESPAÑA A HISPANOAMÉRICA (1797-1820)

Ya hemos explicado en la introducción que el objeto general y principal de este trabajo es la continuación de nuestros estudios cuantitativos sobre la evolución del sector colonial en el tráfico mercantil entre España e Hispanoamérica a fines del Antiguo Régimen. En este sentido, su mayor importancia relativa reside no en sus capítulos interpretativos, sino en los apéndices estadísticos, que —esperamos— proveerán una base útil para otros investigadores en sus estudios más específicos sobre puertos, regiones y productos individuales. También hemos insistido —aunque vale la pena repetirlo— en que este trabajo no trata de medir todo el comercio del período 1797-1820, sino el comercio registrado, es decir, el revelado por los registros que han sobrevivido en los legajos del AGI claramente dedicados al tema. No hemos tratado, por ejemplo, de adivinar (ni, aún menos, de calcular) las posibles cifras para los vacíos que, obviamente, existen en la documentación disponible (por ejemplo, es casi cierto que hubo algún comercio entre Cádiz y América entre 1813 y 1814, pero no hemos encontrado los registros). Por este motivo, nuestros resultados estadísticos tienen que contemplarse como una expresión del valor mínimo del comercio registrado. Una complicación adicional es que los registros preparados en los puertos de salida reflejan las intenciones de los comerciantes, pero sin garantía absoluta de que los buques y sus cargamentos llegaran a los puertos de destino especificados. En 1800, por ejemplo, el Ministro español en los Estados Unidos observó que unos veinte barcos que habían salido de Cádiz para América durante el año anterior habían sido capturados por los ingleses (1). A pesar de éstas y

(1) AGI, IG 2467, Marqués de Casa Irujo a Mariano Luis de Urquijo, 12 de mayo de 1800.

otras dificultades, consideramos que los registros ofrecen, si no un retrato perfecto en todos sus detalles, por lo menos una impresión clara del comercio entre España y América durante las dos últimas décadas del período colonial. En este capítulo ofrecemos una explicación sucinta de sus características, refiriéndonos, primero, a sus valores generales; segundo, a su composición (en términos de productos nacionales o extranjeros); tercero, a su distribución entre los puertos españoles, y, cuarto, a su distribución entre los distintos mercados regionales americanos.

Según se observa en el cuadro V.1, considerando el período 1797-1820 como un todo, el valor total de las exportaciones desde España a América (cuyo porcentaje anual de valor en el período anterior fue un 400 % más alto que en el año base de 1778) cayó a un nivel medio de solo 81 millones de reales (4 millones de pesos), aproximadamente el mismo que en el año de la introducción del sistema del comercio libre, 1778 (2). Este promedio, obviamente, contiene años malísimos, como 1797-1798, y años mejores, especialmente los del pequeño período de recuperación de 1802-1804, aunque no hay ninguna duda de que la tendencia general era la de una baja constante. Las causas principales de la primera fase general de decadencia, 1797-1801, ya han sido expuestas, y pueden subrayarse recordando los efectos de la guerra entre España y Gran Bretaña, una guerra que suponía no solamente la destrucción o la captura de barcos, sino también un bloqueo que entorpecía la importación de productos extranjeros en España para ser reexportados a América. Como notó un oficial en 1799, cuando los ministros de la Corona estaban discutiendo los resultados de la introducción del comercio neutral, «no hay géneros extranjero's para remitir a América» (3). Es cierto que algunos barcos pequeños escaparon de Málaga, Barcelona y Cádiz en 1798, pero, según un comentarista, los 19 que llegaron a Veracruz eran tan insignificantes (en términos de sus pesos y de los valores de sus cargamentos), que, «en tiempo de paz [...] 3 buques pudieron haber conducido el cargamento total de los 19 místicos» (4). Durante este mismo año, el permiso para comerciar entre España y América sirvió para aliviar la decadencia comercial: como ya hemos apuntado, algunos tenían registros falsos, con la esperanza de confundir a los ingleses (5). La cancelación del comercio neutral en abril de

(2) Los totales exactos (que hemos simplificado en el cuadro V.1) son: efectos españoles, 1.223.381.086; efectos extranjeros, 729.830.052 (= 1.953.211.138); impuestos, 42.044.040.

(3) AGI, IG 2466, nota al margen del informe de Francisco Antonio Torre, 5 de marzo de 1799.

(4) AGI, IG 2466, «Estado de los Barcos místicos que han fondeado en el Puerto de Vera Cruz en el pres'te año de 98 [...]».

(5) AGI, IG 2467, contiene una lista de barcos neutrales, fechada el 23 de abril de 1798, que habían salido para Nueva España, «con Registro a n're de Extrang'o y otras precauciones y Escala en p'tos Neutrales de América p'a simular la propied'd y evitar en lo posible los riesgos q'e en esta Guerra por sus circunstancias tiene la Navegac'n de los Neutrales».

**EXPORTACIONES DE TODOS LOS PUERTOS ESPAÑOLES
A HISPANOAMÉRICA (1797-1820)
(Millones de reales de vellón)**

<i>Año</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Índice (1778 = 100)</i>	<i>Impuestos</i>
1797	8,7	79	2,3	21	11,0	15	0,3
1798	26,4	81	6,2	19	32,6	44	0,3
1799	58,4	67	28,9	33	87,3	117	1,4
1800	20,1	67	9,8	33	29,9	40	0,7
1801	24,0	57	18,4	43	42,4	57	1,0
1802	212,0	60	139,8	40	351,8	472	13,8
1803	177,6	55	147,5	45	325,1	436	10,3
1804	177,1	64	101,0	36	278,1	373	7,3
1805	35,7	69	15,7	31	51,4	69	1,1
1806	20,4	79	5,4	21	25,8	35	0,3
1807	11,1	81	2,6	19	13,7	18	0,3
1808	22,1	56	17,7	44	39,8	53	1,3
1809	86,2	70	36,1	30	122,3	164	2,9
1810	88,9	68	42,0	32	130,9	176	3,5
1811	33,4	56	26,1	44	59,5	80	1,7
1812	12,4	63	7,2	37	19,6	26	0,6
1813	8,8	97	0,3	3	9,1	12	0,2
1814	8,1	88	1,1	12	9,2	12	0,2
1815	54,0	57	40,8	43	94,8	127	3,1
1816	47,9	58	35,3	42	83,2	112	2,7
1817	45,4	71	18,3	29	63,7	86	1,5
1818	41,5	62	25,6	38	67,1	90	2,3
1819	1,3	46	1,6	54	2,9	4	0,3
1820	1,7	100	—	—	1,7	2	—
Total	1.223,2		729,7		1.952,9		57,1
Promedio	51,0	63	30,4	37	81,4	109	1,8

1799, obviamente, fomentó un aumento en la exportación, aunque, como hemos visto, muchos de los buques que salieron para América no llegaron (6). También provocó protestas de algunos comerciantes que estaban a punto de despachar buques neutrales: Manuel Zea, de Málaga, por ejemplo, se quejó de que estaba a punto de enviar dos neutrales a Montevideo y La Habana, con productos locales, cuando el capitán general le informó de que no podían salir «a pretexto de una R'l orden en que se prohíbe»; según Zea, ya había perdido dos millones de reales «en presas hechas por los Ingleses», y perdería 25.000 más si tenía que descargar los buques (7).

(6) Durante 1799, algunas fragatas de correo, normalmente capaces de evitar la caza por los enemigos, fueron capturadas: los detalles se encuentran en AGI, IG 2169.

(7) AGI, IG 2467, petición de Manuel de Zea, 4 de mayo de 1799.

La continua decadencia del comercio entre 1800 y 1801 puede relacionarse con un conjunto de factores negativos: la continuación de la guerra, la pérdida de la posibilidad de algún comercio entre España y América en buques neutrales y la desobediencia generalizada en los puertos americanos a la prohibición del comercio con puertos neutrales. En contraste, en 1802-1804, después de firmarse la Paz de Amiens, que puso fin, por un tiempo, al azote de una armada británica hostil en el Atlántico, los comerciantes españoles, especialmente en Cádiz, realizaron un intento desesperado de recuperar la posición perdida entre 1797 y 1801. Sin embargo, en 1804, aun antes de que se reanudasen formalmente las hostilidades, con la formación de la Tercera Coalición contra Napoleón, varios buques de guerra ingleses se apoderaron de casi cinco millones de pesos en lingotes de plata que se transportaban de Buenos Aires a Cádiz. La decisión de los comerciantes gaditanos de no salir del puerto se convirtió pronto en una obligación, ya que la batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805) supuso la destrucción de 23 barcos de guerra franceses y españoles, y otorgó a la victoriosa armada británica el dominio absoluto del Atlántico. La importación de productos americanos a España quedó prácticamente paralizada, y, en 1805, las exportaciones realizadas desde España a Hispanoamérica ascendieron a sólo el 18 % de las habidas el año anterior. En los dos años siguientes, 1806 y 1807, cayeron aún más, hasta niveles verdaderamente insignificantes. Este cese casi total del suministro de productos europeos al mercado americano a través de España, sumado a los intensos esfuerzos realizados por Inglaterra para compensar por medio del contrabando los intentos de Napoleón de implantar el Sistema Continental, obligó, una vez más, a las autoridades españolas a dar vía libre al comercio neutral, en esta ocasión sin imponer siquiera el requisito de que las mercancías se llevasen directamente a la metrópoli. Clara muestra de lo que, como era de esperar, produjo esta decisión son los casos de Veracruz, que en 1807 hizo en barcos neutrales casi todas sus exportaciones (95 % del total, siendo el 80 % de ellas de plata) y el 60 % de sus importaciones, y La Habana, que en 1807 estaba casi totalmente incomunicada con España y hacía todo su comercio en barcos neutrales con otras colonias, españolas y extranjeras.

Se observa una ligera mejora en 1808, cuando la firma del nuevo tratado de paz con Gran Bretaña inició una segunda, y también más débil, fase de recuperación, que continuaba en 1809-1810: en estos dos años, el valor de las exportaciones subió a un promedio de 127 millones de reales, comparado con 33 millones en 1805-1808. Pero la modesta expansión, fomentada por el acceso más libre al mar, quedaba limitada por la ocupación francesa de la mayor parte de la Península, problema que, como es bien sabido, empeoró en 1810. Además, este año también fue testigo de los primeros movimientos para la independencia en América,

proceso que complicaba muchísimo las estructuras tradicionales del comercio, cuyos efectos redundaron en otra baja de las exportaciones al Nuevo Mundo, con un promedio anual de 24 millones en los años 1811-1814. A partir de 1815, sin embargo, hubo, dentro de este largo período de depresión, una tercera recuperación aún más débil que las dos anteriores, con un promedio anual de 77 millones de reales durante los cuatro años, 1815-1818: sin duda, una cifra muy baja, comparada con los niveles altos de los últimos veinticinco años del siglo XVIII, pero que demuestra cómo los comerciantes de la Península no habían perdido todo, y aún tenían la capacidad de restablecer algún comercio con América, a pesar de todas sus dificultades en las dos décadas anteriores. Los resultados insignificantes, para los dos últimos años estudiados, 1819-1820, representan probablemente la combinación de una crisis presente (causada por las revoluciones americanas y la introducción pragmática del comercio con los extranjeros en los puertos todavía en manos de los realistas) y la pérdida de la documentación. De hecho, hay muchas referencias en los legajos que tratan de las salidas de Cádiz, Santander y otros puertos peninsulares de buques extranjeros (especialmente, ingleses y franceses) para América, pero parece que la práctica de conservar los registros ya había caído en desuso (8).

Volviendo a la cuestión de los valores relativos de productos españoles y extranjeros, en las exportaciones a América entre 1797 y 1820, se observa, por lo menos a primera vista, una continuación de la tendencia del período anterior en favor de la exportación de la producción nacional. Recordemos que, en 1778-1792, la cuota de productos españoles en las exportaciones totales había crecido a un 52 %, en comparación con un 38 % en 1778; en 1797-1820, subió a un 63 %, y los productos españoles fueron la mayoría en todos los años estudiados, con la sola excepción de 1819, cuando las cifras, en cualquier caso, fueron tan bajas que no tienen ninguna importancia. Pero, cuando las analizamos con cierta atención, vemos que los años mejores para los productos nacionales fueron los de escaso intercambio, mientras los pequeños períodos de recuperación comercial también fueron testigos de aumentos en la reexportación de productos extranjeros. En 1797-1801, por ejemplo, mientras el promedio anual del valor de las exportaciones era solamente de 40 millones de reales, la cuota de efectos nacionales era más alta (un 70 %) que en 1802-1804 (un 60 %), cuando el fuerte aumento en el valor total del comercio —a un promedio de 427 millones al año— reflejaba, en parte, el más libre acceso de productores extranjeros a sus rutas tradicionales de entrada al mercado americano. De modo similar, la cuota nacional subió a un 76 % en el segundo período de depresión, 1805-1807, y bajó a un 65 %

(8) AGI, IOG 2439-2440; véase también IG 2256 para detalles de un convoy que salió de Cádiz el 21 de mayo de 1818 para el Perú.

durante la pequeña y más débil recuperación de 1808-1810. Durante la tercera recuperación, de 1815-1818, más débil todavía, la cuota de productos nacionales en las exportaciones llegó a un promedio de un 62 %. Estos resultados indican que los productores y los comerciantes extranjeros estaban todavía dispuestos a traer a los puertos de España alguna parte de su producción, para ser reexportada a América. Sin embargo, la cuota relativamente alta de productos nacionales en las exportaciones refleja, no una economía peninsular saludable, sino el más libre acceso directo al mercado americano disfrutado por los extranjeros en este período.

Aunque, según puede verse en el cuadro V.2 durante el período 1797-1820, como un todo, el puerto principal de Cádiz mantenía su casi-monopolio del comercio de exportación, controlando un 77 % (casi lo mismo que en 1778-1796, cuando tenía un 76,4 %), su función esencial era de almacén, en la que muchos miembros del consulado actuaban como agentes de comisión para empresas extranjeras. Esto quería decir que, durante los años peores de la guerra contra Gran Bretaña (cuando, hasta cierto punto, los británicos estaban bloqueando una de las rutas tradicionales para la reexportación de sus productos manufacturados), los productores peninsulares tenían que recurrir a otros puertos, especialmente Barcelona. El puerto principal catalán, en segundo lugar, con casi un 12 % (un 2 % más alto que en el período anterior), funcionaba más bien como un exportador de productos regionales/nacionales, argumento que también es aplicable al caso de Tarragona, a la que, sorprendentemente, encontramos en la tercera posición, con un 4 % del comercio. Durante varios años, a partir de 1808, ese puerto, más bien que Barcelona, parece haber funcionado como el principal punto de salida para los productos catalanes al mercado americano. Santander también controlaba un 4 % del comercio, a pesar de la ruptura de sus relaciones comerciales, tradicionalmente estrechas, con Francia en 1809-1813. En el otro extremo, encontramos una serie de puertos de segunda importancia, como Tortosa y Palma de Mallorca, cuya participación directa en el comercio con América, aunque sin mayor importancia en términos generales, fomentaba, en cierta medida, la producción agrícola regional, especialmente en años como el de 1799, cuando el bloqueo continuo de Cádiz complicó la práctica tradicional de enviar productos regionales a ese puerto, para empaque y registro antes de ser enviados a América. Una tercera categoría incluye casos aislados, como el envío de un solo buque de Carril a Cumaná en 1799, debido al éxito de Josef Andrés García en obtener una «gracia particular, y sin que sirva de egemplar» (9).

Ofrecemos, finalmente, algunas observaciones generales sobre la importancia relativa de las distintas regiones americanas como mercados pa-

(9) AGI, IG 2198, nota al pie del registro de *Nuestra Señora de la Concepción*.

**DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE EXPORTACIONES DE PUERTOS
ESPAÑOLES A HISPANOAMÉRICA (1797-1820)**

Año	Cádiz	Barcelona	Tarragona	Santander	Otros puertos
1797	44,2	45,7	—	1,3	8,8
1798	61,4	10,4	—	0,4	27,8
1799	81,5	5,9	—	1,5	11,1
1800	77,0	13,9	—	2,2	6,9
1801	85,7	3,1	—	7,7	3,5
1802	68,2	26,7	0,6	3,4	1,1
1803	75,6	13,8	1,4	6,5	2,7
1804	63,5	20,2	5,9	9,6	0,8
1805	89,7	6,5	—	2,5	1,3
1806	80,8	8,7	—	0,8	9,7
1807	88,2	4,2	—	3,9	1,7
1808	80,3	—	15,6	0,6	3,5
1809	87,8	—	10,1	—	2,1
1810	86,5	—	12,8	—	0,6
1811	98,3	—	—	—	1,7
1812	96,5	—	—	—	3,5
1813	—	—	16,9	2,8	80,3
1814	—	12,3	56,2	19,4	12,1
1815	83,7	1,3	9,6	3,1	2,3
1816	88,0	2,6	3,5	3,4	2,5
1817	89,1	3,0	2,2	3,2	3,5
1818	96,1	—	1,9	1,6	0,4
1819	97,7	—	—	2,3	—
1820	—	—	23,7	76,3	—
Promedio	77,0	11,6	4,1	4,1	3,2

ra los puertos españoles. Como indica el cuadro V.3 (confeccionado a base de cuadros más detallados que se encuentran en el apéndice C), el Virreinato de Nueva España fue más que antes el mercado preferente para España. Su puerto principal de Veracruz contabilizaba el 51 % de todas las exportaciones enviadas a América en el período 1797-1820 (véase cuadro B1 en el apéndice B), y la cuota del Virreinato subió a un 55 % cuando agregamos las partidas mucho más modestas de Campeche y Honduras. Otra conclusión importante, quedándonos en esa misma región circuncaribeña, es que las cifras disponibles confirman cuantitativamente lo que los historiadores ya sabían cualitativamente: que Cuba había escapado del mercantilismo español antes de 1810. Aunque La Habana todavía representaba un mercado importante para los productores y exportadores peninsulares, consumía solamente un 5 % de las exportaciones (véase cuadro B2 en el apéndice correspondiente), cifra que sube a un 6,5 % para las islas, consideradas conjuntamente, si agregamos los resultados de Puerto

**DESTINOS REGIONALES DE EXPORTACIONES DE PUERTOS ESPAÑOLES
A HISPANOAMÉRICA (1797-1820)
(Millones de reales de vellón)**

<i>Región</i>	<i>Valor</i>	<i>Porcentaje</i>
Nueva España	1.077	55,2
Pacífico	341	17,4
Río de la Plata	224	11,5
Caribe	127	6,5
Venezuela	119	6,1
Nueva Granada	53	2,7
Total	1.941	99,4

Rico y Santo Domingo. También es notable la participación mínima del Virreinato de Nueva Granada, abastecido principalmente a través de Cartagena, en el comercio legal con la Península en este período: su cuota de solamente un 2,7 % refleja, no su debilidad económica, sino su lejanía del sistema del comercio controlado. Venezuela, que recibía un 6,5 % de las exportaciones, se encontraba en una posición intermedia: el comercio neutral había empezado a desviar los ojos de sus productores hacia el comercio directo con los Estados Unidos y el norte del Europa, pero sin alcanzar la influencia política para obtener las mismas concesiones permanentes disfrutadas por los cubanos, ni poseer tanta experiencia en la práctica del contrabando como los habitantes de Cartagena y sus puertos vecinos. La importancia relativamente alta del Río de la Plata, que recibía un 11,5 % de las exportaciones, es, a primera vista, sorprendente, porque en este caso también existe bastante información cualitativa de la alta participación de buques norteamericanos en el comercio directo con Buenos Aires y Montevideo a partir de 1797. La explicación de los dos fenómenos quizás sea que el crecimiento económico en esta región, en la primera década del siglo XIX, fue suficientemente rápido para acomodar el comercio tradicional y también el nuevo. Finalmente, los puertos del Pacífico, que consumían exportaciones con un valor anual de 14,2 millones de reales en valores de 1778, mantenían su posición como el segundo mercado más importante en América para España, siendo su porcentaje un 17,4 %. Aproximadamente, un 78 % de las mercaderías enviadas al Pacífico se registraba para el puerto peruano de Callao (este puerto recibía un 13,5 % de todas las exportaciones del período 1797-1820), y también figuraba como uno de los destinos para la mayoría de los otros buques destinados a esta región. Esto no significa más que una confirmación adicional del poder económico de la producción minera, y, además, en este caso, de un control más estrecho del contrabando, impuesto por una serie de virreyes relativamente estrictos.

VI

EPITAFIO PARA UN SISTEMA COMERCIAL: «SÓLO LAS LEYES DEL DECÁLOGO SON ETERNAS Y DEBEN OBSERVARSE HASTA EL FIN DE LOS SIGLOS»

Cedamos, por último, la palabra al contador general de Indias, José de Tejada, quien, habiendo sido invitado a informar sobre la petición del comerciante gaditano Juan García Verdugo para enviar un cargamento de frutos y efectos del país a Veracruz en el buque inglés *John and Ann*, escribió lo siguiente, el 19 de diciembre de 1818:

Solo las leyes del Decálogo son eternas y deben observarse hasta el fin de los siglos; pero las q'è han dictado los hombres están sugetas a las variaciones q'è exigen las circunstancias: de lo contrario ocasionarian la ruina de las sociedades, de q'è en otros tiempos hicieron la felicidad y la opulencia.

Las nuestras contra el comercio extranjero, serían hechas y dictadas sabiamente, si se quiere, en aquellos venturosos tiempos en q'è España tenía una marina respetable, abundaba de buques p'a poder llevar todos los frutos, generos y efectos, q'è la multitud de nuestras fábricas y veracidad de nuestro privilegiado suelo producía, y traer en retorno todas las producciones de nuestras Américas con tal seguridad (generalmente hablando) q'è de nada necesitabamos p'a hacer un comercio estenso y esclusivo q'è las demas naciones europeas envidiaban sin atraverse a impedirlo. Pero despues de 3 siglos en q'è p'r efecto de las vicisitudes humanas han desaparecido nuestras fábricas, desp's q'è por la última desastrosa guerra se ha aniquilado nuestra marina militar y mercantil y desp's q'è en el tiempo de la mayor ilustración (según se dice) se han llenado los mares de piratas, sin q'è ninguna de las opulentas naciones marítimas los castigue, ni amedrente; cuando no podemos abastecer nuestras posesiones Americanas de los generos y efectos finos, delicados y baratos a q'è se hallan acostumbrados, p'r el inmenso contrabando q'è nuestros rivales han hecho en ellas, ni tampoco llevarles aquellos pocos frutos y caldos q'è soliamos sin evidente perdida de ellos y de los pocos barcos conductores q'è han quedado en estas dolorosas cir-

cunstancias digo ¿q'è arbitrio le queda al gobierno p'a acallar el justo grito de los comerciantes, q'è teniendo acopiados frutos y efectos se ven en la imposibilidad de llebarlos en sus buques, ni en su nombre, ni de retornar con seguridad y oportunidad sus productos? El q'è ha tomado de permitirles q'è se valgan de los buques estrangeros, ocultando la verdadera propiedad; pero, añadiendo las precauciones regulares p'a q'è no se abuse y pagando unos moderados derechos, q'è ni sobrecarguen el precio de los frutos, ni dejen de diferenciarse de los q'è pagarían, si fuesen en barcos nacionales (1).

Tal política, concluyó Tejada, fue la única factible

en la difícil y delicada situación en q'è nos veremos p'r efecto de la calamitosa guerra q'è hemos sufrido

en la Peninsula y estamos dolorosamente padeciendo p'r la revelión de las Américas.

Como muchos epitafios, éste exageró las virtudes del difunto cuando había estado en su juventud. Sin embargo, de lo que no cabe duda es de que el paciente ya había muerto a fines de 1818, aunque, como ya hemos visto, las pompas fúnebres se demorarían hasta 1824.

(1) AGI, IG 2494, informe, 19 de diciembre de 1818.

APÉNDICES

APÉNDICE A

LAS EXPORTACIONES A HISPANOAMÉRICA, POR PUERTOS ESPAÑOLES (1797-1820)

Cuadro A.1:	Alicante	Cuadro A.12:	Palma de Mallorca
» A.2:	Ayamonte	» A.13:	Sanlúcar de Barrameda
» A.3:	Barcelona	» A.14:	San Sebastián
» A.4:	Bilbao	» A.15:	Santander
» A.5:	Cádiz	» A.16:	Sevilla
» A.6:	Carril	» A.17:	Tarragona
» A.7:	Cartagena	» A.18:	Tenerife
» A.8:	Ferrol	» A.19:	Tortosa
» A.9:	Gijón	» A.20:	Valencia
» A.10:	La Coruña	» A.21:	Vigo
» A.11:	Málaga	» A.22:	Villanueva

Nota: En todos los cuadros, los valores se expresan en reales de vellón; 20 reales = 1 peso.

CUADRO A.1

ALICANTE
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1810	4	250.957	99,4	1.350	0,6	252.307	4.617
1811	6	623.472	100	—	—	623.472	8.079
1812	1	79.640	100	—	—	79.640	—
1813	5	219.456	100	—	—	219.456	27.901
1814	2	174.196	100	—	—	174.196	—
1815	4	363.183	98,7	4.640	1,3	367.823	8.045
1817	1	12.000	100	—	—	12.000	—
Total	23	1.722.904	99,7	5.990	0,3	1.728.894	48.642

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,089.

CUADRO A.2

AYAMONTE
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1798	1	179.279	100	—	—	179.279	3.675
1799	1	51.898	100	—	—	51.898	985
Total	2	231.177	100	—	—	231.177	4.660

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,012.

CUADRO A.3

BARCELONA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1797	8	4.928.953	98,2	90.323	1,8	5.019.276	62.850
1798	9	3.255.807	96,0	135.148	4,0	3.390.955	28.694
1799	12	4.846.564	93,9	314.411	6,1	5.160.975	50.419
1800	8	4.034.291	97,0	114.711	3,0	4.149.002	37.817
1801	3	1.280.613	98,6	18.794	1,4	1.299.407	9.555
1802	52	91.131.714	97,0	2.827.479	3,0	93.959.193	3.485.179
1803	49	40.175.286	89,5	4.731.468	10,5	44.906.754	354.661
1804	65	53.750.338	95,4	2.563.057	4,6	56.313.395	575.982
1805	12	3.288.799	98,0	66.172	2,0	3.354.971	27.856
1806	8	2.172.424	97,5	56.814	2,5	2.229.238	17.878
1807	3	556.919	97,4	14.629	2,6	571.548	11.975
1814	5	1.084.250	96,3	41.469	3,7	1.125.719	13.092
1815	4	1.154.137	97,3	32.429	2,7	1.186.566	10.712
1816	7	1.947.534	91,5	181.027	8,5	2.128.561	23.753
1817	11	1.893.665	98,3	32.589	1,7	1.926.254	20.835
Total	256	215.501.294	95,1	11.220.520	4,9	226.721.814	4.731.258

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 11,631.

CUADRO A.4

BILBAO
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1799	2	370.000	(100)	—	—	370.000	—
Total	2	370.000	(100)	—	—	370.000	—

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,019.

CÁDIZ
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1797	12	2.725.216	56,2	2.127.626	43,8	4.852.842	185.264
1798	28	14.893.658	74,3	5.149.612	25,7	20.043.270	160.088
1799	100	45.793.416	64,3	25.372.936	35,7	71.166.352	1.228.963
1800	34	13.956.996	60,8	9.012.977	39,2	22.969.973	566.357
1801	59	19.613.367	53,9	16.767.141	46,1	36.380.508	903.392
1802	191	111.644.162	46,5	128.249.367	53,5	239.893.529	9.619.286
1803	143	119.945.770	48,8	125.902.294	51,2	245.848.064	8.478.630
1804	117	96.162.200	54,5	80.365.560	45,5	176.527.760	5.058.595
1805	55	30.856.268	66,9	15.246.227	33,1	46.102.495	1.071.228
1806	34	16.099.137	77,4	4.695.234	22,6	20.794.371	255.865
1807	38	9.713.531	80,2	2.396.347	19,8	12.109.878	241.113
1808	30	14.754.923	46,1	17.251.560	53,9	32.006.483	1.147.602
1809	146	72.734.175	67,7	34.650.603	32,3	107.384.778	2.656.939
1810	122	71.623.822	63,2	41.620.894	36,8	113.244.716	3.329.690
1811	62	32.409.340	84,6	26.117.111	15,4	58.526.451	1.698.364
1812	24	11.780.931	62,2	7.147.081	37,8	18.928.012	609.754
1815	113	41.321.868	52,1	38.052.088	47,9	79.373.956	2.816.237
1816	75	39.947.939	54,5	33.397.210	45,5	73.345.149	2.457.709
1817	70	39.240.138	69,1	17.522.071	30,9	56.762.209	1.331.623
1818	88	39.404.361	60,0	25.142.715	40,0	64.547.076	2.149.451
1819	2	1.246.525	44,5	1.555.186	55,5	2.801.711	280.512
Total	1.543	845.867.743	56,3	657.741.840	43,7	1.503.609.583	46.246.662

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 76,98.

CARRIL
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1799	1	46.934	100	—	—	46.934	—
Total	1	46.934	100	—	—	46.934	—

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,002.

CUADRO A.7

CARTAGENA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1799	1	45.326	19,8	183.489	80,2	228.815	7.902
1802	1	195.232	92,3	16.203	7,7	211.435	3.102
Total	2	240.558	54,6	199.692	45,4	440.250	11.004

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,023.

CUADRO A.8

EL FERROL
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1806	1	129.306	77,8	36.880	22,2	166.186	2.596
1808	2	712.286	77,2	210.473	22,8	922.759	180
1811	1	16.630	100	—	—	16.630	641
1812	1	142.073	99,8	294	0,2	142.367	11.463
1813	1	45.153	100	—	—	45.153	1.254
1814	2	76.861	54,7	63.581	45,3	140.442	6.008
1815	3	200.660	82,2	43.567	17,8	244.227	6.106
1817	1	71.177	100	—	—	71.177	1.047
1818	1	28.155	100	—	—	28.155	116
Total	13	1.422.301	80,4	354.795	19,6	1.777.096	29.411

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,091.

GIJÓN
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1798	1	33.411	65,0	18.019	35,0	51.430	723
1802	3	397.258	62,0	195.312	38,0	592.570	17.017
1803	3	139.417	100	—	—	139.417	9.133
1804	3	841.144	61,6	525.166	38,4	1.366.310	70.640
1807	2	250.373	65,6	131.300	34,4	381.673	13.881
1812	1	42.758	94,6	2.440	5,4	45.198	9.000
1813	1	70.696	58,3	50.664	41,7	121.360	4.272
Total	14	1.775.057	65,8	922.901	34,2	2.697.958	124.666

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,138.

LA CORUÑA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1798	10	2.657.139	84	507.909	16	3.165.048	39.082
1799	18	4.752.180	81,7	1.138.213	19,3	5.890.393	65.865
1800	4	1.367.049	81,7	325.918	19,3	1.692.967	38.701
1801	5	699.404	96	28.988	4	728.392	5.369
1809	3	642.665	43,5	834.869	56,5	1.477.534	87.935
1816	4	646.505	95,6	30.022	4,4	676.527	6.942
1817	2	305.386	88,7	38.873	11,3	344.259	4.749
Total	46	11.070.328	79,2	2.904.792	20,8	13.975.120	248.643

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,715.

MÁLAGA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1797	4	440.745	96,7	15.120	3,3	455.865	523
1798	16	2.164.758	95,5	100.970	4,5	2.265.728	30.180
1799	1	63.121	68,1	29.535	31,9	92.656	2.078
1806	1	212.195	95,5	10.011	4,5	222.206	6.546
Total	22	2.880.819	94,9	155.636	5,1	3.036.455	39.327

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,155.

PALMA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1798	1	141.377	100	—	—	141.377	4.187
1799	1	22.469	100	—	—	22.469	674
1802	1	84.364	100	—	—	84.364	1.230
1804	2	238.103	100	—	—	238.103	7.259
1809	2	469.190	100	—	—	469.190	9.685
1813	19	2.657.764	95,1	136.007	4,9	2.793.771	37.056
1814	8	785.561	100	—	—	785.561	11.392
1815	5	693.358	99,7	1.800	0,3	695.158	882
1816	7	1.242.493	100	—	—	1.242.493	12.355
1817	3	73.608	100	—	—	73.608	1.059
1818	1	92.302	100	—	—	92.302	—
Total	50	6.500.589	97,9	137.807	—	6.638.396	85.779

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,34.

SANLÚCAR DE BARRAMEDA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1798	2	295.981	97,5	7.495	2,5	303.476	949
1799	5	364.296	75,8	116.506	24,2	480.802	20.044
1804	1	33.792	47,5	37.365	52,5	71.157	2.721
1809	1	37.877	55,4	30.446	44,6	68.323	3.354
Total	9	731.946	79,2	191.812	20,8	923.758	27.067

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,047.

SAN SEBASTIÁN
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1799	2	387.353	43,6	500.427	56,4	887.780	7.319
1804	1	74.000	20,6	285.034	79,4	359.034	—
1805	4	563.034	90,8	57.045	9,2	620.079	—
1806	6	712.707	57,2	533.828	42,8	1.246.535	—
1807	1	94.695	72,4	36.120	27,6	130.815	—
1808	2	387.267	84,6	70.538	15,4	457.805	—
Total	16	2.219.056	—	1.482.992	—	3.702.048	7.319

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,19.

SANTANDER
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1797	1	79.726	56,8	60.756	43,2	140.482	4.314
1798	2	149.764	52	138.657	48	288.421	5.026
1799	9	759.197	57,4	562.645	42,6	1.321.842	24.602
1800	1	349.289	52,2	320.000	47,8	669.289	12.628
1801	9	1.716.943	52,8	1.536.015	47,2	3.252.958	61.278
1802	29	4.713.216	39,6	7.200.450	60,4	11.913.666	506.099
1803	48	7.013.751	33,3	14.045.270	66,7	21.059.021	1.073.949
1804	50	9.804.615	36,6	16.992.838	63,4	26.797.453	1.357.712
1805	6	964.202	74,1	337.472	25,9	1.301.674	32.729
1806	2	164.137	77,6	47.384	22,4	211.521	5.114
1807	1	533.738	100	—	—	533.738	—
1808	2	209.330	84,7	37.768	15,3	247.098	5.713
1813	5	161.847	64,4	89.348	35,6	251.195	8.512
1814	7	837.946	47	944.392	53	1.782.338	32.191
1815	14	952.266	32,5	1.977.212	67,5	2.929.478	86.325
1816	14	1.257.604	44,4	1.573.175	55,6	2.830.779	127.768
1817	12	1.930.372	94,6	110.308	5,4	2.040.680	39.078
1818	4	653.969	61,2	415.207	38,8	1.069.176	106.568
1819	1	66.694	100	—	—	66.694	979
1820	5	1.293.913	100	—	—	1.293.913	2.391
Total	222	33.612.519	42	46.388.897	58	80.001.416	3.492.976

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 4,096.

SEVILLA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1799	1	72.832	93,6	4.970	6,4	77.802	486
Total	1	72.832	93,6	4.970	6,4	77.802	486

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,004.

TARRAGONA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1802	4	1.940.860	96,2	75.952	3,8	2.016.812	51.845
1803	15	4.621.569	98,9	49.162	1,1	4.670.731	90.837
1804	41	16.238.583	98,3	278.042	1,7	16.516.625	259.285
1808	10	6.062.043	97,7	139.800	2,3	6.201.843	120.513
1809	23	11.883.348	95,8	521.454	4,2	12.404.802	167.636
1810	40	16.498.997	98,1	317.440	1,9	16.816.437	185.053
1813	10	1.532.738	99,9	1.746	0,1	1.534.484	18.420
1814	37	5.109.831	99,1	45.474	0,9	5.155.305	105.249
1815	45	8.738.288	96	360.475	4	9.098.763	139.684
1816	16	2.768.561	93,8	182.310	6,2	2.950.871	33.337
1817	12	1.402.983	98,9	15.156	1,1	1.418.139	27.226
1818	7	1.252.044	97,1	37.784	2,9	1.289.828	19.567
1820	1	401.910	100	—	—	401.910	16.076
Total	261	78.451.755	97,5	2.024.905	2,5	80.476.660	1.234.728

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 4,12.

TENERIFE
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1797	1	51.280	100	—	—	51.280	981
1798	1	99.610	81,3	22.850	18,7	122.460	1.754
1802	5	191.696	23,3	630.197	76,7	821.893	11.436
Total	7	342.586	—	653.047	—	995.633	14.171

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,051.

CUADRO A.19

TORTOSA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1797	2	442.084	93,9	28.820	6,1	470.904	12.306
1798	5	2.268.370	97,6	56.455	2,4	2.324.825	15.075
1799	2	469.696	94,2	28.688	5,8	498.384	4.490
1800	2	350.330	96,4	12.440	3,4	362.770	11.657
1802	3	1.003.388	89,9	112.627	10,1	1.116.015	29.573
1803	2	554.483	97,6	13.846	2,4	568.329	13.838
1809	2	258.174	100	—	—	258.174	6.581
1815	1	51.512	78,2	14.400	21,8	65.912	—
Total	19	5.398.037	95,1	267.276	4,9	5.665.313	93.520

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,29.

CUADRO A.20

VALENCIA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1801	1	432.427	94,8	23.815	5,2	456.242	5.572
1803	1	795.483	93	59.888	7	855.371	13.906
Total	2	1.227.910	93,6	83.703	6,4	1.311.613	19.478

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,067.

VIGO
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1798	2	348.884	63,1	203.602	36,9	552.486	6.486
1799	4	366.697	37,1	621.451	62,9	988.148	2.455
1801	2	296.258	87,8	41.278	12,2	337.536	869
1802	3	731.537	60	488.405	40	1.219.942	40.872
1803	4	4.306.924	61,3	2.720.040	38,7	7.026.964	239.748
1806	2	877.342	100	—	—	877.342	4.169
1809	1	165.185	88,6	21.230	11,4	186.415	5.440
1810	3	549.702	88,8	69.415	11,2	619.117	16.121
1811	2	363.042	100	—	—	363.042	3.665
1812	2	262.788	84,9	46.756	15,1	309.544	13.783
1813	6	352.147	100	—	—	352.147	9.261
1814	2	11.102	88,6	1.425	11,4	12.527	202
1815	10	545.394	60,5	356.262	39,5	901.656	18.161
1816	3	119.084	93,5	8.240	6,5	127.324	1.003
1817	3	493.510	45,8	584.377	54,2	1.077.887	48.080
1818	1	107.183	94,2	6.575	5,8	113.758	—
Total	50	9.896.779	65,7	5.169.056	34,3	15.065.835	410.315

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,771.

VILLANUEVA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Número buques</i>	<i>Efectos españoles</i>	<i>%</i>	<i>Efectos extranjeros</i>	<i>%</i>	<i>Total efectos</i>	<i>Impuestos</i>
1812	1	88.000	85,9	14.502	14,1	102.502	3.573
1813	20	3.776.432	99,8	5.700	0,2	3.782.132	45.051
Total	21	3.864.432	99,5	20.202	0,5	3.884.634	48.624

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,199.

APÉNDICE B

DISTRIBUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE ESPAÑA A HISPANOAMÉRICA, POR PUERTOS AMERICANOS (1797-1820)

Cuadro B.1:	Veracruz	Cuadro B.24:	Valparaíso
» B.2:	La Habana	» B.25:	Valparaíso/Arica/ Lima
» B.3:	Santiago (Cuba)	» B.26:	Cartagena/ Portobello/Santa Marta/Río Hacha
» B.4:	Puerto Rico	» B.27:	Puerto Rico/ Caracas/La Guaira
» B.5:	Campeche	» B.28:	Puerto Rico/ La Guaira
» B.6:	Honduras	» B.29:	Montevideo/Lima
» B.7:	Omoa/Trujillo	» B.30:	Cumaná/La Guaira
» B.8:	Portobello	» B.31:	Puerto Cabello
» B.9:	Cartagena	» B.32:	Maracaibo/Cumaná
» B.10:	Río Hacha	» B.33:	Arica
» B.11:	Santa Marta	» B.34:	La Habana/Puerto Rico
» B.12:	Maracaibo	» B.35:	Trinidad (Cuba)
» B.13:	Cumaná	» B.36:	San Blas
» B.14:	La Guaira	» B.37:	Santo Domingo
» B.15:	La Guaira/Puerto Cabello	» B.38:	Cartagena/Santa Marta
» B.16:	Guyana	» B.39:	Arica/Lima
» B.17:	Montevideo	» B.40:	Arica/Lima/San Blas
» B.18:	Buenos Aires	» B.41:	Lima/Manila
» B.19:	Montevideo/ Buenos Aires		
» B.20:	Callao		
» B.21:	Callao/Guayaquil		
» B.22:	«Puertos del Mar del Sur»		
» B.23:	Manila		

Nota: En todos los cuadros, los valores se expresan en reales de vellón; 20 reales = 1 peso.

CUADRO B.1

VERACRUZ
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1797	3.852.808	1809	77.854.081
1798	14.574.424	1810	72.202.674
1799	50.410.214	1811	29.691.331
1800	14.756.088	1812	11.806.655
1801	34.558.373	1813	2.194.105
1802	218.552.992	1814	4.079.858
1803	165.276.863	1815	39.335.408
1804	98.500.770	1816	39.533.936
1805	16.596.465	1817	33.615.764
1806	12.643.075	1818	34.079.521
1807	9.614.888	1819	2.801.711
1808	18.156.765		
		Total	1.004.688.769

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 51,44.

CUADRO B.2

LA HABANA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1797	406.322	1811	2.044.875
1798	1.736.474	1812	1.051.853
1799	2.275.654	1813	1.258.237
1801	228.605	1814	2.176.027
1802	19.699.176	1815	12.797.762
1803	13.403.071	1816	5.669.705
1804	21.278.257	1817	5.765.840
1806	222.206	1818	2.206.876
1808	581.032	1819	66.694
1809	6.751.385	1820	1.138.228
1810	3.125.287		
		Total	103.883.566

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 5,32.

CUADRO B.3

SANTIAGO (CUBA)
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1804	553.659	1816	429.747
1809	60.405	1817	35.466
1813	284.024	1818	106.202
1815	610.861		
		Total	2.080.364

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,11.

CUADRO B.4

PUERTO RICO
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1797	129.525	1810	1.705.083
1798	1.041.129	1811	888.394
1799	439.379	1812	251.285
1801	46.725	1813	1.239.851
1802	2.402.555	1814	1.846.223
1803	1.761.321	1815	1.978.335
1804	3.266.638	1816	1.695.576
1806	67.568	1817	339.652
1809	672.372	1818	103.128
		Total	19.874.739

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 1,01.

CUADRO B.5

CAMPECHE
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1798	820.615	1808	15.420
1802	751.657	1809	331.412
1803	775.828	1810	820.029
1804	1.586.107	1811	332.887
		Total	5.433.955

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,28.

CUADRO B.6

HONDURAS
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1799	268.689	1809	5.382.924
1800	488.436	1810	6.254.822
1802	5.170.047	1811	3.326.396
1803	6.342.526	1815	3.193.580
1804	19.566.715	1816	3.161.896
1806	2.223.356	1818	5.115.025
1807	385.896		
		Total	60.880.308

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 3,12.

CUADRO B.7

OMOA/TRUJILLO
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1802	801.895	1803	5.243.065
		Total	6.044.960

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,31.

CUADRO B.8

PORTOBELLO
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1802	2.991.098	1810	184.745
1803	1.600.451	1817	60.826
1804	3.114.799		
		Total	7.951.919

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,41.

CUADRO B.9

CARTAGENA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1797	408.073	1806	358.998
1799	771.769	1808	335.501
1801	1.096.727	1809	1.412.039
1802	8.570.378	1810	2.048.703
1803	7.689.965	1816	280.185
1804	3.522.701	1817	187.351
		Total	26.682.390

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 1,37.

CUADRO B.10

RÍO HACHA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1802	537.111	1804	519.868
1803	561.443	1812	451.198
		Total	2.069.620

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,11.

CUADRO B.11

SANTA MARTA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1797	239.522	1808	152.685
1798	207.578	1810	806.892
1801	550.333	1812	83.021
1802	1.484.396	1813	205.563
1803	1.771.770	1815	863.255
1804	2.019.321	1816	494.014
1805	779.065	1817	253.785
1807	533.738	1818	724.062
		Total	11.169.000

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,57.

MARACAIBO
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1799	82.625	1811	95.381
1802	202.077	1812	64.533
1803	871.724	1813	248.884
1804	1.766.984	1815	161.762
1808	414.745	1816	94.785
1809	2.126.222	1817	288.469
1810	775.083	1818	190.858
Total			7.384.132

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,38.

CUMANÁ
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1797	599.277	1806	459.169
1798	379.747	1808	95.309
1799	1.548.882	1809	3.323.271
1800	268.664	1810	1.208.520
1801	635.675	1813	1.428.974
1802	1.538.021	1815	355.543
1803	4.042.206	1816	363.108
1804	6.304.556	1817	279.466
1805	969.651	1818	92.302
Total			23.892.341

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 1,22.

LA GUAIRA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1797	627.749	1807	1.867.241
1798	1.562.761	1808	268.139
1799	3.553.803	1809	5.779.830
1800	182.354	1810	1.029.773
1801	2.155.604	1813	280.661
1802	5.996.550	1815	6.011.035
1803	14.817.748	1816	3.222.971
1804	21.873.166	1817	2.690.877
1805	2.016.580	1818	2.002.947
1806	1.072.162	1820	557.595
Total			77.569.546

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 3,97.

LA GUAIRA/PUERTO CABELLO
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1798	95.898	1809	172.846
1800	116.672	1810	180.108
1801	83.188	1814	1.152
1802	401.095	1815	73.239
1803	158.093	1816	80.556
1804	35.034		
Total			1.397.881

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,07.

GUYANA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1799	156.304	1809	40.481
1801	57.119	1810	204.581
1802	829.703	1811	430.640
1804	615.115	1815	270.645
1807	61.622	1816	198.764
Total			2.864.974

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,15.

MONTEVIDEO
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1797	229.790	1806	2.189.027
1798	6.403.939	1808	1.641.004
1799	18.025.332	1809	6.390.998
1800	7.701.993	1810	13.301.654
1801	3.042.694	1811	2.525.253
1802	37.625.299	1812	832.291
1803	36.545.985	1813	2.112.467
1804	40.464.248	1814	907.849
1805	3.563.377	1815	107.082
Total			183.610.282

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 9,4.

CUADRO B.18

BUENOS AIRES
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1798	3.222.612	1806	5.605.016
1799	1.277.977	1807	862.824
1802	122.336	1808	5.782.882
1803	4.187.916	1809	2.539.992
1804	5.410.919	1810	1.507.865
1805	2.340.827	1812	241.637
Total			33.102.803

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 1,69.

CUADRO B.19

MONTEVIDEO/BUENOS AIRES
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1802	1.108.769	1808	329.051
1806	319.691	1809	186.415
Total			1.943.926

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,10.

CUADRO B.20

CALLAO
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1798	3.104.767	1808	320.308
1799	8.287.659	1809	4.086.119
1800	3.027.509	1810	25.443.122
1802	32.629.603	1811	19.167.227
1803	52.205.183	1812	2.037.969
1804	15.770.659	1815	25.252.000
1805	25.046.821	1816	23.784.510
1806	587.131	1817	9.747.547
1807	335.845	1818	13.346.602
Total			264.180.581

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 13,52.

CUADRO B.21

CALLAO/GUAYAQUIL
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1800	3.302.285	1803	1.926.782
Total			5.229.067

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,27.

CUADRO B.22

«PUERTOS DEL MAR DEL SUR»
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1802	5.695.627
Total	
	5.695.627

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,29.

CUADRO B.23

MANILA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1799	317.803	1804	572.297
1802	195.456	1816	747.379
1803	174.717	1817	413.312
Total			2.420.964

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,12.

CUADRO B.24

VALPARAÍSO
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1802	3.295.545	1811	438.166
1803	1.911.723	1812	31.023
1809	1.282.903		
		Total	6.959.360

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,36.

CUADRO B.25

VALPARAÍSO/ARICA/LIMA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1804	30.140.221	1812	3.019.431
1810	133.686	1817	5.732.923
		Total	39.026.261

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 2,00.

CUADRO B.26

CARTAGENA/PORTOBELLO/SANTA MARTA/RÍO HACHA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1804	258.614
	Total
	258.614

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,01.

CUADRO B.27

PUERTO RICO/CARACAS/LA GUAIRA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1805	66.433	1818	304.506
		Total	370.939

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,02.

CUADRO B.28

PUERTO RICO/LA GUAIRA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1807	65.598	1815	82.335
		Total	147.933

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,01.

CUADRO B.29

MONTEVIDEO/LIMA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1808	10.725.160
Total	10.725.160

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,55.

CUADRO B.30

CUMANÁ/LA GUAIRA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1809	119.185	1815	1.651.808
1813	52.074	1816	88.440
1814	101.183		
		Total	2.012.690

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,10.

CUADRO B.31

PUERTO CABELLO
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1809	840.536	1815	1.439.781
1813	261.383	1816	227.184
1814	66.448	1818	530.285
		Total	3.365.617

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,17.

CUADRO B.32

MARACAIBO/CUMANÁ
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1802	280.062	1809	164.479
		Total	444.541

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,02.

CUADRO B.33

ARICA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1802	850.283	1811	224.764
1809	2.731.321		
		Total	3.806.368

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,19.

CUADRO B.34

LA HABANA/PUERTO RICO
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1811	116.941	1815	111.375
1812	142.367	1817	113.026
		Total	483.709

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,025.

CUADRO B.35

TRINIDAD (CUBA)
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1802	97.669	1818	39.870
1815	99.054		
		Total	236.593

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,01.

CUADRO B.36

SAN BLAS
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1816	2.058.603	1818	1.694.421
1817	1.261.450		
		Total	5.014.474

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,26.

CUADRO B.37

SANTO DOMINGO
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1816	70.152
	Total
	70.152

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,004.

CUADRO B.38

CARTAGENA/SANTA MARTA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1817	135.610
	Total
	135.610

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,01.

CUADRO B.39

ARICA/LIMA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1817	2.420.526	1818	6.341.287
		Total	8.761.813

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,45.

CUADRO B.40

ARICA/LIMA/SAN BLAS
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1817	1.145.190
	Total 1.145.190

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,06.

CUADRO B.41

LIMA/MANILA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1818	262.403
	Total 262.403

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 0,01.

APÉNDICE C

DISTRIBUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE ESPAÑA A HISPANOAMÉRICA, POR REGIONES AMERICANAS (1797-1820)

- Cuadro C.1: Nueva España
- » C.2: Cuba
 - » C.3: Otras islas caribeñas
 - » C.4: Nueva Granada
 - » C.5: Venezuela
 - » C.6: Río de la Plata
 - » C.7: El Pacífico

Nota: Estos cuadros representan los agregados de las cifras para puertos individuales en el apéndice B. En los casos —relativamente pocos— de combinaciones de puertos pertenecientes a más de una región (p. ej., Montevideo/Lima, B30), hemos adoptado la solución pragmática de dividir los valores de los cargamentos en proporción a las regiones identificadas: aquí, p. ej., 50 % C6/50% C7. Aunque este procedimiento no es el ideal, no existe una alternativa, porque los registros en estos casos no precisan los valores de los efectos destinados a cada puerto.

CUADRO C.1

NUEVA ESPAÑA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1797	3.852.808	1809	83.568.417
1798	15.395.039	1810	79.277.525
1799	50.678.903	1811	33.350.614
1800	15.244.524	1812	11.806.655
1801	34.558.373	1813	2.194.105
1802	225.276.591	1814	4.079.858
1803	177.638.282	1815	42.528.988
1804	119.653.592	1816	42.695.832
1805	16.596.465	1817	33.997.494
1806	18.819.821	1818	39.194.546
1807	10.000.784	1819	2.801.711
1808	18.172.185		
		Total	1.081.383.112

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 55,36.

CUADRO C.2

CUBA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1797	406.322	1811	2.103.345
1798	1.736.474	1812	1.123.037
1799	2.275.654	1813	1.542.261
1801	228.605	1814	2.176.027
1802	19.766.845	1815	13.563.364
1803	13.403.071	1816	6.099.452
1804	21.831.916	1817	5.857.819
1806	222.206	1818	2.352.948
1808	581.032	1819	66.694
1809	6.811.790	1820	1.138.228
1810	3.125.287		
		Total	106.412.377

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 5,45.

CUADRO C.3

OTRAS ISLAS CARIBEÑAS
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1797	129.525	1809	672.372
1798	1.041.129	1810	1.705.083
1799	439.379	1811	946.865
1801	46.725	1812	322.468
1802	2.402.555	1813	1.239.851
1803	1.761.321	1814	1.846.223
1804	3.266.638	1815	2.075.181
1805	22.144	1816	1.765.728
1806	67.568	1817	396.165
1807	32.799	1818	204.630
		Total	20.384.349

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 1,04.

CUADRO C.4

NUEVA GRANADA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1797	647.595	1808	488.186
1798	207.578	1809	1.412.039
1799	771.769	1810	3.040.340
1801	1.647.060	1812	128.214
1802	13.582.983	1813	205.563
1803	11.623.629	1815	863.255
1804	9.435.303	1816	2.832.802
1805	779.065	1817	1.899.022
1806	358.998	1818	2.418.483
1807	533.738		
		Total	52.875.622

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 2,71.

CUADRO C.5

VENEZUELA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1797	1.227.026	1809	12.566.850
1798	2.038.406	1810	3.398.065
1799	5.341.614	1811	430.640
1800	567.690	1812	64.533
1801	2.936.586	1813	2.271.976
1802	9.247.508	1814	168.783
1803	19.890.661	1815	9.963.813
1804	30.594.855	1816	4.266.976
1805	3.030.520	1817	3.258.812
1806	1.531.331	1818	3.019.396
1807	1.961.662	1820	557.595
1808	778.193		
		Total	119.113.491

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 6,10.

CUADRO C.6

RÍO DE LA PLATA
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1797	229.790	1807	862.824
1798	9.626.551	1808	13.115.517
1799	19.303.309	1809	9.117.405
1800	7.701.993	1810	14.809.519
1801	3.042.694	1811	2.525.253
1802	38.856.404	1812	1.073.978
1803	40.733.901	1813	2.112.467
1804	45.875.167	1814	907.849
1805	5.904.204	1815	107.082
1806	8.113.734		
		Total	224.019.641

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 11,47.

EL PACÍFICO
(Reales de vellón)

<i>Año</i>	<i>Valor</i>	<i>Año</i>	<i>Valor</i>
1798	3.104.767	1808	5.682.888
1799	8.605.462	1809	8.100.343
1800	6.329.794	1810	25.576.808
1802	42.666.514	1811	19.830.157
1803	56.218.405	1812	3.254.603
1804	46.483.177	1815	25.252.000
1805	25.046.821	1816	24.531.889
1806	587.131	1817	19.077.768
1807	335.845	1818	19.950.292
		Total	340.634.664

Nota: Porcentaje sobre el total de exportaciones a Hispanoamérica: 17,44.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

1. Archivo General de Indias, Sevilla

Indiferente General: legajos 1523, 2169-2172, 2196, 2208, 2245, 2250-2253, 2255-2256, 2436, 2438-2441, 2462-2473, 2494.

2. Documentos impresos y obras contemporáneas

Balanza del comercio de España con los dominios de S.M. en América y en las Indias en el año de 1792, Madrid, 1805.

BOURGOING, JEAN FRANÇOIS, *Travels in Spain*, 3 vols., Londres, 1789.

COXE, W., *Memoirs of the Kings of Spain of the House of Bourbon, 1700-1796*, 3 vols., Londres, 1813.

Gazeta de Madrid, 18 de abril de 1786.

HUMBOLDT, ALEXANDER VON, *Political Essay on the Kingdom of New Spain*, 4 vols., Londres, 1811.

NIFO, MANUEL DEOGRACIAS, *Noticias de los caudales, frutos y efectos que han entrado en España de América en el feliz reinado de nuestro Católico Monarca Don Carlos III*, Madrid, 1788.

ORTIZ DE LA TABLA, JAVIER (ed.), *Memorias políticas y económicas del consulado de Veracruz, 1796-1822*, Sevilla, 1985.

TORRES RAMÍREZ, BIBIANO, y JAVIER ORTIZ DE LA TABLA (eds.), *Reglamento para el comercio libre, 1778*, Sevilla, 1979.

3. Obras y artículos específicos

ALONSO ÁLVAREZ, LUIS, *Comercio colonial y crisis del antiguo régimen en Galicia (1778-1818)*, La Coruña, 1986.

ANNA, TIMOTHY E., *Spain and the Loss of America*, Londres, 1983.

BARBIER, JACQUES A., «Comercio neutral in Bolivarian America : La Guaira, Cartagena, Callao and Buenos Aires», en Reinhard Liehr (ed.), *América Latina en la época de Simón Bolívar*, Berlín, 1989.

- BARBIER, JACQUES A., «Peninsular Finance and Colonial Trade: the Dilemma of Charles IV's Spain», *Journal of Latin American Studies*, vol. 12, 1980.
- BARBIER, JACQUES A., y ALLAN J. KUETHE (eds.), *The North American Role in the Spanish Imperial Economy 1760-1819*, Manchester, 1984.
- BARBIER, JACQUES A., y HERBERT S. KLEIN, «Revolutionary Wars and Public Finances: the Madrid Treasury, 1784-1807», en *The Journal of Economic History*, vol. 41, 1981.
- BARREDA, FERNANDO, *Comercio marítimo entre los Estados Unidos y Santander (1778-1829)*, Santander, 1950.
- BEJARANO ROBLES, FRANCISCO, *Historia del Consulado y de la Junta de comercio de Málaga, 1785-1859*, Madrid, 1947.
- BRADING, D. A., *Miners and Merchants in Bourbon Mexico 1763-1810*, Cambridge, 1971.
- «Bourbon Spain and its American Empire», en *The Cambridge History of Latin America*, ed. L. Bethell, vol. 1: *Colonial Latin America*, Cambridge, 1984.
- BROWN, JONATHAN C., *A Socioeconomic History of Argentina, 1776-1860*, Cambridge, 1979.
- CAMÓN FERNÁNDEZ DE ÁVILA, R., «La emancipación y el comercio catalán con América», en *Revista de Indias*, vol. 35, 1975.
- CASTILLO, ANDRÉS V., *Spanish Mercantilism: Gerónimo de Uztáriz*, Economist, Nueva York, 1930.
- COSTELOE, MICHAEL P., «Spain and the Latin American Wars of Independence: the Free Trade Controversy, 1810-1820», en *Hispanic American Historical Review*, vol. 61, 1981.
- *Response to Revolution: Imperial Spain and the Spanish American Revolutions, 1810-1840*, Cambridge, 1986.
- CUENCA ESTEBAN, JAVIER, «Statistics of Spain's Colonial Trade, 1792-1829: Consular Duties, Cargo Inventories, and Balances of Trade», en *Hispanic American Historical Review*, vol. 61, 1981.
- DELGADO RIBAS, JOSEP M^a, «Comercio colonial y fraude en Catalunya. Algunas consideraciones en torno a los registros del libre comercio a Indias (1778-1796)», en *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos*, vol. 6, 1978.
- «El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1787-1807)», en *La economía española al final del Antiguo Régimen. III. Comercio y Colonias*, ed. e introd. por Josep Fontana Lázaro, Madrid, 1982.
- *et al.*, *El comerç entre Catalunya i Amèrica: segles XVIII y XIX*, Barcelona, 1986.
- DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, MARÍA LOURDES, *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, 1965.
- FIGUERAS PACHECO, FRANCISCO, *El consulado marítimo y terrestre de Alicante*, Alicante, 1957.
- FISHER, JOHN ROBERT, «Imperial "Free Trade" and the Hispanic Economy, 1778-1796», en *Journal of Latin American Studies*, vol. 13, 1981.

- FISHER, JOHN ROBERT, «Comercio libre entre Andalucía y América, 1778-1796», en *IV Jornadas de Andalucía y América*, vol. 1, Sevilla, 1985.
- *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, Liverpool, 1985.
- «Fuentes para el estudio del comercio entre España y América en el último cuarto del siglo XVIII: los registros del Archivo General de Indias», en *Archivo Hispalense*, n.ºs 207-208, 1985.
- «The Imperial Response to "Free Trade": Spanish Imports from Spanish America, 1778-1796», en *Journal of Latin American Studies*, vol. 17, 1985.
- «Els resultats del comerç lliure per a les relacions comercials entre Espanya i Amèrica amb referència especial al cas català: preguntes i algunes respostes», en *2nes Jornades d'Estudis Catalano-Americans*, Barcelona, 1987.
- «El impacto del comercio libre en el Perú, 1778-1796», en *Revista de Indias*, vol. XLVIII, 1988.
- FISHER, JOHN ROBERT; ALLAN J. KUETHE, y ANTHONY MCFARLANE (eds.), *Reform and Insurrection in Bourbon New Granada and Peru*, Baton Rouge, 1990.
- FLORESCANO, ENRIQUE, y FERNANDO CASTILLO, *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, 2 vols., México, 1975.
- FONTANA LÁZARO, JOSEP (ed.), *La economía española al final del Antiguo Régimen. III: Comercio y Colonias*, Madrid, 1982.
- FONTANA LÁZARO, JOSEP, y ANTONIO MIGUEL BERNAL (eds.), *El comercio libre entre España y América (1765-1824)*, Madrid, 1987.
- GARAVAGLIA, JUAN CARLOS, «Economic Growth and Regional Differentiation: the River Plate Region at the End of the Eighteenth Century», en *Hispanic American Historical Review*, vol. 65, 1985.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, ANTONIO, *Comercio colonial y guerras revolucionarias: la decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, 1972.
- «Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII», en *Actas del I Coloquio de Historia Económica de España*, Barcelona, 1975.
- *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, 2 vols., Sevilla, 1976.
- GARZÓN PAREJA, M., «El "riesgo" en el comercio de Indias», en *Revista de Indias*, vol. XXXV, 1975.
- GONZÁLEZ ENCISO, AGUSTÍN, «Exportaciones norteamericanas a Cádiz, 1805-1813», en *Moneda y Crédito*, nº CLI, 1979.
- *Estado e industria en el siglo XVIII: la fábrica de Guadalajara*, Madrid, 1980.
- HARING, C. H., *The Spanish Empire in America*, Nueva York, 1947.
- HERR, RICHARD, *The Eighteenth-Century Revolution in Spain*, Princeton, 1958.
- KUETHE, ALLAN J., *Cuba, 1753-1815: Crown, Military and Society*, Knoxville, 1986.
- LUCENA SALMORAL, MANUEL, «La orden apócrifa de 1810 sobre la "libertad de comercio" en América», en *Boletín Americanista*, vol. XXVIII, 1978.
- *Características del comercio exterior de la provincia de Caracas durante el sexenio revolucionario (1807-1812)*, Madrid, 1990.

- LYNCH, JOHN, *The Spanish American Revolutions, 1808-1826*, Londres, 1973.
- MANERA, CARLES, *Comerç i capital mercantil a Mallorca, 1720-1800*, Palma de Mallorca, 1988.
- MALAMUD, CARLOS D., y PEDRO PÉREZ HERRERA, «Règlement du commerce libre en Espagne et en Amérique: principaux problèmes d'interprétation», en GIRDAL, *L'Amérique espagnole à l'époque des lumières: tradition-innovation-représentations*, París, 1987.
- MEIJIDE PARDO, ANTONIO, *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*, La Coruña, 1984.
- MORALES PADRÓN, FRANCISCO, *Atlas histórico cultural de América*, 2 vols., Las Palmas de Gran Canaria, 1988.
- NUNES DIAS, MANUEL, *El real consulado de Caracas, 1793-1810*, Caracas, 1971.
- ORTIZ DE LA TABLA, JAVIER, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821: crisis de dependencia*, Sevilla, 1978.
- «Comercio y comerciantes montañeses en Veracruz (1785-1804)», en *Santander y el Nuevo Mundo*, Segundo Ciclo de Estudios Históricos de la Provincia de Santander, Santander, 1979.
- PARRÓN SALAS, CARMEN, «Comercio marítimo y comerciantes de Cartagena en el siglo XVIII», en *Revista de Historia Naval*, vol. 29, 1990.
- PARRY, J. H., *The Spanish Seaborne Empire*, Londres, 1966.
- RAHOLA, F., *Comercio de Cataluña con América en el siglo XVIII*, Barcelona, 1931.
- RIBES IBORRA, VICENT, *Los Valencianos y América: el comercio valenciano con Indias en el siglo XVIII*, Valencia, 1985.
- RICO LINAGE, RAQUEL, *Las Reales Compañías de Comercio con América. Los órganos de gobierno*, Sevilla, 1983.
- RINGROSE, DAVID R., *Transportation and Economic Stagnation in Spain, 1750-1850*, Durham, N. C., 1970.
- SHAFER, ROBERT JONES, *A History of Latin America*, Lexington, 1978.
- SOCOLOW, SUSAN, *The Merchants of Buenos Aires, 1778-1810*, Cambridge, 1978.
- STEIN, BARBARA H., y STANLEY J. STEIN, «Concepts and Realities of Spanish Economic Growth, 1759-1789», en *Historia Ibérica*, vol. 1, 1973.
- TANDRÓN, HUMBERTO, *El real consulado de Caracas y el comercio exterior de Venezuela*, Caracas, 1976.
- VÁZQUEZ DE PRADA, V., «Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII», en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 25, 1968.
- VILA VILAR, ENRIQUETA, «Las ferias de Portobello: apariencia y realidad del comercio con Indias», en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 39, 1982.
- VILLALOBOS, SERGIO R., *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, 1700-1811*, Buenos Aires, 1965.
- WALKER, GEOFFREY J., *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789*, Londres, 1979.