

TESIS DOCTORAL

2015

EL MOVIMIENTO PORTUARIO DE CÁDIZ (1800-1815)

JOSÉ JAVIER TEJONERO GARCÍA

LICENCIADO EN GEOGRAFÍA E HISTORIA

DEPARTAMENTO DE HISTORIA MODERNA

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA. UNED

DIRECTOR DE LA TESIS:

PROFESOR DR. CARLOS MARTÍNEZ SHAW

DEPARTAMENTO DE HISTORIA MODERNA

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA. UNED.

EL MOVIMIENTO PORTUARIO DE CÁDIZ (1800-1815)

JOSÉ JAVIER TEJONERO GARCÍA

LICENCIADO EN GEOGRAFÍA E HISTORIA

DIRECTOR DE LA TESIS:

PROFESOR DR. CARLOS MARTÍNEZ SHAW

Agradecimientos

Quisiera mostrar mi más sincero agradecimiento a todas aquellas personas y entidades que han colaborado prestándome su apoyo, sin el cual me hubiera sido imposible llevar a cabo esta ardua labor. A saber: en primer lugar, al Profesor Dr. D. Carlos Martínez Shaw, Director de la presente tesis, Catedrático de Historia Moderna de la Universidad Nacional de Educación a Distancia de Madrid. Gracias a su necesaria, utilísima y precisa ayuda, puedo afirmar, empleando el símil marinero, que “la nave ha llegado a buen puerto”. Él, con un abnegado espíritu de trabajo y dedicación diaria, me ha orientado, marcándome paso a paso la línea a seguir en todos y cada uno de los apartados a tratar en tan complicada tarea. Ello ha contribuido a crear en mi persona tal clima de confianza, que imbuido de una buena dosis de sacrificio, paciencia, entrega y constancia, me ha permitido abordar con gran entusiasmo la empresa. A continuación, agradezco asimismo la ayuda prestada por D^a Esperanza Salas Gallego, Directora de la Biblioteca de Temas Gaditanos “Juvencio Maeztu”, donde obtuve la fuente esencial para la realización de la tesis, la de D. Manuel Ravina Martín, Director del Archivo Histórico Provincial de Cádiz, D^a María Isabel Simó Rodríguez, Directora del Archivo General de Indias de Sevilla, D. Alberto Ramos Santana, Catedrático de Historia Contemporánea de la Facultad de Filosofía y Letras de Cádiz, D. José María Molina Martínez, Director Conservador del Museo “El Dique” de Navantía de la Factoría de Matagorda (Puerto Real -Cádiz-) y, finalmente, a D^a Antonia Pérez Acuña, Directora de la Biblioteca de la Casa de la Cultura del Excmo. Ayuntamiento de Barbate (Cádiz). Muchas gracias a todos.

Barbate, 8 de Diciembre de 2014

José Javier Tejonero García

Dedicatorias

A mis queridos y añorados padres Tomás Tejonero Ponce y Lucía García Guerrero “in memoriam” y a mi tía, Encarnación Tejonero Ponce (q.e.p.d.), a quienes debo todo lo que soy. Yo me anuncié su mensajero y ellos me mostraron como seguir la senda, muchas veces escabrosa, en esta enrevesada vida cotidiana.

La presente tesis también va dedicada a mi querido hijo, Tomás Tejonero Valdés. Su ánimo y apoyo prestados durante los momentos difíciles por los que atravesé, fueron fundamentales; sirviéndome como fuente de inspiración en la realización de la misma.

Barbate, 8 de Diciembre de 2014

José Javier Tejonero García

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO 0.

INTRODUCCIÓN..... 1-10

CAPÍTULO 1.

LOS BARCOS..... 11-96

CAPÍTULO 2.

EL TRÁFICO..... 97-277

CAPÍTULO 3.

A) IMPORTACIONES..... 278-542

B) CAUDALES (pesos fuertes y otros).....543-569

CAPÍTULO 4.

CONCLUSIONES.....570-582

CAPÍTULO 5.

A) FUENTES..... 583-584

B) BIBLIOGRAFÍA..... 585-615

CUADROS Y ABREVIATURAS

Gráficos y cuadros de tipología de barcos..... 44-48

Cuadros y gráficos de procedencias y destinos..... 100-277

Cuadros y gráficos de importaciones..... 280-564

Abreviaturas de procedencias..... 223

Abreviaturas de destinos..... 263-264

CAPÍTULO 0

INTRODUCCIÓN

¿Por qué la elección de la obra “El movimiento portuario de Cádiz (1800-1815)?

La relación de Cádiz con el mar ha sido intensa a lo largo de la historia. De ahí el interés mostrado por nosotros y por infinidad de autores que, desde diversas perspectivas historiográficas y metodológicas, se han ocupado del estudio de la historia marítima de Cádiz, desde su fundación (1000 a.C. por los fenicios) hasta prácticamente la actualidad. Podemos afirmar que desde el ámbito comercial, Cádiz ha vivido del, por y para el mar. Por eso, el binomio comercio-mar ha sido el pilar fundamental del *modus vivendi* de la ciudad más antigua de Occidente. El trabajo que el lector tiene en sus manos enlaza con esta tendencia que ha hecho posible la reconstrucción de una parte importante del legado marítimo del puerto gaditano.

La investigación realizada, el movimiento portuario de Cádiz (1800-1815), nos ha permitido profundizar en el conocimiento del notable papel desempeñado por esta ciudad con relación al comercio no sólo ya en el plano regional y nacional, sino también en el internacional que abarca el ámbito europeo y el colonia.

¿Qué acontecimientos históricos suceden durante esos dieciséis años que puedan influir directamente en el comercio de Cádiz? ¿Qué consecuencias tuvo el desastre de Trafalgar (1805) para la economía gaditana? ¿Qué efectos produjo la Guerra de la Independencia (1808-1814) en su comercio? ¿Y los primeros brotes de la emancipación americana? ¿Qué resultó del retorno a la normalidad peninsular en 1814-15?.

A todas estas interrogantes y a otras que pueden plantearse sobre la marcha, hemos respondido en la medida de lo posible a lo largo de esta obra.

El lector juzgará, a través de estas páginas, si la apuesta investigadora ha merecido la pena.

El siglo XVIII se abre para España con la novedad del cambio dinástico establecido en el testamento de Carlos II. La nueva dinastía se encontrará un país despoblado, además de atrasado en el ámbito social, político y, en el de mayor interés para el caso que nos ocupa, el económico. De ahí que los soberanos y sus ministros pusiesen en marcha un vasto programa de modernización de la economía, de acuerdo con los principios rectores del llamado Despotismo Ilustrado, basado en la articulación de una política económica tardo-mercantilista en los diversos sectores de la producción y los intercambios.¹

Las bases doctrinales de la política económica del reformismo borbónico provinieron de una serie de escritores que preconizaron la adopción de un mercantilismo ecléctico para poner a España al compás de las naciones más avanzadas de Europa. El primero de estos tratadistas fue Jerónimo de Uztáriz, autor de *Teórica y práctica de comercio y marina* (que circuló previamente desde 1724 y fue finalmente editada en 1742), obra cuyo contenido se basa en la prioridad que debe concederse a la promoción de la manufactura mediante una política arancelaria coherente, al incremento de la flota mercante y al estrechamiento de los lazos comerciales con las colonias americanas. Otros teorizadores fueron Francisco de Moya (*Manifiesto universal de los males envejecidos que España padece*, 1730), Álvaro de Navia Osorio (*Rapsodia económico-política monárquica*, 1732), Bernardo de Ulloa (*Restablecimiento de las fábricas y comercio español*, 1740), entre otros.

El mercantilismo tardío fundamentó la recuperación económica en la consecución de una balanza comercial favorable. Por ello, las instituciones públicas se preocuparon por favorecer la labor de los comerciantes de diversas maneras. Por un lado, la iniciativa oficial patrocinó la aparición de una prensa económica, cuyos mejores ejemplos fueron el *Correo Mercantil de España y sus Indias* (1792-1808), que trataba de ofrecer toda suerte de informaciones que fuesen de utilidad para los comerciantes, en nuestro caso los gaditanos, además de sufragar con los ingresos obtenidos una Oficina de la Balanza de Comercio, o el *Almanak Mercantil o Guía de Comerciantes*, un anuario que recopilaba un ingente volumen de noticias para uso de mercaderes y fabricantes. Y, por otro lado, las autoridades reformistas adoptaron una serie de medidas de muy variada índole y de muy diferente alcance tendentes a incrementar los intercambios interiores, internacionales y, especialmente, ultramarinos.²

¹ Carlos Martínez Shaw: "El reformismo del siglo XVIII." En *Historia de España* dirigida por Javier Tusell, Madrid, 1998, págs. 351-533.

² Carlos Martínez Shaw: "El comercio, pieza clave del reformismo económico del siglo XVIII." En *Separata de los Antecedentes de la Cámara de Comercio de Cáceres*, diciembre de 2013, pp. 15-30.

El comercio internacional, pieza esencial para el buen resultado de la balanza comercial, fue sin embargo, el sector más descuidado por la política mercantil española. Entre las intervenciones más importantes hay que destacar las medidas proteccionistas a favor de la industria nacional (prohibición a la importación de tejidos de algodón asiático o imitados en Europa, reserva del hierro vascongado de la exclusiva para navegar a América o la preferencia dada a las naves de fábrica española para del transporte de mercancías en la Carrera de Indias, etc.), la creación de fábricas (la de vidrio o cristales de La Granja y la de porcelana del Buen Retiro de Madrid, la de tabacos de Sevilla, la de Paños de Guadalajara, etc.) y la búsqueda de alternativas (esencialmente la pesca de la sardina) frente a las importaciones de pesca salada europea y americana. Mención aparte merece la proliferación de consulados mercantiles en las plazas comerciales extranjeras apoyados desde instancias oficiales. Y finalmente, hay que reconocer las actividades diplomáticas desplegadas a favor de los intereses comerciales, como pudieron ser las permanentes reclamaciones del derecho a faenar en los caladeros de Terranova.

En cualquier caso la balanza comercial, por ejemplo la de 1792, con los países europeos fue siempre desfavorable para España a lo largo de todo el siglo XVIII, debido sobre todo a las cuantiosas importaciones de productos alimenticios (particularmente cereales y pesca salada) y de artículos manufacturados (tanto textiles como metalúrgicos), que no podían ser compensadas por una industria escasamente competitiva y por una exportación agraria de escaso valor. Ante todo lo expuesto nos vemos obligados a plantearnos la siguiente pregunta: ¿Cuál era la solución para nivelar esta balanza? ¿Con qué recursos contábamos?

No nos cabe la menor duda, de que el déficit tenía que ser enjugado con el comercio con América a través de la plata. Por lo tanto el reformismo borbónico hubo de prestar una atención preferente a los intercambios ultramarinos, a la Carrera de Indias.³ Se introdujeron una serie de mejoras de carácter administrativo dentro de un sistema asentado en los principios mercantilistas. ¿Cuáles?

La primera medida consistió en el traslado de la Casa de Contratación y el Consulado a Cádiz en 1717, en realidad un acto legislativo que daba carta de naturaleza a un hecho consumado, el progresivo desplazamiento del negocio colonial desde Sevilla a la bahía gaditana, que ya había generado una acalorada polémica desde finales del siglo anterior y cuya

³ José Fontana Lázaro: “Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827. Un aspecto de la crisis de la economía del Antiguo Régimen en España”, *Moneda y Crédito*, n.º 115, pp. 3-23.

solución consagraba a la decadencia definitiva de la ciudad hispalense, introduciendo un principio de orden y un mejor control del tráfico, sancionado por la construcción de toda una serie de fortalezas para la defensa del puerto y de las flotas.

Dos causas claras motivaron este traslado, una de carácter geográfico, y otra de carácter comercial.

En cuanto a la primera, signifiquemos que, el puerto de Cádiz era mucho más adecuado que el de Sevilla para el atraque de las grandes naves que realizaban el comercio de Indias. Para llegar a Sevilla las naves debían pasar primero la barra de Sanlúcar de Barrameda, con grandes dificultades de maniobrabilidad, lo cual había hecho que los naufragios en esa zona no fueran casos aislados. Además, luego se tenía que remontar el río Guadalquivir, cuyas características de navegabilidad no permitían que los barcos llevaran más de 600 toneladas de carga, con excepción de las naves holandesas (de 800 toneladas), que eran más planas al haber sido construidas para pasar por los canales. Con relación a la segunda causa, Cádiz era de hecho, aunque no de derecho, el centro comercial del tráfico indiano con anterioridad a 1717, ya que la mayoría de los comerciantes se habían desplazado a esta ciudad en el siglo anterior. Por tanto “estando radicado la mayoría del comercio en Cádiz, parecía lógico que los organismos administrativos correspondientes también lo estuvieran.”⁴

Otro instrumento para la revitalización de la Carrera de Indias fue la publicación del llamado Proyecto de Flotas y Galeones de 1720 que establecía una mejor reglamentación de las expediciones (navíos, cargamentos, fechas, habilitaciones, tramitación de documentos) y un nuevo régimen arancelario, basado en el simplificado “sistema de palmeo”.

La tercera medida puesta en funcionamiento trató de incrementar el volumen del comercio incluyendo en el sistema a las regiones americanas marginales mediante la creación de compañías privilegiadas, las más importantes de las cuales fueron la Guipuzcoana de Caracas (septiembre de 1728, para Venezuela) la de La Habana (diciembre de 1750, para Cuba) y la de Barcelona mayo de 1755 y ordenanza en abril de 1756, para Santo Domingo y Puerto Rico), más la de Filipinas (marzo de 1785), que radicada en la metrópoli venía a sumarse al comercio tradicional del galeón de Manila con base mexicana y una de cuyas misiones era atender el desarrollo del archipiélago.

⁴ Antonio Domínguez Ortiz: La burguesía gaditana y el comercio de Indias desde mediados del siglo XVIII hasta el traslado de la casa de Contratación, Cádiz 1976, página 4.

Este período de saneamiento mercantilista del comercio ultramarino culminaría con la implantación del más flexible sistema de registros sueltos (o barcos que no navegaban en conserva de la flota) que, impuesto por la larga guerra con Inglaterra de mediados de siglo (1739-1748) acabaría por convertirse en una adquisición permanente. Ofrecía la ventaja de su flexibilidad, tanto para sortear con mayor facilidad el acecho de los buques ingleses como para zarpar con rapidez sin la servidumbre de la espera para constituir el convoy habitual. Sus resultados superaron las expectativas incrementando el tráfico y ofreciendo nuevas oportunidades a las empresas mercantiles de otras regiones metropolitanas apartadas del comercio directo en virtud de las exigencias del sistema de flotas y galeones, singularmente Cataluña, cuya marina pudo volver a las aguas atlánticas casi dos siglos después de una renuncia impuesta por una legislación desfavorable para sus intereses.⁵

En quinto lugar, otra medida llevada a cabo por el reformismo borbónico, fue la de la creación de un servicio de Correos Marítimos en la ciudad de La Coruña, que en realidad vino a constituir un apoyo a la exportación ultramarina de todas las regiones litorales del Cantábrico. Durante sus años de funcionamiento normalizado, los destinos más frecuentados por sus barcos fueron los de Buenos Aires y el complejo de las islas de Barlovento, Tierra Firme y Nueva España. Instaurado en 1764, su vigencia fue corta, puesto que el decreto de 1778 le asestó el golpe de gracia, perdiendo La Coruña (lo mismo que Cádiz) su condición de puerto privilegiado frente a las restantes plazas peninsulares.

El paso siguiente, de mayor alcance, fue la promulgación del llamado Decreto de Comercio Libre de Barlovento (1765). Consistió en la autorización del tráfico directo a nueve puertos peninsulares (Barcelona, Alicante, Cartagena, Málaga, Cádiz, Sevilla, Gijón, Santander y La Coruña) con diversas islas antillanas (Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad), a las que se sumaron, en ampliaciones sucesivas, otras diversas áreas, como fueron Lousiana (1768), Campeche y Yucatán (1770), Canarias (1772) y Santa Marta (1776). La consecuencia más importante de este Decreto fue crear la conciencia entre las autoridades y los implicados del progresivo estado de disolución del monopolio gaditano, del abigarramiento producido por la coexistencia de los regímenes diferentes de flotas y, sobre todo, de la necesidad de una profunda transformación y simplificación del tráfico colonial, de una reforma completa de la Carrera de Indias.

⁵ Marina Alfonso Mola/Carlos Martínez Shaw: “La expansión catalana en la Andalucía Occidental”, *Els catalans a Espanya*, Barcelona, 1996, pp. 213-221.

Por último, más importante fue el Reglamento de Libre Comercio de octubre de 1778 que permitió el tráfico directo entre veintidós puertos americanos (prácticamente todos, excepto los de Venezuela y Nueva España, que se incorporarían al nuevo régimen en 1789) y trece puertos españoles (los anteriores, más Palma de Mallorca, Los Alfaques de Tortosa, Almería y Santa Cruz de Tenerife), con el propósito de quebrar el monopolio gaditano y facilitar la exportación de productos nacionales procedentes de las distintas regiones. El Libre Comercio se saldó con un éxito considerable durante los años en que funcionó en paz (1782-1796): multiplicó las exportaciones, importaciones, incrementó la flota colonial y contribuyó poderosamente al equilibrio de la balanza comercial y la balanza de pagos española. Los resultados fueron diversos según las regiones, pues si la participación de algunos puertos fue nula como Cartagena o Almería, otros mantuvieron un tráfico de un volumen inusitado como Málaga y, sobre todo, Barcelona, aunque Cádiz siguió beneficiándose inercialmente de su posición de partida y controlando las tres cuartas partes del tráfico.⁶

La crisis del Libre Comercio se debió a la prolongación de los enfrentamientos con Inglaterra, iniciados en 1797 tras la batalla del cabo de San Vicente, donde la Armada española sufrió un duro revés de manos de la británica. Se desarticuló el sistema de comunicaciones, se disparó el tráfico interregional americano y se permitió el comercio directo de los extranjeros (comercio de neutrales). Naturalmente, todos estos factores negativos afectaron a Cádiz en la antesala de la centuria decimonónica.

Bajo la panorámica de estas medidas llevadas a cabo por el reformismo borbónico nos planteamos la siguiente pregunta ¿Cuál era la situación del puerto de Cádiz en el año 1800? Centrándonos ya en nuestro período investigado de 1800-1815, a comienzos del siglo XIX, Cádiz era una urbe con un pasado esplendoroso que había dejado de ser el núcleo de una economía imperial para formar parte de una economía “nacional”, traduciéndose la crisis económica de 1797, propiciada por la guerra con Inglaterra, aunque luego hubo recuperaciones en 1802-1804 y 1809-1812, en una nueva búsqueda de soluciones capaces de recuperar el pulso que latía cada vez más lentamente.⁷

Aunque la iniciativa oficial se limitó a secundar los proyectos de rehabilitación portuaria emprendidos por algunas ciudades costeras, entre las que se hallaba Cádiz, cuyas obras tendentes a construir muelles de

⁶ Carlos Martínez Shaw: “El comercio, pieza clave...” pp. 27-28.

⁷ Alberto Ramos Santana: Cádiz en el siglo XIX. De ciudad soberana a capital de provincia. Madrid, 1992, pp. 31-32.

piedra (para evitar la descarga desde fondeaderos alejados de la línea litoral) y escolleras (para ofrecer mayor seguridad a las naves atracadas y evitar la pérdida de calado por invasión de las arenas), así como a aumentar el número de almacenes y los servicios auxiliares, el puerto de Cádiz, que daba actividad a toda la ciudad, presentaba al término del siglo XVIII un lamentable estado de conservación y calado además de un continuo aterramiento de la rada que obligaba a los buques a mantenerse al ancla en las zonas de mayor profundidad, alejados de los muelles, y despachar en botes y embarcaciones menores gente y efectos. Todo ello debido a que dichas obras se desarrollaron, por lo general, a un ritmo no demasiado acelerado.⁸

Es decir, que el puerto de Cádiz en 1800 contaba únicamente con un pequeño muelle de ribera adosado a las murallas que recibía diversas denominaciones: muelle de San Carlos, muelle de la Puerta de Sevilla, muelle de la Pescadería, muelle de la Puerta del Mar y, perpendicularmente a este último el llamado muelle de Capitanía, que andando los años serviría de soporte y contención al terraplén de la estación de ferrocarril, cuando a mediados de siglo llegara éste a la ciudad (1861).

Independientemente de los efectos negativos que produjo la guerra marítima con Inglaterra, un suceso luctuoso que también paralizaría la actividad portuaria gaditana fue la epidemia de fiebre amarilla que se dio en el verano de 1800, procedente de la América española. Se difundió rápidamente por todo el casco urbano a partir del barrio Santa María y produjo en una población de 71.500 habitantes, según el médico Aréjula, entre siete y once mil víctimas.⁹

Tampoco debemos olvidar la aportación que tuvo el puerto de Cádiz en un hecho tan trascendental como fue la batalla de Trafalgar, cuando a los dos días siguientes del duro combate sostenido entre la flota combinada franco-española y la inglesa, exactamente el 22 de octubre de 1805, acogió en su dársena a navíos como el San Francisco de Asís, el Rayo y el Indomptable, entre otros, socorriendo y prestando sus servicios a lo poco que quedaba de su tripulación y tropa combatiente, exhaustos tras la lucha y amenazados por el gran temporal que se cernía sobre ellos.¹⁰

Centrándonos ya en la intensa actividad portuaria (entrada y salida de embarcaciones, tráfico de mercancías, etc.) desarrollada diariamente en el

⁸ J. Muñoz Pérez: "Mapa aduanero del siglo XVIII español." *Estudios Geográficos*, nº 61 (1955), pp. 747-798.

⁹ Juan José Iglesias Rodríguez: *La epidemia gaditana de fiebre amarilla de 1.800*. Cádiz, 1987, pág. 51.

¹⁰ José Cayuela Fernández/Ángel Pozuelo Reina: *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*. Barcelona, 2004, pág. 500.

puerto de Cádiz , hemos de plantearnos la siguiente interrogante ¿Cómo se registraba y se facilitaba todo tipo de información del movimiento portuario a los comerciantes gaditanos?

Sin lugar a dudas, que a través del Diario Marítimo de la Vigía, fuente esencial de la presente tesis doctoral y de la tesis de licenciatura (“El movimiento portuario en Cádiz en 1803”) de quien suscribe.

Los primeros pasos del listado del Vigía estuvieron insertos en el contexto de la inestabilidad finisecular que afectó de forma particular a la economía y a la vida portuaria gaditana. No se ha establecido aun con certeza el año en que comenzó a salir impreso, pues la numeración comienza en el número 1 cada año hasta el número 52 (o 53, como en 1792, 1798, 1809 o 1815, por ejemplo) correspondiendo a las semanas que integran cada anualidad. Hasta el momento sólo podemos dar con seguridad la fecha de 1788, que corresponde al primer año del que se conservan ejemplares impresos con los que se adelanta en un decenio a las estimaciones dadas por Alberto Ramos (en 1987 y 1992), ya que cuando se documentó para su estudio sobre los inicios de la prensa gaditana aún no se habían incorporado a la colección de la Biblioteca de Temas Gaditanos “Juvencio Maeztu” las reproducciones de los ejemplares hallados en los Archivos Nacionales de París.

Dada la imposibilidad de remontarnos hasta la fecha exacta del primer ejemplar, nos vamos a atener a los primeros listados impresos a nuestra disposición para describir su formato. Ante todo, se ha de dejar constancia de que en los doce años finales del siglo XVIII la publicación a la que nos estamos refiriendo estaba a cargo del Vigía Mayor de Cádiz, Aurelio Tavira, no se denominaba ni Parte Oficial de la Vigía ni Diario Marítimo del Vigía sino que este artesanal boletín era un simple cuadernillo en folio (tres o cuatro páginas impresas) a doble columna en el que se reflejaba la vida mercantil y portuaria de la ciudad bajo un encabezamiento sucinto: Año de 1788, Cádiz (centrado y coronado por una cruz de Malta, cruz que desaparecerá definitivamente en 1789) y el número correspondiente a la semana en cuestión.¹¹

Estos listados semanales se dividían en los siguientes apartados:

¹¹ Marina Alfonso Mola: “El Diario Marítimo de la Vigía como fuente para la Historia”. En El sistema comercial español en la economía mundial. (Siglos XVII-XVIII). Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes/coord.. por Maria Isabel Lobato Franco, José María Oliva Melgar, Huelva 2013, pp. 413-466, La cita en pagina 422-423.

1. “Navíos que han entrado en esta Bahía, desde el...de..., hasta...de dicho”.
2. “Navíos que han salido desde ... hasta...de dicho”.
3. “Navíos que se hallan en la Bahía.”
4. “Los cambios” en las principales plazas comerciales: Londres, Ámsterdam, Sevilla, Génova, Madrid, París, Lisboa, Livorno y Hamburgo. Curiosamente se imprime la plantilla con los 9 puertos pero no las cotizaciones o si está a la par.
5. “Total de los Navíos y demás embarcaciones, que han entrado en esta Bahía en todo el año próximo pasado de...”

A nuestro entender, tanto en el último cuarto del Setecientos como en el primero del Ochocientos, el mérito del Vigía estriba en la continuidad de su edición al margen de las coyunturas bélicas de la censura oficial o de la contracción económica. El Vigía no deja de publicarse, aunque carezca de licencia oficial, ni da síntomas de agotamiento a causa de la severa contracción del tráfico naval como consecuencia de las guerra finiseculares, aunque tal vez se haya de poner en relación la reducción de la edición a sólo una hoja en folio (dos páginas) a partir del nº 36 de 1800 (y durante las primera semanas de 1801) con la fiebre amarilla que asoló Cádiz en el verano de 1800. No obstante, tras restablecerse la normalidad estas hojas continuaron gozando del favor de los comerciantes, sobre todo cuando los vientos de inestabilidad amainaron tras la firma de la paz de Amiens (marzo de 1802).

Tal era la relevancia del Diario Marítimo de la Vigía que Carlos IV le otorgó un Real Privilegio que le fue concedido, a petición del Vigía Mayor D. Aurelio Tavira, Teniente de Fragata graduado de la Real Armada, el 3 de diciembre de 1802 para editar en exclusiva “la lista semanal impresa de las embarcaciones de esta Bahía, de las que navegasen a su vista y vientos que reinasen en ella”. Naturalmente esto no gustó al periodista José María de Lacroix (barón de Bruère) propietario del Diario Mercantil, que elevó su protesta a S.M. estableciéndose de esta manera una dura rivalidad entre ambos periódicos, ganando la partida El Vigía y obteniendo Antonio García, sucesor de Aurelio Tavira la concesión en exclusiva de la información sobre el movimiento de la Bahía.

Debemos subrayar que los estudiosos del comercio marítimo tienen en el Diario marítimo de la Vigía esa mina casi inagotable que permite la reconstrucción del tráfico portuario gaditano (cabotaje y altura) en sus vertientes nacional (local, regional y departamental), internacional (mediterráneo y atlántico con su prolongación índico-pacífico) y colonial, el sector naval, el sector mercantil (navieros, comerciantes, compañías,

cargadores) y la naturaleza, procedencia y valor de las mercancías -en nuestro trabajo sólo importaciones- de los diferentes tráficos.

No es una novedad dar testimonio del hecho de que la magnificencia y espectacularidad del fenómeno colonial ha acaparado la mayor parte de las energías de la investigación dedicada a los sistemas económicos y comerciales andaluces en general y del Hinterland sevillano y gaditano en particular,¹² condicionando la Carrera de Indias evidentes dejaciones y debilidades en otros supuestos, entre los que destacamos el tráfico portuario de Cádiz en su faceta de movimiento de buques nacionales e internacionales, intuido más que demostrado, como menor y subordinado y por tanto arrojado a la sombra y eclipsado por el colonial.

De todos modos, tras la exposición realizada hay que huir de cualquier tipo de triunfalismo, por lo que también se ha de señalar alude unos problemas o carencias en la información suministrada por el Vigía, como puede ser la indefinición o simplificación de ciertas cargas, la ausencia del cómputo de los pasajeros, o la confusión si sobre el origen del barco es el real o si se da la referencia al último puerto en que hizo escala, o a la inversa si el destino que figura en la salida es sólo el de la arribada final y se han omitido las escalas. Con respecto a los nombres de los barcos (igual que ocurre en los registros oficiales) no se siguen unas pautas cartesianas, sino que en ocasiones se especifica sólo el alias o si tiene un nombre muy extenso se simplifica.

En definitiva, pese a la pobre opinión que le merece a Luis Miguel Enciso este tipo de prensa económica, estas hojas periódicas dedicadas a publicar “listas de navíos”, sobordos, avisos, datos, anuncios y noticias, eran de suma utilidad para la clase comerciante. El Diario Marítimo de la Vigía de Cádiz trasciende el ámbito gaditano para convertirse, como fuente para la historia del comercio, en un observatorio de primer rango del dinamismo del tráfico atlántico en los postreros años del Antiguo Régimen.

¹² Antonio García-Baquero González. “La bahía gaditana bajo el impacto del comercio colonial: una reflexión sobre el anacronismo.” *X Encuentros de Historia y arqueología. De la Isla a San Fernando*. San Fernando, 1995, pp. 31-46 (pp. 32-33).

CAPÍTULO 1

LOS BARCOS.

1. GENERALIDADES

A) Número.

En el cómputo global a lo largo del período investigado, 1800-1815, según el Vigía de Cádiz (para el año 1812 se emplea como fuente el diario “El Redactor General”), entran en el puerto de Cádiz un total de 33.926 barcos (incluyendo las embarcaciones menores y las indeterminadas).

En el transcurso de estos dieciséis años se han alternado períodos de grandes dificultades (guerras marítimas contra Inglaterra, epidemia de fiebre amarilla en 1800, bloqueo inglés del puerto de Cádiz en el mismo año, Guerra de la Independencia y primeros brotes de sublevación de las colonias de Hispanoamérica) con otros de mayor bonanza (firma de la Paz de Amiens, desbloqueo del puerto gaditano en 1808 y retorno a la normalidad peninsular en 1815)

B) Tipología.

En el período investigado, observamos la más diversa tipología de barcos de distintas nacionalidades entre los que entran dársena gaditana:

Balandra, Barca, Barco, Bergantín, Bergantín-goleta, Bergantín-paquete, Bergantín-polacra, Bombarda, Bombardera, Bote, Botecillo, Cahique, Calón, Canario, Candray, Cañonera, Carabela, Charanguero, Corbeta, Diate, Falúa, Falucho, Fragata, Fragata-paquete, Fragata-polacra, Gabarra, Galeota, Galera, Goleta, Goleta-paquete, Goleta-polacra, Jábega, Jabeque, Jabeque-polacra, Lancha, Laúd, Londro, Lugre, Místico, Navío, Obusera, Pailebote, Paquebote, Paquete, Pareja, Patache, Pingüe, Polacra, Queche, Quechemarín, Rasca, Saetía, Sumaca, Tartana, Trabacolo y Urca.

Es decir, a lo largo de estos dieciséis años, existe una relación de 56 modelos de embarcaciones de tipología determinada que arribaron al puerto de Cádiz -en su gran mayoría mercantes- de mayor o menor envergadura, tonelaje y arboladura.

C) Coyuntura.

Realizando en principio un análisis global de los barcos entrados, tenemos que durante el período se contabiliza una entrada en el puerto de Cádiz de 33.926 naves. Ahora bien, los barcos entrados, tanto en número como en tipología, siguen una evolución jalonada de altibajos que responde a la fluctuante coyuntura de estos años.

Antes de enlazar con el comienzo de la centuria decimonónica, hagamos un previo análisis en el que se expondrán una serie de antecedentes para conocer la situación en que se encontraba el puerto de Cádiz antes de 1800.

2. ANTECEDENTES.

El 12 de octubre de 1778 el Real Decreto de Libre Comercio promulgado por el monarca Carlos III, canceló el monopolio del puerto único, aunque Cádiz retuvo todavía el 76,5% del tráfico hispanoamericano en el período 1778-1796, una porción menor que la sugerida por algunos historiadores, pero dominante en todo caso¹³, incluso pese a la guerra de las Trece Colonias (1779-1782) y la Guerra de Convención (1793-1795), que no supusieron una contracción drástica ni en el comercio ni en el ritmo del tráfico gaditano, porque no todas las declaraciones de hostilidades tienen unas consecuencias inmediatas similares -en la conflagración bélica con Inglaterra sí ocurrió lo contrario-.¹⁴ ¿Cómo se explica este comportamiento? Parece que la respuesta está en que el puerto de Cádiz disfrutó hasta 1789 de las ventajas del monopolio del comercio del virreinato de Nueva España (región más rica y productiva de todo el imperio: sus exportaciones totales entre 1782 y 1796 representan el 36% de valor de todos los productos importados en España y Cádiz recibió el 39% de todas sus importaciones desde esa sola fuente)¹⁵ y de las obtenidas con el reglamento para el Comercio Libre junto a los otros puertos habilitados. Por otra parte, el aumento que experimentó Cádiz no debe inducirnos a

¹³ John Robert Fisher: *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid, 1993. pág. 20.

¹⁴ Marina Alfonso Mola: "El comercio marítimo de Cádiz, 1797-1805" en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (coords.). *Trafalgar y el mundo Atlántico*, Madrid 2.004, pp. 259-284.

¹⁵ Varios autores: *El comercio libre entre España y América latina, 1765-1824*. Madrid 1987, pág. 19.

error, porque no fue a costa del resto de los puertos nacionales, sino que su índice de crecimiento, no impidió un sustancial auge del resto de los puertos (principalmente Barcelona, Málaga, Santander y La Coruña), que también incrementaron sus exportaciones a América, si bien el índice de crecimiento fue inferior¹⁶. Por tanto entre 1778 y 1796, fecha ésta última en que se inician las guerras marítimas con Inglaterra y se abren por primera vez los puertos coloniales a los extranjeros, Cádiz y su comercio conocieron su etapa de mayor auge y prosperidad económica¹⁷. En ello también coincide Hernán Asdrúbal Silva, ya que afirma que siguió siendo el puerto español que mantuvo un mayor movimiento dentro de los habilitados para el libre comercio desarrollándose esta actividad tanto en relación con las exportaciones hacia América como con las importaciones, que la convertían en la gran distribuidora de manufacturas en España y en el resto de Europa.¹⁸

La guerra va a paralizar prácticamente el puerto de Cádiz en 1797, el año más castigado por las esperanzas fallidas de expediciones mercantiles a América y por la severa contracción de las salidas de buques con destino a las colonias. La primera gran batalla atlántica se daría en aguas del cabo de San Vicente (14 de febrero), en la que la flota británica de John Jervis (con Nelson de segundo) se impone a la española al mando de José de Córdoba. En dicha acción se demostró ante el enemigo las graves carencias de la flota hispana¹⁹, y a partir de ese momento la guerra marca con su impronta todo el movimiento portuario de Cádiz, que ha de adaptarse para sobrevivir a las condiciones generadas por la contienda. El 2 de abril de 1797, el almirante Nelson inicia el bloqueo del puerto gaditano, acción que colapsó el comercio ultramarino en ambas direcciones resultando ser una empresa exitosa para los británicos: sólo entraron 10 barcos procedentes de las colonias y sólo zarparon 16 buques.²⁰ Por el contrario, el tráfico no colonial, incluido el noratlántico, no sufrió una contracción similar, como se desprende de los datos aportados por el listado semanal del Vigía en dicho año. Es decir, entraron en 1797 los siguientes barcos: 288 marroquíes, 81 norteamericanos, 27 suecos, 62 daneses, 52 genoveses, 9 venecianos, 2 raguseos, 1 toscano, 8 corsarios franceses (más las presas

¹⁶ Jesús Varela Marcos: “ El comercio libre americano y sus repercusiones en España y América” en Demetrio Ramos Pérez y M^a Lourdes Díaz-Trechuelo López-Spínola (coords.). Historia General de España y América. América en el siglo XVIII. La Ilustración en América. Vol XI-2, Madrid 1989, pp. 325-356.

¹⁷ Antonio García-Baquero González: Comercio colonial y guerras revolucionarias. Sevilla 1972, pp. 39-40.

¹⁸ Hernán Asdrúbal Silva: El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810), Madrid 1993, pág. 45.

¹⁹ Enrique Martínez Ruiz: “Ejército de Tierra y operaciones navales: el caso español” en Agustín Guimerá Ravina y José María Blanco Núñez, eds. Guerra Naval en la Revolución y el Imperio. Madrid, 2008, pp. 123-148.

²⁰ Marina Alfonso Mola: “El comercio ...” Trafalgar ... pp. 259-284.

hechas por los mismos: 1 inglesa y 5 portuguesas) un total de 536, lo cual demuestra que el bloqueo era permeable y centrado en obstaculizar las rutas de Ultramar. No obstante, el tráfico nacional también sufrió un importante frenazo, pues solo entraron 41 embarcaciones de un porte relevante procedentes del litoral español, aunque la misma fuente indica que “asimismo han entrado mayor número de embarcaciones menores españolas de diferentes especies, con frutos de las costas de Levante y Poniente”.²¹

Hay que matizar que a fines del siglo XVIII, concretamente a partir del inicio de las guerras marítimas con Inglaterra (1797), la actividad mercantil gaditana se desenvuelve dentro del más absoluto confusionismo, lo que lógicamente redundó en beneficio del contrabando que conoce en estas fechas su etapa de mayor desarrollo y del cual podemos destacar dos modalidades. Una, la de “hacerse el sueco”. En efecto, en el transcurso de las guerras contra Inglaterra, los suecos habían permanecido neutrales, sirviendo de intermediarios en el comercio entre España y sus colonias. Entonces, aprovechando las circunstancias de la neutralidad con Suecia, por esta vía y bajo pabellón sueco venían de América dineros en mercancías pedidas al efecto desde aquí. Así los comerciantes gaditanos se hacían los “suecos” para presenciar impasibles los azares y contratiempos de la guerra, pues con la sola comisión corriente en aquellos días se lograba un buen negocio. La segunda modalidad era la de “hacer el comercio por alto”, que consistía (burlando el bloqueo británico) en introducir por encima de las murallas de la ciudad todos aquellos productos prohibidos en el tráfico.²²

La solución arbitrada por el gobierno español a la paralización del tráfico ultramarino fue el Real Decreto de 18 de noviembre de 1797 establecido por Carlos IV, por el que se declaraba la libertad de comercio de neutrales, en virtud de la cual se autorizaba organizar expediciones comerciales indistintamente desde puertos españoles o extranjeros, en buques nacionales o extranjeros, con retorno obligatorio a los puertos de la península y pagando todos los mismos derechos que si saliesen de España, es decir los de introducción en nuestro país, extracción e introducción en América. ¿Cómo afectó al comercio gaditano esta medida?. Hay que afirmar que el Decreto neutrales permitió a Cádiz salvar su actividad comercial, aunque perjudicó al oligopolio gaditano que mostró su más enérgica protesta por considerarlo contrario a sus intereses. Prueba de ello es que, con fecha de 3 de diciembre de 1797, el Consulado del comercio

²¹ Marina Alfonso Mola: “El comercio ...” *Trafalgar ...* pp. 259-284.

²² Antonio García-Baquero González: *Comercio colonial ...*, pp. 43-44.

gaditano eleva una representación en la que dice: “El camino de América debe, en dictamen del comercio, ser enteramente desconocido a todo extranjero; la costumbre de navegar por él en tiempos de guerra tentaría su codicia en la paz”.²³ Con relación a lo expresado, según apunta John Robert Fischer, en enero de 1799 los ministros de la Corona estaban discutiendo los resultados del comercio neutral: “no hay géneros extranjeros para remitir a América”. Por ello, por Real Orden de 20 de abril del citado año se estableció la derogación del comercio de neutrales. Esta anulación -que duró dos años y ocho meses- y la debilitación del bloqueo británico fomentaron un aumento en la exportación del puerto de Cádiz a Hispanoamérica cuya distribución porcentual se situó en un 81,5% frente al 44,2% y 61,4% que se registraron en la misma dársena en 1797 y 1798, respectivamente.²⁴ Sin embargo, en términos más amplios, ello representó un desastre político, porque la autoridad de la Corona en muchas partes del imperio, no pudo imponer la nueva norma frente a la insistencia de sus representantes en los puertos principales americanos en suspender su aplicación.²⁵ Señalemos que, mientras subsistía, teóricamente, la prohibición de traficar a través de los neutrales, la misma Corona se encargó de otorgar permisos excepcionales. Se hizo difícil mantener la legalidad y, consecuentemente, los comerciantes fueron tentados a moverse entre la legalidad y el fraude, actitud a la que no escaparon muchos de los que podríamos considerar afirmados en la estructura tradicional. La guerra con Inglaterra proseguía y las condiciones no habían variado, por lo que, ante la necesidad de dinamizar la economía peninsular, así como el intercambio y el abastecimiento colonial, en septiembre de 1801 se volvía al sistema de neutrales²⁶

Situándonos ya en nuestro período, los primeros dieciséis años del siglo XIX, vamos a comentar la entrada del número de barcos por grupos de años, estableciendo cinco períodos, a saber: 1800-1802 (2.033 entradas); 1803-1805 (2.982); 1806-1808 (4.932); 1809-1812 (17.843) y, finalmente, 1813-1815 (6.136).

²³ Antonio García-Baquero González: Comercio colonial... pp. 138-139.

²⁴ John Robert Fisher: El comercio entre ... pp.62-67.

²⁵ John Robert Fisher: El comercio entre... pág. 52.

²⁶ Hernán Asdrúbal Silva: El comercio entre España y Río... pág. 99.

3. PRIMER PERÍODO (1800-1802).

El primer período 1800-1802, en cuanto a la relación de barcos entrados en Cádiz se refiere, presenta la cifra más reducida de los cinco períodos, 2.033 naves, que equivalen al 5,99% sobre el total de las 33.926 entradas en 1800-1815. ¿Por qué esta escasa presencia de bastimentos -sobre todo en los dos primeros años- en este período?

Hay dos razones que explican esta interrogante. Primera, la terrible epidemia de fiebre amarilla, del año 1800 que asoló a Cádiz y que tuvo una duración de tres meses -desde el 1 de agosto al 31 de octubre- afectando a la gran mayoría de sus habitantes: según el médico Juan Manuel de Aréjula hubo 7.387 fallecidos, mientras que para el doctor Alfonso de María se registraron 10.986 defunciones. Asimismo hay que destacar más de 40.000 infectados.²⁷ El ámbito de expansión de la epidemia de 1800 (la más importante, por lo demás, del período epidémico de finales del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX) afectó a un marco geográfico estrechamente relacionado con el comercio gaditano, es decir, no sólo a Cádiz sino también a las poblaciones de la bahía -Puerto Real, Rota, El Puerto de Santa María y San Fernando.

El origen de la misma estuvo en África y llegó a América en los barcos que trasladaban mano de obra esclava a las plantaciones. Allí, en el Caribe, encontró el ambiente adecuado donde el mosquito que la origina se aclimató perfectamente y, desde el nuevo continente llegó a Cádiz, importada por los mercantes que arribaban a su puerto. La fiebre amarilla se declaró en Cádiz en el verano de 1800. Sobre las azoteas, hospitales, lazaretos y murallas ondeaban banderas amarillas con un mensaje implícito que todos entendían. Se desplegaba la señal inequívoca de que el lugar estaba siendo devastado por el tan temido “vómito negro”, que en sólo tres meses recorrió todos los barrios de la ciudad. Los rápidos progresos de la enfermedad alarmaron al gobierno municipal que, como primera medida, reunió a los facultativos más reputados de la ciudad en la sala capitular del Ayuntamiento, a fines del mes de agosto. De esta reunión médica no salió un dictamen preciso acerca de la naturaleza contagiosa de la enfermedad, la cual, partiendo de su foco primitivo, el barrio de Santa María, comenzaba a extenderse por toda la ciudad. Se atribuyó la fiebre a un contagio de procedencia ultramarina importado por la corbeta anglo-americana Delfín, anclada en Cádiz el 6 de julio tras un viaje de veinticinco días bajo el mando del capitán Guillermo Jaskal. Esta embarcación procedía de La

²⁷ Juan José Iglesias Rodríguez: *La epidemia ...* pág. 51.

Habana y Charleston. También se había declarado fiebre amarilla en el bergantín Júpiter, arribado a Cádiz el 28 de marzo, procedente de Veracruz, y en la corbeta Águila, procedente de Veracruz y La Habana, que recaló en el puerto de Cádiz el 30 de junio²⁸.

La segunda razón hay que atribuirla, sin duda, al segundo bloqueo inglés (año 1800) al que se hallaba sometido el puerto de Cádiz por parte de los británicos y que tiene sus antecedentes en un primer bloqueo y la guerra marítima hispano-británica desatada a partir de 1797. A comienzos de octubre una poderosa escuadra inglesa fue avistada desde los muros de Cádiz. A pesar de que un ataque inglés no era ninguna novedad para los gaditanos a fines del siglo XVIII, en esta ocasión, el 5 de octubre de 1800, cuando la ciudad seguía asolada por la epidemia, los gaditanos observaron casi impotentes la presencia de una poderosa escuadra de 148 buques que transportaban una fuerza de 15.000 hombres, al mando, respectivamente, del almirante William Keith y del general de tierra sir Ralph Abercromby. El bloqueo de la ciudad impidió incluso las labores de los pescadores gaditanos.²⁹

Tenía encomendada la defensa de Cádiz su gobernador, Tomás de Morla, quien, tras preparar a la guarnición para la resistencia, dirigió a los mandos ingleses un mensaje aludiendo a la terrible situación en que se encontraba la ciudad como consecuencia de la epidemia. No obstante, advertía su decisión de combatir cualquier conato de desembarco por parte inglesa. Tras un breve intercambio de notas entre los jefes de las dos fuerzas, Keith y Abercromby decidieron suspender el ataque, en un intento de evitar el contagio de sus hombres. El efecto del bloqueo de 1800 hizo que se produjese la paralización del comercio trasatlántico y esto se demuestra en la exigua cantidad de embarcaciones de la América española que entraron en el puerto de Cádiz en el referido año: según el parte del Vigía, sólo 18. Sin embargo, esto no ocurrió de la misma manera en el tráfico no colonial, del cual registramos las 342 entradas restantes, procedentes de Europa (267 -incluyendo las 211 de España-), 46 de Norteamérica (USA), 2 de África (Senegal y Marruecos) y 27 de procedencia indeterminada. La razón de esta diferencia estriba en que el bloqueo sólo afectó a Ultramar. Ello supuso la congelación de los registros en marcha y la apertura de un largo paréntesis en el que los buques permanecieron a la expectativa de atisbar un ojo de luz para hacerse a la mar o languidieron pertrechados o desarmados en una estadía prolongada en el puerto gaditano, consumiendo en la espera sus cualidades marineras. En cualquier caso la flota mercante se vio sometida a un deterioro del que

²⁸ Juan José Iglesias Rodríguez: *La epidemia...* pág. 31.

²⁹ Alberto Ramos Santana: "*Cádiz...*" pp. 321-333.

difícilmente logrará salir. Si las naves optan por iniciar su singladura son capturadas; si se refugian en puerto, la inactividad pudre sus cascos; si se decantan por otras rutas, éstas no resultan tan provechosas como la colonial.³⁰

Sin embargo, en 1801 (según la lista del Vigía) se registra un aumento de 108 barcos más con relación a las entradas del año anterior en el puerto de Cádiz (son 468 barcos los que entran en total: 413 de Europa - incluidos los 339 de España-, 8 de África, 39 de América - 19 de la América española- y por último, 8 naves de procedencia indeterminada), lo que hace pensar que existen indudables síntomas de recuperación debido al fin de la epidemia y a las noticias que empiezan a circular sobre el inminente fin de la guerra. Cuando cesaron las hostilidades con Inglaterra en noviembre de 1801 y al mismo tiempo se levantó el segundo bloqueo inglés al puerto gaditano que estaba vigente desde octubre de 1800, los efectos del control marítimo por la Armada británica sobre el comercio imperial español en general y sobre el gaditano en particular habían resultado demoledores y, en Cádiz, las 54 compañías de seguros radicadas en la ciudad se encontraban todas arruinadas, hecho que acarreó unas pérdidas de unos quince millones de pesos.³¹ En la guerra con Inglaterra 186 buques mercantes, con cargamentos para los gaditanos, fueron apresados, siendo el valor de lo perdido de unos 22 millones de la misma moneda.³² En definitiva, en tanto no se puso fin a la guerra con Gran Bretaña y se restauró la normalidad del tráfico, hubo pocas posibilidades de que el comercio gaditano saliese de la casi paralización en que había caído.³³

Hay que constatar que en el último año del primer período, es decir durante 1802, tenemos un considerable aumento de entradas registradas en el vigía: son 1.205 los barcos -737 barcos más que en el año anterior- que llegan a Cádiz (852 de Europa -de los que 325 son de España-, 23 de África, 1 de Asia, 325 de América -198 de la América española- y 4 de procedencia indeterminada). ¿Por qué ese aumento?. No hay otra razón que la Paz de Amiens, que pone fin a las hostilidades entre España y Gran Bretaña y que fue firmada entre ambos países el 25 de marzo de 1802. Hubo un breve período de bonanza, durante el cual, tras las enormes

³⁰ Marina Alfonso Mola: : “Armadores y flota mercante colonial. La guerra y las transformaciones del sector naviero español en el Antiguo Régimen” en Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola. España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX). Madrid, 2.009, pp. 487-528.

³¹ Juan Torrejón Chaves: El puerto franco de Cádiz (1829-1832). Cádiz, 2002, pág 16.

³² Adolfo de Castro y Rossi: Historia de Cádiz y su provincia desde los remotos tiempos hasta 1814. (Reproducción facsimilar), Sevilla, 2007, pág. 549.

³³ Antonio García-Baquero González: Comercio colonial ... pág. 152.

pérdidas sufridas, el comercio gaditano efectuó un titánico esfuerzo para reactivarse, dando salida a los productos almacenados durante el conflicto y recibiendo los caudales indianos acumulados durante la larga interrupción (1797-1801) de las relaciones comerciales. Como afirma un testigo excepcional de los hechos, Antonio Alcalá-Galiano, la Paz de Amiens pronto dejaría sentir su benéfico influjo en Cádiz. En efecto, “empezaron a venir en abundancia buques de varios puntos de América, todos con buenos cargamentos de producciones preciosas y de gran valor en comercio y sobre todo plata. De ésta última recibía gran porción el Gobierno, no escasa los particulares, una parte crecida el vecindario gaditano. Notábase gran movimiento; poblada de buques la bahía; transitando por las calles numerosos carros cargados de efectos, o procedentes del puerto, o llevando a los muelles los venidos del interior”³⁴. Según afirma Marina Alfonso Mola, tras esta paz, la mayor parte de las embarcaciones de la flota mercante se estrenan por primera vez (76%) en el servicio del transporte ultramarino, hasta tal punto que casi la totalidad de las embarcaciones matriculadas con anterioridad a 1797 desaparecen sin haber efectuado ningún viaje a América, por haberse mantenido fondeadas en espera de tiempos más bonancibles en la política internacional y así haberse inutilizado en las respectivas abras o haber quedado sus tonelajes desfasados para la nueva coyuntura del transporte.³⁵ En 1802 los cargadores del puerto de Cádiz están anhelantes por restablecer el ritmo exportador y buscan fletes para sus remesas. Se sale de la parálisis de que había estado aquejado el tráfico con la ayuda de las unidades arribadas desde América, con el concurso de las procedentes de otros puertos españoles que tardan bastante más en restablecer los intercambios, con las compradas de segunda mano (en el propio puerto gaditano, fundamentalmente presas de corso, y en los coloniales) y con las que habían permanecido ancladas en Cádiz en la larga estadía impuesta por las circunstancias de la guerra.³⁶

³⁴ Antonio Alcalá-Galiano y Fernández de Villavicencio. Recuerdos de un anciano. B.A.E., tomo LXXXIII, Madrid 1955, pág. 3.

³⁵ Marina Alfonso Mola: “Armadores ..,” pp. 427-528.

³⁶ Marina Alfonso Mola: “El comercio...” Trafalgar... pp. 259-284.

4. SEGUNDO PERÍODO (1803-1805).

Durante este período (1803-1805) se registra una entrada de 2.982 embarcaciones (8,78% sobre el total de las 33.926 entradas a lo largo de 1800-1815) un aumento bastante significativo con respecto al anterior: entran 949 barcos más que en el trienio 1800-1802.

En el año 1803 arribaron al puerto de Cádiz 815 bastimentos (498 de Europa -incluidos los 243 de España-, 2 de Asia, 22 de África, 283 de América -187 de América española- y 10 de procedencia indeterminada, según los datos proporcionados por el registro del Vigía), lo que indica que se siguen sintiendo los efectos de la bonanza comercial tras la paz de Amiens. Sin embargo, la euforia del “boom” comercial del restablecimiento de las líneas comerciales va esfumándose a medida que transcurren los meses. Precisamente en este año de 1.803 las relaciones con Gran Bretaña comienzan a dar nuevos síntomas de inestabilidad a raíz de la ruptura de la Paz de Amiens entre Francia e Inglaterra, el 16 de mayo, que arrastra a España a firmar el 19 de octubre un tratado de neutralidad (denominado tratado franco-español de subsidios) bastante ficticio, pues se comprometía a subvencionar a la nación francesa durante el conflicto.³⁷ Incluso comenzaron a tomar cuerpo las posibilidades de que España participase en él y prueba de ello es que se incrementaron las órdenes de repatriación de caudales desde las colonias de América al puerto de Cádiz³⁸. Según el Vigía tenemos unos datos que así lo demuestran: llegaron en 1803 un total de 25.990.210 pesos fuertes. El referido tratado, consistía en pagar a Francia 6 millones de francos mensuales a cambio de no poner a disposición de París las tropas y los quince navíos, seis fragatas y cuatro corbetas acordados en el tratado de San Ildefonso de 1796. A cambio, Francia se comprometía a respetar la neutralidad española. Pero los agentes británicos descubrieron el tratado, no reconociendo tal neutralidad, por lo que España entraría de nuevo en guerra con Inglaterra en diciembre de 1804.

Dos sucesos de singular importancia van a conocer los gaditanos en el año 1804. Primero, la presencia nuevamente (aunque no con tanta virulencia como en 1800) en la ciudad de un brote epidémico de fiebre amarilla, que surgió el 30 de septiembre, en esta ocasión arrebatando la vida a 4.766 personas³⁹. Difiere Adolfo de Castro de la cifra anterior,

³⁷ Marina Alfonso Mola: “El comercio ...” *Trafalgar...* pp 259-284.

³⁸ Juan Torrejón Chaves: *El puerto franco...* pág 17.

³⁹ Manuel Bustos Rodríguez: *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*. Madrid, 2005, pág. 514.

cuando afirma que fueron 2.280 los fallecidos, aludiendo también a que la enfermedad había acometido ya a otras ciudades de Andalucía y que, pese a las grandes precauciones tomadas para impedir que en Cádiz penetrasen personas que huían de pueblos infectados, algunas de Málaga lograron introducirse en la ciudad furtivamente. Estaba prohibido que al hospital de San Juan de Dios se llevasen a los epidémicos a fin de que no se transmitiese el mal a los que padecían de enfermedades comunes. Para los enfermos de los buques de la bahía se habilitó un hospital en la Aguada, y en la Segunda el sitio de convalecencia. Dos meses duró el rigor del contagio: la estación, ya más fría en el mes de noviembre -exactamente el día 18- atajó los progresos del mal.⁴⁰

El segundo suceso se refiere a la reanudación de las hostilidades contra Inglaterra. El gobierno británico inició una amplia escalada de provocaciones sobre navíos españoles a lo largo del Atlántico y del Pacífico (asalto al buque científico La Extremeña ante las costas de la Capitanía General de Chile el 30 de septiembre de 1804)⁴¹. La guerra tuvo su detonante el 5 de octubre de 1804, cuando los corsarios ingleses se apoderaron de cuatro fragatas españolas al mando del brigadier José de Bustamante (Medea, Fama, Clara y Mercedes) procedentes de Montevideo y que se dirigían a Cádiz, hecho que sucedió en el cabo de Santa María -costa portuguesa del Algarve- y de las cuales los británicos obtuvieron un botín de 4.736.153 pesos fuertes. De esta cantidad, lo único que el gobierno inglés, y tras muchas presiones, restituyó fue un total de 299.634 pesos fuertes que importaban los fondos de soldadas de las tres fragatas apresadas (la Mercedes se fue al fondo), negándose a indemnizar a las viudas y huérfanos de esta última, cuyos 60.000 pesos de fondo de soldadas se perdieron, es decir, el fruto de los ahorros de sus desgraciados maridos y padres sacrificados en tan duras campañas ultramarinas.⁴² Las consecuencias de este desastre las señala Adolfo de Castro en su Historia de Cádiz.⁴³

⁴⁰ Adolfo de Castro y Rossi: Historia... pp.550-551.

⁴¹ José Cayuela Fernández y Ángel Pozuelo Reina: Trafalgar... pág. 151.

⁴² José María Blanco Núñez: “La tragedia de las fragatas de Bustamante y la declaración de guerra contra Inglaterra” Bicentenario de Trafalgar. Revista General de Marina. Tomo 249, agosto- septiembre 2.005, pp. 263.273.

⁴³ “Cruel pérdida sobre tantas otras, la de estas fragatas, para el comercio de Cádiz. Desde 1793 a 1804 se evalúan en más de 2.680.000.000 de reales las que padeció esta ciudad durante las guerras, así como en más de 129.000.000 millones los desembolsos para el sostenimiento de la última de todas que había empezado con la agresión británica en el cabo de Santa María”. Adolfo de Castro y Rossi: Historia... pág. 557.

Este incidente, unido a las presiones de Napoleón, motivó el que España declarase la guerra a Gran Bretaña el 12 de diciembre de 1804⁴⁴. Uno de los mayores problemas que tuvo la marina española fue su falta de autonomía con respecto a Francia. Al comenzar la guerra, España no estaba preparada: la mayor parte de la flota estaba en los astilleros, muchos barcos construidos pero no armados a la espera de la guerra para evitar gastos. Faltaba previsión en la leva, el adiestramiento y el avituallamiento.

Sin embargo, pese a estos dos sucesos reseñados, en el año 1804 observamos un ascenso de embarcaciones entradas en el puerto de Cádiz tal y como demuestran las cifras del registro del Vigía; es decir, tenemos un total de 1.386 naves (571 más que en 1803) procedentes de los siguientes continentes: Europa 1.023 -incluidas las 396 de España-, Asia 2, África 29, América 320 -incluidas las 207 de América española- y por último, 12 barcos de procedencia indeterminada. Este aumento viene dado por la proliferación de buques de los más destacados países neutrales (que no participaron en la contienda marítima hispano-británica de 1796-1802 y 1804-1808, acogiéndose al Real Decreto de comercio de neutrales de 18 de noviembre de 1797) y de los cuales tenemos una nutrida representación en el puerto de Cádiz: 147 norteamericanos, 130 daneses y 119 suecos. Como reflejan las cifras, es evidente que (según los datos del Vigía) Estados Unidos se lleva la palma en aportación, prueba inequívoca de la expansión comercial que se iniciaba por parte de aquel nuevo país y de su activa participación en el tráfico entre Cádiz y el Nuevo Mundo. En suma, pues, la coyuntura bélica de estos años ha permitido a los Estados Unidos romper el cerco que las potencias marítimas europeas intentaron tenderle en su propio entorno, consiguiendo no sólo introducirse en sus respectivas áreas comerciales sino, además, hacerlo en una relación de superioridad donde ellos imponían su propia ley en los intercambios. Al quedar como neutral en el conflicto europeo, Estados Unidos se benefició de la paralización del comercio exterior de aquellos países en dos sectores: como elemento activo y como exclusivista de fletes por cuenta ajena al menos hasta 1801 y, después, entre 1803 y 1807. El crecimiento experimentado no sólo por su comercio, sino también por todos los sectores de su economía, fue realmente espectacular durante estos años.⁴⁵

Finalizamos el análisis del trienio haciendo alusión al último año, 1805, que registra una entrada de naves inferior al año 1804 (605 barcos menos). Arriban al puerto gaditano 781 barcos, que agrupamos de la

⁴³ Adolfo de Castro y Rossi: *Historia...* ,pág. 557.

⁴⁴ Antonio García-Baquero González: *Comercio colonial...* ,pág. 171.

⁴⁵ Antonio García-Baquero González: *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado. Problemas y debates*. Granada, 2003, pp. 304-305.

siguiente manera: 706 de Europa -incluidos los 544 de España-, 1 de Asia, 9 de África, 59 de América -incluyendo 6 de América española- y por último 6 de procedencia indeterminada.

¿Por qué esta reducción?. La razón es la reanudación de la guerra con dos acciones claves. Primera, el 2 de enero de 1805 los ingleses proceden a un nuevo bloqueo del puerto de Cádiz (que duraría hasta mediados de 1808) con una flota a las órdenes del almirante Orde.⁴⁶ Entre finales de agosto de 1805 y principios de septiembre, las directrices del Gobierno británico se dirigieron a concentrar el mayor número posible de buques entre el estrecho de Gibraltar y la bahía de Cádiz. El mando de esta primera fase del bloqueo sería encomendado al vicealmirante Collingwood, que a finales de aquel mes de septiembre contaba ya con casi 30 navíos de línea y que sólo permitiría el libre paso por entre su escuadra a los pescadores. La segunda fase se encargaría a Nelson.⁴⁷ Las consecuencias del bloqueo a que sometía la escuadra inglesa al puerto de Cádiz eran desastrosas, produciéndose no sólo una alarmante caída de la importación de los productos coloniales, sino también una considerable reducción en la remisión de caudales a la Depositaria de Indias, obteniéndose un total de 409.312 pesos fuertes que contrastan con la cantidad recibida en 1803 (25.990.210) y en 1804 (15.395.087), según datos del Vigía.⁴⁸

La segunda acción es la batalla de Trafalgar, que tuvo lugar el 21 de octubre de 1805. El combate duró seis horas, entre las doce del mediodía y la seis de la tarde de aquel 21 de octubre. Todos conocemos su desenlace, con la victoria de la flota de Gran Bretaña y su enorme coste humano y material. A las pérdidas materiales, la derrota sumó la de los más prestigiosos marinos -Gravina, Churrua, Alcalá-Galiano- y la desprotección absoluta de las colonias, desde entonces a merced del incontestado poderío naval británico. La derrota de la escuadra franco-española (comandada por Villeneuve, a quien se culpa, desde el punto de

⁴⁶ Alberto Ramos Santana: Cádiz en el siglo XIX. De ciudad soberana a capital de provincia. Madrid, 1992. Vol. III pág. 168.

⁴⁷ José Cayuela Fernández: "Ejército e Hidrografía -Nelson y el bloqueo de Cádiz en los preliminares de Trafalgar". Guerra... pp. 227-249.

⁴⁸ "Cádiz fue uno de los puntos en que más se sentía la guerra, limitada a los mares y costas, aunque sus efectos aun en lo interior se sintiesen, pero siendo nada conocidos. En el mar vecino, a la vista de los gaditanos solía ondear, orgullosa, la bandera enemiga, a la cual rara vez las aliadas marinas francesa y española se resolvían hacer frente". Antonio Alcalá Galiano y Fuertes de Villavicencio: "Cádiz en los días después del combate de Trafalgar". Relatos después de la batalla: (1808-1823). Madrid, 2008, página 110.

Antonio García-Baquero González: Comercio colonial ... pág. 178.

vista táctico, del fracaso por dar una nefasta orden de virada en redondo convirtiendo la línea aliada en un tropel de buques, antes de romperse el fuego, lo que ofreció “en bandeja” la combinada a los ingleses-⁴⁹) a manos del almirante Nelson, supuso el ocaso del poderío naval español que pasó a Inglaterra, además de significar un colapso prácticamente completo al interrumpirse sobre todo el tráfico marítimo colonial y el noratlántico - aunque en menor cuantía-, como se desprende de las cifras ofrecidas por el Vigía líneas más arriba. La victoria inglesa de Trafalgar es, sobre el plano marítimo, una victoria decisiva porque Inglaterra, liberada así de toda amenaza de invasión, controla con sus escuadras todas las rutas del comercio mundial y se puede permitir el lujo de bloquear todos los puertos y comunicaciones. José Cervera relata qué supuso esta derrota para Napoleón.⁵⁰ De igual manera José Luis González Mateo resalta el papel jugado por la economía en el combate⁵¹.

Así pues, el golpe asestado por los británicos en Trafalgar, se vio como el principio del fin de la “España Atlántica” a gran escala.⁵² Importante es significar como vivió la ciudad de Cádiz a priori y a posteriori esta batalla según los datos proporcionados por Alberto Ramos⁵³.

⁴⁹ Agustín Ramón Rodríguez González: “Algunos apuntes sobre el combate de Trafalgar”. Bicentenario de... Revista General ... Tomo 249, pp. 299-310.

⁵⁰ Napoleón, sin embargo, con falta de mentalidad naval, trató de quitarle importancia: “La tempestad nos ha hecho perder algunos buques después de un combate imprudentemente comprometido”, dirá al Cuerpo Legislativo en marzo de 1.806. Naturalmente los éxitos de Ulm y Austerlitz le parecen más importantes. José Cervera Pery: “Un centenario para la reflexión”. Trafalgar en el recuerdo.. Revista de Historia Naval nº 74, 2001, pp. 13-18.

⁵¹ La economía, y esto es necesario matizarlo, también fue determinante en el resultado decisivo de la batalla de Trafalgar, porque puso de manifiesto los recursos empleados por cada bando y cómo los emplearon. Esto es, resulta muy revelador observar la situación del capital invertido en cada flota pues refleja la situación económica de cada nación que enarbola su pabellón. Es más no sólo en cantidad de dinero invertido sino en la forma en que se empleaba éste desde un punto de vista de la eficiencia o de la calidad de los materiales y del cuidado de “recursos humanos” a bordo de los barcos. Es decir que tras lo argumentado obtenemos una panorámica de las dos escuadras implicadas en el conflicto: la inglesa, dotada con respaldo gubernamental de sus barcos bien pertrechados con materiales en buen estado y pagando razonablemente bien a marineros y oficiales. Detrás estaba una próspera Inglaterra en continuo crecimiento económico y con notable éxito en sus empresas comerciales de ultramar. Y, en contraste, la situación de la escuadra franco-española. Francia preocupada más por su ejército en detrimento de su marina, muy limitada en medios y recursos financieros. España, por su parte con una crónica losa financiera para las exhaustas arcas, fruto de sufragar pasadas y frecuentes guerras, mala gestión, pérdida de hegemonía y fuertes crisis económicas. Esto aplicado a la escuadra española, refleja barcos en su mayoría muy antiguos y en un estado muy deficiente de conservación, personal falto de salario y escasamente motivado ante el estado en que se encontraba la Armada. Analizada esta exposición, es fácil comprender el duro varapalo sufrido por la flota combinada el 21 de octubre de 1805.

José Luis González Mateo: “¿Por qué se perdió la batalla?” Revista de Historia Ubi Sunt? nº 18, noviembre de 2005, pp. 38-45.

⁵² José Cayuela Fernández y Ángel Pozuelo Reina: Trafalgar... pág. 599.

⁵³ “Pese a que la batalla se desarrolló algo lejos de Cádiz (frente a los Caños de Meca), la ciudad vivió, junto con la bahía, intensamente todos sus precedentes y consecuencias. Desde los préstamos y donaciones que el Ayuntamiento de la ciudad -500.000 reales de vellón a Gravina- hizo para la provisión de la flota, hasta la ayuda que los gaditanos prestaron a los heridos, incluso a los ingleses, como Collingwood contaba en sus escritos al almirantazgo inglés”. Alberto Ramos Santana: Cádiz en el siglo XIX...pág. 169.

Un último apunte de este año de 1805 es el de que por R.O. de 31 de octubre de 1805 se vuelven a autorizar los buques neutrales, oportunidad que no fue desaprovechada por los hombres del comercio gaditano; para ellos los neutrales salvan y aumentan el tráfico. Sin embargo, ante los problemas que encontraban para el transporte de mercancías en el puerto de Cádiz, también optarán por hacerlo desde otros puertos (singularmente Lisboa) hacia las colonias de la América española -principalmente al virreinato de Río de la Plata- y a Estados Unidos. Esta decisión tomada por los comerciantes de Cádiz explica el descenso de carga en la propia Bahía.⁵⁴ En suma, que está en lo cierto Marina Alfonso Mola cuando afirma que la situación no sólo era difícil para el comercio gaditano, que veía disminuir de forma alarmante el volumen de sus transacciones, sino también para las colonias, que debido al colapso del tráfico no podían dar salida a sus producciones, que se devaluaban al mismo tiempo que subían los precios de los géneros de importación europea a medida que se acentuaba su escasez.⁵⁵

5. TERCER PERÍODO (1806-1808).

En este trienio encontramos un avance muy significativo en el movimiento portuario de Cádiz con respecto al anterior de 1803-1805: entran un total de 4.932 barcos (1.950 embarcaciones más que en el precedente), es decir, un 14,53% sobre el total de las 33.926 naves entradas en el período 1800-1815. Procedamos al análisis de este tercer período.

En el año 1806 encontramos un número total de 1.373 embarcaciones ancladas en el puerto de Cádiz que agrupamos de la siguiente manera: 1.267 arriban de Europa (incluyendo 1.121 de España), 18 llegan de África, 83 de América (21 de América española) y finalmente, 5 de procedencia indeterminada. Ante estas cifras nos planteamos la siguiente interrogante: ¿cómo se pueden dar esas cifras, si 1806 es el año en que comenzaron a sentirse en realidad las consecuencias de la derrota naval de Trafalgar. Ese año el puerto de Cádiz siguió bloqueado por la escuadra inglesa, que “permanecía desafiante ante la bahía gaditana sin que españoles ni franceses, según testimonio de Alcalá Galiano, se atreviesen a hacerle frente, cosa, por otra parte, prácticamente imposible después del

⁵⁴ Marina Alfonso Mola: “El comercio...” *Trafalgar ...* pp. 259-284.

⁵⁵ Marina Alfonso Mola: “El comercio ...” *Trafalgar...* pp. 259-284.

desastre de Trafalgar⁵⁶. El referido bloqueo, impuesto tanto a Cádiz (además de a otros puertos peninsulares y a vastas zonas de las costas americanas), dificultaba enormemente, si no convertía en imposible, la navegación de mercantes con pabellón español. Asimismo, puso de manifiesto la imposibilidad de acudir en ayuda de los territorios americanos en caso de necesidad, como ocurrió en el asalto inglés a Buenos Aires en 1806.⁵⁷ Resulta interesante argumentar que algunos comerciantes de la capital del virreinato del Río de la Plata se propusieron romper el bloqueo inglés navegando con bandera portuguesa, al afectar éste no sólo a los intercambios con Europa, y por consiguiente con el puerto gaditano, sino también al importante comercio con Brasil. Entre noviembre de 1805 y diciembre de 1806 las autoridades virreinales concedieron 49 permisos para cambiar el pabellón español por el portugués, beneficiando a 30 comerciantes e involucrando a 55 navíos. Lo que prueba el comercio de neutrales y su forma de desarrollarse es la enorme vitalidad del comercio colonial y su capacidad de adaptación, ya que estaba mucho menos encorsetado por las reglamentaciones y las divisiones políticas y administrativas de lo que muchos autores creen.⁵⁸

Este aumento tiene su explicación (no encontramos otra razón) en la continuación del comercio de neutrales. Es decir los súbditos españoles, peninsulares o americanos, podían utilizar barcos de países neutrales que salieran de puertos españoles o neutrales y comerciar con puertos americanos habilitados, traficar mercancías tanto españolas como extranjeras y retornar productos americanos a los puertos españoles.⁵⁹ Del mismo modo que había ocurrido durante la guerra finisecular, la ausencia de registros con destino a La Habana fue suplida por el comercio realizado directamente por Cuba con las otras colonias y los países neutrales o extranjeros, circuito que desplazó por completo al tráfico con la metrópoli.⁶⁰ Un buen ejemplo de las dificultades del tráfico ultramarino y de la solución que tomó el gobierno para paliarlas -el decreto de neutrales-, nos lo proporciona la actividad comercial del puerto de La Habana en este año de 1806. En su transcurso no entró una sola embarcación procedente de la península, en tanto que de las restantes colonias españolas se introdujeron productos por valor de 894.771 pesos fuertes y desde las colonias extranjeras y demás puertos neutrales por valor de 9.861.067

⁵⁶ Antonio García-Baquero González: Comercio colonial..., pág. 179.

⁵⁷ Marina Alfonso Mola: "Armadores..." España... pp.489-528.

⁵⁸ Carlos Malamud Rikles: "El comercio de Buenos Aires y sus respuestas coyunturales: el comercio de neutrales" en J. Fontana, A.Miguel Bernal, y otros autores: El comercio libre... pp. 301-314.

⁵⁹ Cristina Ana Mazzeo de Vivó: Comercio "neutral" y comercio "privilegiado" en el contexto de la guerra de España con Inglaterra y con Francia 1796-1815. Perú, 1998. Página 1.

⁶⁰ Marina Alfonso Mola: "El comercio ..." Trafalgar... pp. 259-284.

pesos fuertes.⁶¹ Pero también hay que tener en cuenta que el comercio de Cádiz no sólo es el colonial, sino también el noratlántico, teniendo en 1806 como principal referente a Portugal, que juega un importantísimo papel en el aumento de bastimentos. Como se demuestra en que de las 146 embarcaciones que llegan del resto de Europa (restando las 1.121 arribadas desde España) 87 barcos (59,58%) proceden de Portugal en su mayoría transportando a Cádiz productos alimenticios –manteca, queso, sardinas, frijoles, carne, gallinas...- según se desprende de los datos proporcionados por el Vigía, cosa bastante comprensible ya que los lusos eran por aquel entonces aliados de los británicos y por lo tanto no resultaban afectados por el bloqueo ejercido sobre el puerto gaditano.

Había dos tipos de adhesión al amparo de neutrales: el real y el simulado. Con respecto al primero, son efectivamente, buques de construcción extranjera y de propietarios foráneos que son fletados por uno o varios comerciantes gaditanos. Con relación al segundo, se trata de buques de construcción extranjera, al mando de capitanes extranjeros, provistos de papeles acreditativos falsos, que arbolan bandera de nación neutral y que camuflan la verdadera identidad del dueño del barco, un español, para preservarlos de caer en manos de enemigos.⁶² En definitiva, el comercio de neutrales en lo que respecta a América, como señala Jesús Varela, supuso el final de la etapa de dependencia, a la vez que sirvió de escuela de aprendizaje del comercio internacional para los españoles, pero sobre todo para los americanos; y supuso también el inicio de un comercio totalmente libre, sin sometimiento a la metrópoli.⁶³

En 1807 hacen su entrada en el puerto de Cádiz un total de 1.724 barcos: se ha producido con respecto al año anterior un aumento de 351 barcos más. Estos bastimentos, según su procedencia, se agrupan como sigue: de Europa llegan 1.640 -1.468 de España-, África aporta 20 naves, América un total de 57 -19 de América española- y, por último, 7 barcos de procedencia indeterminada. Dos razones se argumentan para este ascenso en el número de embarcaciones entradas. Una es la misma que se apuntaba para el año 1806, o sea, dar vía libre al comercio neutral, en esta ocasión sin imponer siquiera el requisito de que las mercancías se llevaran directamente a la metrópoli. Clara muestra de lo que, como era de esperar, produjo esta decisión fue el caso de Veracruz, que en 1807 hizo en barcos neutrales casi todas sus exportaciones (95% del total, siendo el 80% de ellas de plata).⁶⁴ Por ello a pesar de la guerra con Gran Bretaña, en 1807

⁶¹ Antonio García-Baquero González: Comercio colonial... pág. 182.

⁶² Marina Alfonso Mola: “Armadores...”. España... pp.489-528.

⁶³ Jesús Varela Marcos: “El comercio libre americano ...”, pág. 355.

⁶⁴ John Robert Fisher: El comercio... pág. 64.

Veracruz siguió siendo un puerto próspero y pacífico.⁶⁵ En contraste con la exposición apuntada -siguiendo la misma tónica del año anterior- y con referencia al comercio gaditano, las relaciones comerciales hispano-cubanas son prácticamente nulas, hasta tal punto que sólo una embarcación procedente del puerto de La Habana entra en Cádiz, según la lista del Vigía, y ningún barco de la Península visita el puerto de La Habana, por la causa ya argumentada.

La segunda razón del aumento de barcos se halla -según podemos deducir de las cifras aportadas por el registro del Vigía- en el extraordinario desarrollo del comercio europeo donde el Mediterraneo también se incluye (particularmente por el abrumador predominio del tráfico marítimo aportado por el litoral español que se apoya en la navegación de cabotaje, realizada por embarcaciones de pequeño porte: jabeques, faluchos, saetías, jábegas, laúdes...etc.). Hay que tener en cuenta que -como aludimos en líneas anteriores- de las 1.724 naves arribadas a la dársena gaditana en 1807, 1.640 lo hacen de Europa, prácticamente el grueso de todas las arribadas, con un 95,12% (de las cuales 1.468 pertenecen a España), prueba inequívoca de que el persistente bloqueo inglés se cebó casi en su totalidad con el tráfico de ultramar.⁶⁶ En suma, pese a que la crisis de origen bélico 1805-1807 provocó un cambio estructural irreversible en el tráfico ultramarino, en modo alguno desbancó a Cádiz de la posición axial que siguió liderando en el tráfico europeo.⁶⁷

En 1808, según el “Diario del Vigía de Cádiz”, se registra una entrada de 1.835 embarcaciones: 1.682 de Europa -1.419 llegan de España-, 11 de África, 49 de América -30 de América española-, 12 del Estrecho y, finalmente 81 de procedencia indeterminada. Es decir, nos hallamos ante un aumento de 111 barcos más sobre el año anterior. ¿A qué se debe este incremento de bastimentos? Respondemos a la interrogante argumentando que con el inicio de la Guerra de la Independencia española, los británicos pasaron de ser bloqueadores del puerto gaditano a convertirse en uno de los más sólidos fundamentos en la lucha contra las fuerzas napoleónicas. Al día siguiente de la violenta muerte del Gobernador de Cádiz, el teniente general Francisco Solano -marqués del Socorro-, acaecida el 29 de mayo de 1808 a consecuencia del tumulto popular que se formó cuando se propagó el bulo de que estaba dispuesto a entregar la plaza a los franceses, el nuevo Gobernador, Tomás de Morla, envió dos mensajeros al vicealmirante Collingwood con el objeto de que se levantase

⁶⁵ Guadalupe Jiménez Codinach: “Veracruz, almacén de plata en el Atlántico. La Casa Gordon y Murphy, 1805-1824.” *Historia Mexicana*, volumen XXVIII núm 2, (1986), pp. 325-353.

⁶⁶ Marina Alfonso Mola: “El comercio ...” *Trafalgar...* pp. 259-284.

⁶⁷ Carlos Martínez Shaw: “Comercio y colonias” Josep Fontana (ed.) *La economía española al final de Antiguo Régimen*. Revista de Historia Económica, nº 1, 1983, pp.231-234.

el bloqueo del puerto de Cádiz⁶⁸, solicitud a la que accedieron los ingleses el día 2 de junio, posibilitando una reactivación del tráfico que genera una mayor afluencia de embarcaciones. Los productos que se hallan en esta plaza, provenientes de Europa (hierro, azufre, madera, carbón, paños, manteca, leche, queso, jabón, licores, trigo.....), de España (aceite, vino, sardinas, licores, pasas, cebada, lacones, paja, alcaparras, hierro, plomo.....), es decir productos procedentes del tráfico europeo, y de las colonias (metales preciosos -oro, plata-, cobre, cuero, marfil, coco, maíz, café, ron, cacao, vainilla, pimienta, grana, granilla, zarzaparrilla....) son abundantes y variados. O sea, pese al estallido de la guerra de la Independencia, el comercio se incrementó.

Tras la insurrección madrileña del 2 de mayo de 1808, y aunque el levantamiento popular no tuvo no tuvo una secuencia inmediata en Cádiz, a la escuadra francesa sita en la bahía, al mando de Rossilly, se le ordenó estar dispuesta ante cualquier eventualidad y estos preparativos pudieron ser observados desde Cádiz y generaron un clima de desconfianza.⁶⁹ En efecto, pronto va a producirse el acto que puede considerarse como el preludio de la alianza hispano-británica que se cocertará un año después y que tendrá como objetivo expulsar al invasor francés: entre el 4 y 6 de junio de 1808 comienzan las hostilidades contra la flota francesa anclada en la bahía. La desconfianza entre dicha escuadra y la española (refugiadas en el puerto gaditano después de la batalla de Trafalgar) -esta última al mando del general Moreno, secundado por Ruiz de Apodaca- desemboca en el enfrentamiento en el que se pide la rendición al almirante francés Rossilly, que se produce el 14 de junio. La derrota de la escuadra francesa en Cádiz supuso⁷⁰ la incorporación a la Armada española de cinco navíos y una fragata, en perfecto estado (que de alguna manera compensaron las pérdidas habidas en Trafalgar), el despertar en la población española de un espíritu de lucha ante un enemigo que, hasta entonces, se consideraba imbatible, la ruptura del bloqueo continental impuesto por Napoleón, abriendo por Cádiz la entrada a Europa de fuerzas aliadas, y junto con la derrota del ejército de Dupont en Bailén el comienzo del declive del imperio napoleónico en España.

⁶⁸ Juan Torrejón Chaves: El puerto franco... pág. 16.

⁶⁹ Alberto Ramos Santana: "La revuelta popular" en Alberto Ramos Santana La constitución de 1812. Estudios. Volumen I, Sevilla 2.000, pp. 7-67.

⁷⁰ Miguel Aragón Fontenla: "Rendición de la escuadra francesa de Rossilly (14 de junio de 1808)." Revista General de Marina, volumen 255, números 8 y 9, 2008, pp.329-348.

Por último, debemos destacar un acontecimiento relevante para la marcha de la guerra. Entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 1808 se procedió por parte de ilustres comerciantes asentados en esta población a la entrega de donativos para la guerra contra Francia. Se formó un cuerpo de 300 hombres, “vecinos honrados de comercio y demás clases pudientes”, para que a su costa formasen un cuerpo de ejército uniformado y costeadado a su cargo (los voluntarios distinguidos de Cádiz).⁷¹ O sea, que podemos deducir que el cuerpo de ejército de Andalucía que se enfrentó a Napoleón debió no poco para su constitución a los esfuerzos de la ciudad de Cádiz y particularmente a los de sus comerciantes.

6. CUARTO PERÍODO (1809-1812).

En este cuatrienio registramos el mayor número de embarcaciones que entran en Cádiz de los cinco apartados en que hemos dividido su estudio: según el diario del Vigía arriban al puerto de Cádiz un total de 17.843 barcos, lo que supone un 52,59% sobre los 33.926 entrados durante el período 1800-1815. Expliquemos las razones de ese aumento procediendo al análisis del citado cuatrienio.

En el año 1809 tenemos 2.293 buques anclados en la dársena gaditana, que llegan de los siguientes lugares: 1.653 de Europa (incluidos 892 de España) 2 de Asia, 13 de África, 433 de América (262 de América española), 56 del Mediterráneo, 47 de Levante, 3 de Poniente, 3 del Estrecho de Gibraltar y 2 del Noroeste.⁷² Estas embarcaciones (111) de las últimas 5 áreas, constituyen un primer grupo de procedencia indeterminada parcial, ya que sólo especifican área, pero no nación, región ni puerto. Por último, por otra parte, tenemos también un segundo grupo de 81 naves de procedencia indeterminada total, en las que no se determina ni siquiera el área.

Aunque es el año menos dinámico, menos activo del cuatrienio que integra este cuarto período -y sin que lo que añadimos seguidamente suponga una contradicción- sí hay un aumento de 458 barcos -según observamos en el gráfico que se detalla al final del análisis- con relación al año de 1808, último del tercer período ya estudiado. Esto significa que la

⁷¹ Manuel Bustos Rodríguez: *Cádiz en el sistema ...* página 521.

⁷² Aunque la procedencia de los barcos de estas últimas 5 áreas (Mediterráneo, Levante, Poniente, Estrecho de Gibraltar y Noroeste) podría ser de las costas españolas del mismo nombre, no estamos plenamente seguros de ello, por lo que nos vemos en la obligación de incluirlas dentro de un primer grupo denominado indeterminadas parciales. De la misma manera, actuaremos en los años posteriores, cuando lo requiera la ocasión.

entrada de barcos en el puerto gaditano sigue “in crescendo” en plena guerra de la Independencia -ya comentamos que este conflicto no cercenó, sino todo lo contrario, las posibilidades económicas de Cádiz- y es que en este año de 1.809 se produce un cambio trascendental en política internacional: el 14 de enero se firma la alianza entre España y Gran Bretaña, tratado que acuerdan el Secretario de Exteriores inglés George Canning y el embajador español Apodaca, en virtud del cual Inglaterra se comprometía a auxiliar a los españoles en su lucha contra Napoleón y a no firmar la paz con los franceses de forma unilateral. ¿Qué supuso este acuerdo para Cádiz? Las consecuencias benéficas del establecimiento de estas relaciones anglo-españolas no se hicieron esperar y repercutieron principalmente sobre la actividad del tráfico colonial hispano y de forma muy especial sobre la actividad mercantil del puerto gaditano. Las importaciones de caudales en Cádiz (17.023.050 pesos fuertes según García-Baquero y 13.862.785 según el Vigía), dan a lo largo de este año evidentes síntomas de recuperación⁷³. O sea, que el comercio, al amparo de la amistad inglesa, iba poco a poco creciendo en Cádiz, como afirma Alcalá-Galiano: “Pasó allí tranquilo el año 1809, causando alegría las pocas y cortas ventajas en el último período conseguida por nuestras armas, y dolor las grandes y multiplicados reveses de las mismas en aquellos días aciagos; pero reinando la tranquilidad más completa, de suerte que en momento de tantas penas tuvo Cádiz la felicidad de no tener historia, mientras tan llena de sucesos estaba la de otras provincias.”⁷⁴

Con todo, las rutas no estaban completamente despejadas y necesitaban de una protección que garantizase la seguridad de la travesía, como se deduce de la organización de varios convoyes y del uso del camuflaje del pabellón neutral (fundamentalmente portugués) para buques de propiedad de españoles. En 1809 se emplean como instrumentos para esta reactivación del comercio las unidades matriculadas en otros puntos del litoral español y colonial para contribuir al abastecimiento de las necesidades del comercio gaditano, la reposición de efectivos por vía de compra en el mercado de segunda mano (presas de corso efectuada por los británicos y comercializadas en las bases de Gibraltar, Malta y Jamaica, cuando la carestía provocada por la demanda hizo subir los precios en la bahía), ya que la urgencia y la inestabilidad no eran propicias para el encargo de nuevas unidades en los astilleros (táctica, por otra parte, seguida por todas las naciones). La citada reactivación del comercio tanto en el ámbito colonial (América española) como en el noratlántico (Europa), se realiza en embarcaciones de pequeño y mediano porte (170 toneladas de media) y de tipología adecuada a la navegación de altura (fragatas,

⁷³ Antonio García-Baquero González: *Comercio...* pp. 193-194.

⁷⁴ Antonio Alcalá-Galiano y Fernández de Villavicencio. *Recuerdos ...* B.A.E., tomo LXXXIII, pág. 55.

bergantines, polacras, goletas, corbetas), como bien pone de manifiesto Marina Alfonso Mola.⁷⁵ Las relaciones comerciales de Cádiz con Estados Unidos también forman parte de este incremento del tráfico en 1809, prueba de lo cual, según datos del Vigía, son los 139 barcos que llegan de la fachada atlántica de los Estados Unidos al puerto gaditano y que no hacen sino confirmar la prosperidad comercial de esta joven nación entre los años 1793-1809 son unas relaciones que afectan a las colonias hispanas, que, de esta forma, se insertan en un círculo triangular que va de Estados Unidos a Europa a través de la América española.⁷⁶

Nos situamos ya en el año 1810, año en el que más buques recalán en el puerto de Cádiz durante el cuatrienio -además de suponer la cifra más alta del período 1800-1815- que nos ocupa. Un total de 6.552 naves hacen su entrada en el referido puerto que agrupamos como sigue: 4.713 llegan de Europa (incluyendo 3.773 de España), 1 de Asia, 86 de África, 499 de América (242 de América española), 197 del Estrecho, 94 del Oeste, 9 del Noroeste, 9 del Suroeste, 2 del Sur (tenemos un total de 311 naves de las 5 últimas áreas que incluimos en el primer grupo de procedencia indeterminada parcial) y, para concluir, 942 de procedencia indeterminada total. El aumento con respecto a 1809 es espectacular (4.259 embarcaciones más) y bate todas las marcas registradas. ¿Qué ha sucedido ese año de 1810? ¿A qué se debe ese significativo ascenso en el número de barcos entrados?

Desvelamos la primera interrogante con un hecho ocurrido el 6 de febrero de 1810. Comienza el sitio de Cádiz desde tierra por parte de las tropas napoleónicas, tras negarse los gaditanos a la propuesta de rendición del general francés Víctor, quien obtuvo una respuesta contundente por parte del gobernador de la ciudad Francisco Javier De Venegas: “La ciudad de Cádiz, fiel a los principios que ha jurado, no reconoce otro rey que el Sr. D. Fernando VII”. Fue fundamental para la defensa de Cádiz que los franceses fueran frenados en el Puente Suazo (Isla de León), ya que esta acción posibilitó -dejando al ejército invasor tras los terrenos pantanosos de las salinas- que la línea del mar quedara libre para los abastecimientos.⁷⁷ Este asedio duraría hasta el 24 de agosto de 1812. A pesar de ello, 3.765 de las 6.552 naves entradas, (un 58%) son procedentes de España, de lo que se deduce que el comercio español, efectuado en su gran mayoría por las denominadas embarcaciones menores, es el responsable de este colosal aumento del tráfico de bastimentos en el puerto de Cádiz que mejoró sensiblemente el comercio en la ciudad. Del resto de Europa, sólo 943

⁷⁵ Marina Alfonso Mola: “Armadores ...” pág. 512.

⁷⁶ Manuel Bustos Rodríguez: Cádiz en el sistema...pág. 523.

⁷⁷ Alberto Ramos Santana: Cádiz en el siglo XIX... pp.172-173.

entradas cifra comprensible teniendo en cuenta la guerra entre franceses y españoles. Sin embargo, la alianza inglesa permitía el dominio del mar por lo que pronto comienzan a llegar al puerto gaditano mercancías y víveres. Adolfo de Castro afirma que en Cádiz “entran y salen buques con objetos de comercio y otros cargados de víveres. La libertad de abastos atrae la abundancia; sobra no solamente lo necesario para la vida, sino para la comodidad y para el capricho y hasta para remediar a otras ciudades y para nuestros ejércitos”.⁷⁸

La segunda y muy principal explicación del porqué de este aumento de las embarcaciones, estriba en que, a pesar de que en el Nuevo Continente surgen los primeros cinco brotes independentistas (que constituyeron una reacción de las colonias ante lo que parecía el final de la madre patria, según argumenta Demetrio Ramos Pérez⁷⁹) de 1810, como son el de la capitanía de Venezuela (19 de abril, comandado por Francisco de Miranda), virreinato del Río de la Plata (25 de mayo, liderado por Baltasar Hidalgo de Cisneros), virreinato de Nueva Granada (20 de julio, dirigido por Camilo Torres, Francisco José de Caldas y José Acevedo, entre otros), virreinato de Nueva España (16 de septiembre, insurrección encabezada por el cura Miguel Hidalgo) y finalmente, capitanía de Chile (18 de septiembre, acaudillado por Bernardo O’Higgins) -rebeliones que hacen que cunda la alarma en Cádiz por ser el principal sustento de su tráfico las provincias de Ultramar-, la participación de los navieros criollos en apoyo del servicio de transporte de la bahía no sufre una ruptura similar. Ello es debido a que el volumen tanto del comercio interamericano como el realizado con los países neutrales (o extranjeros) había aumentado y la flota mercante propiedad de hispanoamericanos había crecido, encontrándose en situación de poder competir con la flota metropolitana a la hora de ofrecer sus servicios de transporte no sólo en la dirección América-Cádiz, sino realizando viajes redondos, dadas las necesidades de bodega demandadas por el sector exportador en los momentos de reactivación dinámica, tras los colapsos provocados por los conflictos bélicos que trufan el período y que repetidamente arrinconan al sector del transporte metropolitano.⁸⁰ En

⁷⁸ Adolfo de Castro y Rossi: Cádiz en la Guerra de la Independencia. Cádiz, 1864, pág. 74.

⁷⁹ “Se produjeron en esa fecha (1810) como consecuencia de un factor determinante común: el hundimiento de España; como también fue común que se apelara a reuniones extraordinarias de los cabildos, por ser ése el cauce por el que se decidían las medidas de importancia, según era tradicional. El cauce y las actitudes eran tan lógicos que incluso los primeros mandatarios presidieron los cabildos respectivos. Porque no se trataba de una revolución, sino de una conservación, pues se había de decidir lo más conveniente para evitar el riesgo de la cesión a otra soberanía o al del reparto al que se llegaría en las paces generales, o cuando menos el de que algunas potencias con posibilidad de acción -caso de Inglaterra, o de Portugal desde Brasil- trataran de aprovechar el previsible desconcierto para hacer suyos los territorios que desearan. Esa es la razón por la que se les denominó a los sucesos “movimientos de supervivencia.” Demetrio Ramos Pérez: La Emancipación de la América Hispana en Luis Navarro García, coord. Historia de las Américas. Volumen III, Madrid 1991, pp. 749-836.

⁸⁰ Marina Alfonso Mola: “Armadores ...” pp. 512 - 513.

resumen, el comercio del puerto gaditano con las colonias en este año deja una intensa actividad mercantil, especialmente con relación a la entrada de caudales (y a la cifra de 43.682.138 pesos fuertes llegados a la Depositaria de Indias a través de las 242 embarcaciones procedentes de la América española nos remitimos).⁸¹

En 1810 tenemos que destacar un hecho de bastante trascendencia histórica en el cual se va a intentar dar solución al problema americano, hecho que después se reflejaría en la Constitución de 1812: la reunión de las Cortes de Cádiz, en la isla de León (San Fernando) el día 24 de septiembre. La solución dada para América en los años 1810-1814 fue posibilista. Lo único que sí sabemos es que se impuso un violento enfrentamiento entre los españoles y los insurgentes americanos y que al final España y América vivieron cada una por separado su proceso de caminar hacia la libertad, de caminar hacia la modernización.⁸²

En lo que respecta al año 1811, el registro del Diario Marítimo del Vigía nos ofrece una relación de barcos entrados inferior al año anterior. Es decir arriban al puerto de Cádiz un total de 5.872 naves, lo que supone un descenso de 680 barcos respecto a 1810. Desglosando la cantidad total de naves entradas en 1811, de Europa llegan 2.533 (1.924 de España), de África 95, de América 383 (137 de América española), del Estrecho 38, de Levante 667, de Poniente un total de 390, del Norte 1, del Noroeste 2, procedentes del Sur 4, del Oeste 55 (o sea, de las últimas 7 áreas, tenemos 1157 naves de procedencia indeterminada parcial) y, finalmente, 1.704 de procedencia indeterminada total.

Encontramos una triple respuesta lógica y coherente a esta reducción de bastimentos. En primer lugar, a partir de 1811 se van a acrecentar de manera ostensible los primeros brotes de la emancipación de América latina, surgidos en el año 1810. Esto lo pone de manifiesto Marina Alfonso Mola cuando afirma lo siguiente: “Pese a continuar manteniendo buenas relaciones con los ingleses, la agudización de la inestabilidad tanto en la Península como en Ultramar (intensificación del comercio directo con los extranjeros y proclamación de la independencia de las Provincias Unidas de Venezuela, 5 de julio de 1811) vuelve a sumir al tráfico en una nueva fase de contracción. No obstante, aunque decrece el volumen de embarcaciones que prestan apoyo a la matrícula gaditana, hay en servicio más naves rematriculadas criollas (21) -asentadas en La Habana (4), Montevideo (3), El Callao (3), La Guaira (2), Nueva Guayana (2), Veracruz

⁸¹ Antonio García-Baquero González: *Comercio...* pp.197-198.

⁸² Carlos Martínez Shaw: *América en las Cortes de Cádiz. Bicentenario de las Cortes de Cádiz*. Programación de Radio de la U.N.E.D. 2009-2010. Madrid 2010.

(2), Puerto Cabello (1), Nueva Barcelona (1), Maracaibo (1), Cartagena de Indias (1) y Campeche (1)- que peninsulares (14).”⁸³ Las importaciones de productos ultramarinos son un fiel reflejo de la situación por la que atravesaba la producción colonial como consecuencia de las alteraciones provocadas por los movimientos independentistas, existiendo una baja general en dichas remesas. Lo mismo ocurre con las remesas de caudales, que experimentaron un descenso notable.

En esta intensificación de los movimientos rebeldes hispanoamericanos de 1811, ¿se corresponden los cinco brotes independentistas con las procedencias de los barcos? Podemos afirmar con rotundidad que sí: de los 137 barcos procedentes de la América española (caída severa, ya que entran 105 barcos menos que en 1810) en este año de 1811 la procedencia de 83 bastimentos coincide plenamente con 4 de los 5 brotes rebeldes, es decir el 60,58%. Se distribuyen -según datos aportados por el Vigía de Cádiz- de la siguiente manera: 46 vienen de Nueva España, 8 de Nueva Granada, 15 de Río de la Plata y 14 de Venezuela. ¿Y de Chile no hay aportación?⁸⁴ Ahora comparemos estos datos con los del número de naves entradas de la América española en 1810 procedentes de esos mismos focos de rebeldía: 63 vienen de Nueva España, 13 de Nueva Granada, 48 de Río de la Plata y, finalmente 54 de Venezuela. Es decir, de los 242 barcos que llegan de la América española, 178 proceden de esos núcleos rebeldes, o sea un 73,55%.

En segundo lugar, tenemos otra causa: la intensificación del asedio francés. Los bombardeos continúan haciendo estragos en la ciudad. Fue el mes de marzo de 1811 el que conoció el mayor número de bombardeos.⁸⁵ Por causa del conflicto hispano-francés, tiene lugar el despojo de las casas comerciales francesas (los Magón, los Sahuc, los Leucoteulx) sitas en la ciudad y que hasta el momento habían formado parte del sostén económico del comercio gaditano, ya que el comercio francés, desde el triunfo de los Borbones, fue el preponderante. La contracción existente en el comercio gaditano, debido a este episodio del declive del comercio francés, también afectó a las casas comerciales españolas que en 1811 se declararon en

⁸³ Marina Alfonso Mola: “Armadores....” página 514.

⁸⁴ De la capitanía de Chile no procede ningún barco ya que el comercio con Chile fue siempre escaso (con relación a ello hay que matizar que en esta capitanía la Junta, que mandaba “a nombre del señor don Fernando VII”, decretó el 21 de febrero de 1811 la apertura de los puertos de Valparaíso, Talcahuano, Valdivia y Coquimbo al libre comercio de las naves amigas y neutrales -naturalmente esto perjudicó al comercio gaditano-). Ricardo Rees Jones: Chile en la época emancipadora: la consolidación de la República, en Demetrio Ramos Pérez coord. Historia General de España y América. Volumen XIII. Emancipación y nacionalidades americanas. Madrid, 1992, pág. 531-539.

⁸⁵ Alberto Ramos Santana: Cádiz en el siglo XIX...pág. 174.

quiebra y que fueron las siguientes: D. Esteban Barrón, D. José Sáenz de Santamaría, D. Diego Barrón, D. Diego Guillermo Gles, D. José Helguera, D. Francisco Rodríguez Sánchez, D. Andrés López, D. Cristóbal Quintana y D. Francisco de Paula Ruiz de Villanueva.⁸⁶ En relación con esta guerra, situándonos en pleno ecuador del conflicto, hay que subrayar la reducción de barcos procedentes de Portugal e Inglaterra este año: 188 y 160 unidades respectivamente por 315 y 250 entradas en 1810, lo que muy bien pudiera deberse al desvío del presupuesto (destinado antes por esos países aliados para fletar mercantes con destino a España y en el caso que nos ocupa, especialmente a Cádiz) con objeto de utilizarlo ahora para avituallamiento de su ejército y armada.

Y en tercer y último lugar, encontramos una última causa que justifica la merma de entrada de buques en el puerto de Cádiz: se trata de la influencia del llamado bloqueo (o sistema) continental, consistente en un decreto impuesto por Napoleón -en 1808- mediante el cual se ordena el cierre de todos los puertos a los productos ingleses de los países adheridos a dicho bloqueo como Rusia, Prusia, Suecia, Austria, Holanda, Dinamarca y Noruega y que en 1811 (pero también en 1810) estaba todavía vigente. Este embargo económico originado por el bloqueo continental no sólo afectó a los intereses de los británicos, sino que supuso un duro varapalo para la economía de estos estados bálticos y del Mar del Norte, haciéndole un flaco favor a su comercio exterior que se traduce en una ralentización de su actividad comercial, acompañada de una reducción del flete de barcos como se puede observar en el desarrollo del movimiento portuario gaditano del referido año. Así tenemos que en 1811, según datos del Vigía y haciendo alusión a los citados estados, de Rusia, Holanda, Dinamarca, Imperio Austríaco (Trieste), y Noruega no entra ningún bastimento y de Prusia y Suecia sólo 1. El bloqueo continental también afectó a Italia: de Nápoles no procede ninguna embarcación y de Cerdeña y Sicilia tan sólo 2 y 4, respectivamente. El bloqueo, sin embargo, reforzó el comercio inglés en el Mediterráneo, donde Malta se convertía en centro del contrabando inglés con destino al sur de Europa⁸⁷. Por eso no es nada extraño que al puerto de Cádiz llegue la nada despreciable cifra de 46 embarcaciones procedentes de la isla.

De manera que, estos tres argumentos -la acentuación de los movimientos insurgentes de las colonias, la intensificación del asedio francés a Cádiz y el efecto causado por el bloqueo continental-, explican la merma de bastimentos registrados en Cádiz en el año 1811.

⁸⁶ Antonio García-Baquero González: *Comercio...* página 207.

⁸⁷ Michel Péronnet: *Del Siglo de las Luces a la Santa Alianza*. Madrid, 1991. página 263.

En el año 1812, cuyos datos hemos podido recabar del diario “El Redactor General” de Cádiz, al no disponer el Vigía de datos referentes a ese año, recalcan en el puerto de esta ciudad un total de 3.126 barcos. Una diferencia bastante acusada con respecto al año 1811 pues las entradas se reducen a 2.746 barcos menos, cifra que se explica por la realidad de los hechos y no por la mera diferencia de fuentes, ya que los datos del Redactor General son perfectamente fiables. El referido movimiento portuario se agrupa de la siguiente manera: de Europa proceden 2.706 naves (incluyendo las 2.123 de España, de África 85, de América 327 (contabilizando 92 de la América española) y finalmente, 8 son de procedencia indeterminada. Ahora, exponamos las causas de esta contracción de la entrada de buques en el puerto de Cádiz en 1812, en todo caso muy similares a las que reflejamos en el año anterior. Primera: la presencia de las tropas napoleónicas en el asedio a Cádiz, que no se levantará hasta el 25 de agosto y que constituye uno de los episodios más importantes de la Guerra de la Independencia, sobre todo en Andalucía. Esto se demuestra porque, según el Redactor General, en la lista de entrada de embarcaciones del año 1812 no figura ninguna embarcación procedente de Francia (idéntica situación se da en los años de 1810 y 1811 que muestra el registro del Vigía). Es perfectamente explicable la reducción de bastimentos (desde Francia -antes de estallar la Guerra de la Independencia- siempre arribó a Cádiz un notable número de embarcaciones mercantes), ya que las relaciones comerciales entre Francia y España son inexistentes debido al enfrentamiento hispano-galo. Una importante labor de Gran Bretaña, como aliada, se centraba en el abastecimiento a los puertos hispanos más destacados, como sobre todo era el de Cádiz. El Redactor General, el 19 de marzo expone mediante un artículo la paradoja de que los sitiadores pasen hambre y los sitiados estén abastecidos.⁸⁸ Vemos pues, cómo una ciudad sitiada declara el estado de bloqueo a sus sitiadores, caso bien peregrino en la historia. El perfecto abastecimiento de la ciudad permite proporcionar productos necesarios al ejército, como pone de manifiesto el mismo Diario, el 3 de julio de 1812, dando una nota de los artículos que desde el 1 de mayo al 28 de junio se habían remitido desde Cádiz a los puertos de Tarifa y Algeciras para mejorar el avituallamiento del IV ejército.⁸⁹ El transporte se realiza fundamentalmente en barcos de la matrícula gaditana, aunque no faltan los

⁸⁸ “Cádiz 18.- La regencia del Reino, con fecha 15 del corriente, ha declarado en estado de bloqueo toda la costa comprendida desde el Puerto de Santa María hasta Ayamonte para todos los buques nacionales y extranjeros, al fin de que por pretexto alguno puedan introducirse víveres a los enemigos, ni se conduzcan otros que los que el Gobierno disponga en el auxilio de los patriotas...”
El Redactor General, número 279. Cádiz 1812, página 1.093.

⁸⁹ Se mandaron 2.000 barricas de harina, 8.899 quintales de galleta, 4.011 quintales de arroz, 494 arrobas de aguardiente y 4.500 fanegas de cebada.
El Redactor General, número 385, Cádiz 1812, página 1.514.

casos aislados de buques asentados en las matrículas de El Callao, Montevideo, Veracruz, Puerto Rico y La Habana.⁹⁰

Segunda: el acrecentamiento de los brotes independentistas de las colonias, sobre todo en el Virreinato de Río de la Plata, es otra causa del descenso de entradas este año en el puerto de Cádiz, prueba de ello es que sólo llegan 8 barcos de Montevideo al puerto de Cádiz.

Tercera: la crisis económica sufrida por el desarrollo de las Guerras Napoleónicas en los países bálticos y los limítrofes con el mar del norte y que lógicamente repercute en su flota mercante: Suecia, Noruega, Finlandia, Rusia (que en 1812 es invadida por Napoleón por desvincularse el zar Alejandro I del bloqueo continental y desde donde no zarpa un solo bastimento con rumbo a Cádiz), Dinamarca, Prusia, Holanda y Bélgica. De la totalidad de los estados mencionados tan sólo tenemos 1 embarcación procedente de Suecia. Idéntica situación tenemos en el área mediterránea con los reinos de Nápoles, Sicilia y Cerdeña, que también estuvieron involucrados en las guerras napoleónicas y de donde ningún bastimento arriba en 1812 al puerto de Cádiz.

7. QUINTO PERÍODO (1813-1815).

Este trienio (que vamos a analizar de nuevo a través del Diario del Vigía) registra una entrada de 6.136 barcos en el puerto de Cádiz, o sea un 18,08% sobre las 33.926 entradas en 1800-1815. Después del período anterior, el que más embarcaciones entradas aporta según nuestros registros.

En 1813 recalán en la dársena gaditana un total de 2.116 barcos cuya procedencia agrupamos como sigue: Europa (1.668 -inclusive los 1.180 que llegan de España-), África (50), América (273 -contabilizando los 105 de América española-), Mediterráneo (35), Levante (30), Estrecho (29) y Oeste (9). Así pues, tenemos de estas 4 últimas áreas 103 barcos de procedencia indeterminada parcial. Finalmente, registramos 22 naves de procedencia indeterminada total. Si comparamos esta cifra total de bastimentos, o sea 2.116, con el año 1812, observamos un descenso evidente.

⁹⁰ Marina Alfonso Mola: "Armadores ..." página 514.

El profesor García-Baquero González realiza dos apreciaciones: 1ª. “Con la retirada de las tropas francesas de la bahía a fines del mes de agosto (exactamente el día 25) de 1812, la guerra prácticamente había terminado para los gaditanos. El mariscal francés Víctor retira sus tropas antes de que sean atacadas por los aliados. Libres de la presencia del invasor, la normalidad debería reinar en la ciudad y su comercio intentará dar un mayor impulso a sus operaciones, a fin de resarcirse de las cuantiosas pérdidas sufridas durante la guerra.”⁹¹ Y 2ª: “En las provincias americanas la situación tiende a normalizarse. El movimiento emancipador había perdido intensidad y los realistas habían conseguido imponerse a los Ahora bien, teniendo en cuenta estas apreciaciones, ¿por qué en 1813 se registra semejante descenso en las entradas de barcos? Existen dos razones.

Primera: hay que tener en cuenta que la guerra de la Independencia todavía no ha terminado, por lo que consideramos que el puerto de Cádiz siguió sufriendo sus efectos. 1º. Nada con Francia. 2º. Poco con Trieste, Rusia, Prusia, Suecia (e incluso Inglaterra) que han formado la 6ª coalición contra Napoleón. Estas escasas aportaciones de barcos suceden, por tanto, debido a que estos países están más preocupados de combatir al monarca francés que de fortalecer su propio comercio exterior a la hora de fletar buques mercantes. Podemos deducir que tanto en los puertos mediterráneos como en los hanseáticos y atlánticos, se registraba una paralización del comercio y que las redes de comunicación interiores que tuvieron que abrirse no fueron suficientes para mantener las corrientes de intercambio existentes hasta entonces. Cádiz padeció los efectos de esta reducción de entradas de embarcaciones según afirma Marina Alfonso Mola⁹².

Segunda: La reaparición de la fiebre amarilla procedente de las Antillas y de los Estados Unidos de América causó estragos en la ciudad y cuya presencia debido a la escasa vigilancia permitiendo la entrada en el puerto a embarcaciones y efectos de países infestados.⁹³ El brote surgió en junio de dicho año y afectó, por ejemplo, a sesenta diputados, falleciendo

⁹¹ Antonio García-Baquero González: Comercio... pág. 217

⁹² Aunque la afirmación de esta autora no explique el descenso de embarcaciones del año 1813, argumenta lo siguiente: “Esta reducción en la entrada de bastimentos, produjo la quiebra de varias casas comerciales gaditanas entre las que se encuentran algunas que combinan el negocio exportador con el de transporte (Torres Hnos., Juan Francisco Espelosín, José Lases, José Eustaquio de Aguirre, Tomás Hill, Lorenzo Gutiérrez, Ambrosio Quantín...)” Marina Alfonso Mola: “Armadores” página 515.

⁹³ Según afirma el Dr. Flores Moreno “más en ninguna parte han desplegado los gérmenes de esta enfermedad tan repetidas veces su influjo mortífero como en la hermosa y opulenta Cádiz. En este bellissimo puerto cuya localidad y riqueza ha sido el atractivo de todas las naciones y el objeto principal de su ambición desde la más remota antigüedad: que siempre ha sido mirado como el emporio de nuestro comercio y considerado como el punto más ventajoso para establecer nuestras relaciones sociales con los países más apartados del globo.” Francisco Flores Moreno: Ensayo médico-práctico sobre la fiebre amarilla, Cádiz 1813, página 2 y 32.

veinte, entre ellos el ecuatoriano José Mejía Lequerica y el puertorriqueño Ramón Power. El mal se ocultó por razones políticas, pero se puso en marcha un plan preventivo contra la epidemia.

En el año 1814 el movimiento portuario de Cádiz se resumen en la cifra de 1.927 barcos que arriban a la dársena de la ciudad y cuyas procedencias se detallan a continuación: Europa (1.675 naves -entre las que contabilizamos 1.177 de España), Asia (1), África (26), América (176, entre los que incluimos 119 de la América española), Oeste (1), Estrecho (26). Estas 2 últimas áreas contienen 27 naves de procedencia parcial. Y, finalmente, tenemos 22 bastimentos de procedencia indeterminada total. En definitiva, obtenemos una cantidad de 189 barcos menos que en el año anterior ¿Por qué esa reducción? Anotemos tres causas.

La primera es que, aunque ya hemos comentado que, menos que en otros puertos españoles, los resultados de la contienda bélica entre franceses y españoles (destrucción, miseria, pobreza, enfermedades....) produjeron un aislamiento económico que también afectó a Cádiz, no sólo en el contacto de su flota mercante con América sino con Europa, produciendo una gran contracción del tráfico marítimo. Con la guerra peninsular y la emancipación de América, la crisis de los negocios hizo perder a Cádiz un tercio de su población, además de su influencia política y económica. Al igual que sucediera el año anterior, continuaron las quiebras de los establecimientos comerciales, que en el transcurso de este año ascendieron a 25, muchas de las cuales afectaron a familias tan importantes como Rafael Ignacio Fantoni, Juan Hauris y Sobrinos, Manuel Lafari, Antonio Manescau, Juan White, Sologuren y Solórzano y Vda. de Andrés Guillón, etc. Estos comerciantes, que tan espléndidamente habían contribuido con sus préstamos y donativos al término de la guerra, pensaban que con la vuelta a la normalidad su actividad comercial recobraría el impulso de otras épocas aún no muy lejanas. Todas las esperanzas estaban puestas en el recién llegado Fernando VII, pero éste no tardará mucho en defraudarles.⁹⁴

La segunda es que uno de los principales enemigos con que contaba el comercio gaditano en esta época era el contrabando, que, a consecuencia del abandono de la vigilancia durante la guerra de la Independencia, había alcanzado un gran auge. Una comisión especial nombrada por el Ayuntamiento gaditano para que hiciese un estudio de la situación del comercio y de las medidas oportunas a tomar para su restablecimiento, señaló como principal causa de la decadencia comercial, el incremento

⁹⁴ Antonio García-Baquero González: Comercio... pág. 221.

adquirido por el contrabando.⁹⁵ A la hora de señalar los principales focos del tráfico ilícito se afirma que son Lisboa y Gibraltar para la Península y la isla de Jamaica para las provincias americanas.⁹⁶

Una tercera causa reside en la escasísima aportación de embarcaciones por parte de la América no española, en el caso que nos ocupa singularmente, Estados Unidos. No es muy normal que de la fachada atlántica de este país arriben al puerto de Cádiz en el año 1814, según datos del Vigía, sólo 6 unidades, sobre todo teniendo en cuenta que en el período de las guerras marítimas de España con Inglaterra hubo que recurrir al decreto de comercio de neutrales y que como resultado se registró una gran afluencia de barcos norteamericanos en la bahía. Entonces ¿por qué sucedió esta merma? La causa de este descenso no es otra que la guerra anglo-estadounidense de 1812-1814 (originada por el intento británico, como efecto del bloqueo continental a que fueron sometidos por Napoleón, de suspender el comercio entre Estados Unidos y Francia, además de la pretensión norteamericana de invadir la colonia inglesa del Canadá⁹⁷), conflicto en el que los Estados Unidos fueron vencidos y obligados a firmar un tratado de paz. Además resultó un desastre económico para éstos (llevó a la nación a una práctica bancarota, de la que sólo salió por el final de las hostilidades franco-británicas de 1815, así como por el inicio de la expansión hacia el Oeste), asestando un duro varapalo a su flota mercante y por consiguiente menguando las aportaciones de la conexión comercial con España, situación que quedó reflejada especialmente en la dársena gaditana en 1814.

Concluimos este quinto y último período con la entrada de embarcaciones en el año 1815. El puerto de Cádiz recibe la cantidad de 2.093 barcos que agrupamos de la siguiente manera: Europa (1.818 - incluyendo los 1.131 de España-), África (12), América (240 - contabilizando 131 de la América española) y de procedencia indeterminada total (23). Ello significa un ligero aumento sobre el año anterior, es decir, 166 barcos más.

⁹⁵ “Sólo existen en España restos miserables de lo que fue nuestra opulenta contratación con las Indias; y casi todos los artículos comerciales se puede asegurar que circulan escandalosamente en la actualidad sin utilidad del real Erario, ni de los fieles vasallos del Rey Nuestro Señor tanto en lo interior de la España como en sus Américas: porque los extraños, unidos con degenerados españoles de ambos mundos, lo introducen clandestinamente.” Archivo Municipal Gaditano. Actas Capitulares, tomo 172, folio 234.

⁹⁶ Antonio García-Baquero González: Comercio... pág. 225.

⁹⁷ David Serrato Delgado: “Las tendencias expansionistas de los Estados Unidos”. Historia de México, México 1997, página 79.

En primer lugar, tal situación se explica debido a una leve recuperación del comercio gaditano, tanto del colonial como del no colonial tras haber finalizado el año anterior de 1814 la guerra de la Independencia. Las relaciones diplomáticas con Francia han cambiado, lo que se advierte - según los datos del registro del Vigía- en las 71 naves francesas que arriban al puerto gaditano, factor novedoso que influye en el aumento de tráfico portuario.

En segundo lugar, hay que tener en cuenta que 1815 (una vez restablecida la normalidad peninsular, tras el período bélico) supone el comienzo de una época de reconstrucción, en la que la llegada de Fernando VII, trajo un cierto aire de tranquilidad que favoreció el comercio y el intercambio de mercancías. En resumen, y por lo que se refiere a la suavización de la coyuntura, no cabe pensar en otro motivo que en una precaria, pero perceptible, puesta en marcha de los recursos, los servicios y los circuitos internos económicos del país, hasta entonces brutalmente paralizados por la guerra. Se detuvo la caída de los precios, se acrecentó ligeramente el tráfico, aumentó un tanto la confianza y los nuevos planes de Hacienda hicieron pensar en la posibilidad de una recuperación a no largo plazo. En 1815 se trazaron nuevos canales, como el canal Fernandino que facilitaba la navegación por el Guadalquivir, vital para los barcos que hacían la singladura Sevilla-Cádiz -108 procedían este año de la ciudad hispalense según el registro del Vigía- y viceversa, lo que también ayudó a la reactivación del comercio gaditano.⁹⁸ Todo ello a pesar de que la idea política de Fernando VII, como ha puesto de manifiesto Artola, “no tiene mayor ambición que volver al país a lo que pudiéramos llamar legitimidad prerrevolucionaria”⁹⁹

Mientras tanto, ¿en qué estado se encontraba la América española? Es necesario destacar que con respecto a los dominios de Ultramar se va a seguir una política, basada en la implantación de medidas de fuerza, con el fin de eliminar los pocos focos revolucionarios que aún daban muestras de actividad. A tal objeto hay que reseñar un acontecimiento en el que es protagonista el puerto de Cádiz, poniendo de manifiesto una vez más su dinamismo en el movimiento portuario de buques: el 21 de febrero de 1815, se envía una expedición al mando del general Pablo Morillo, compuesta de 70 barcos (18 de guerra y 42 de transporte) y unos diez mil hombres, con el propósito de pacificar Nueva Granada y Venezuela. Al mismo tiempo en Nueva España, el jefe del movimiento emancipador, el

⁹⁸ José Luis Comellas García-Llera: La crisis económica. Historia General de España y América. Volumen XII. Del Antiguo al Nuevo Régimen, Madrid, 1.981, página 112.

⁹⁹ Miguel Artola Gallego: Historia del reinado de Fernando VII, tomo XXVI de la Historia de España, dirigida por Menéndez Pidal, Madrid 1969, página 546.

cura Morelos, es ejecutado el 22 de diciembre de este mismo año.¹⁰⁰ Ante todo, es preciso subrayar que la expedición de Morillo iba a inaugurar una nueva etapa de presión marítima, pues por los caminos del océano podían llegar las fuerzas de “pacificación”, para incidir sobre el lugar que en cada caso conviniera de la periferia americana.¹⁰¹

Una cuestión muy importante a tener en cuenta desde el punto de vista económico es que las guerras de los rebeldes contra España destruyeron una parte del capital humano y físico existente. En Perú, por ejemplo, muchas minas de plata fueron inutilizadas y se retrajo la fuerza de trabajo. Por otro lado, se produjo una inseguridad que aumentaba los riesgos de cualquier inversión, además de que un buen porcentaje de los fondos que se podrían haber utilizado productivamente fueron destinados a financiar a los ejércitos, muchas veces mediante préstamos forzosos.¹⁰²

Con el fin de la contienda napoleónica y la entronización de Fernando VII, el tráfico se reactivó en 1815, pero la estructura de la flota continuó manteniendo la fisonomía de los tiempos bélicos tanto en tonelaje medio como en tipología. El tonelaje medio es de 145 toneladas: el 15% de los barcos arquean entre las 20 y las 50 toneladas y el 23% entre las 51 y las 100 toneladas. Esta circunstancia propició la incorporación de “embarcaciones menores” -a las que tanto menciona el Vigía de Cádiz en su registro-, en su mayoría adscritas a las matrículas andaluzas próximas a Cádiz y a las valencianas. Del mismo modo, a pesar de que los distintos focos independentistas quedaron provisionalmente sofocados en su mayor parte, se continuaron fletando mercantes (incluso místicos) para el transporte de tropas (liberadas de su función defensiva en la Península), por lo que las salidas se acostumbraron a hacer bajo el sistema de convoyes.¹⁰³

El incremento de tráfico va a tener tres consecuencias inmediatas. Primera, se produce un acortamiento de las estadías en puerto, de modo que el intervalo entre el inicio de los trámites de habilitación y la salida se va a reducir de dos meses a un mes, amparándose en la reducción de tonelaje que abrevia el tiempo empleado en la carga del buque. Segunda, al disminuir el apoyo de barcos propiedad de españoles-americanos para dar salida a las mercancías gaditanas, aumentan las transacciones de

¹⁰⁰ Antonio García-Baquero González: Comercio... pág. 223.

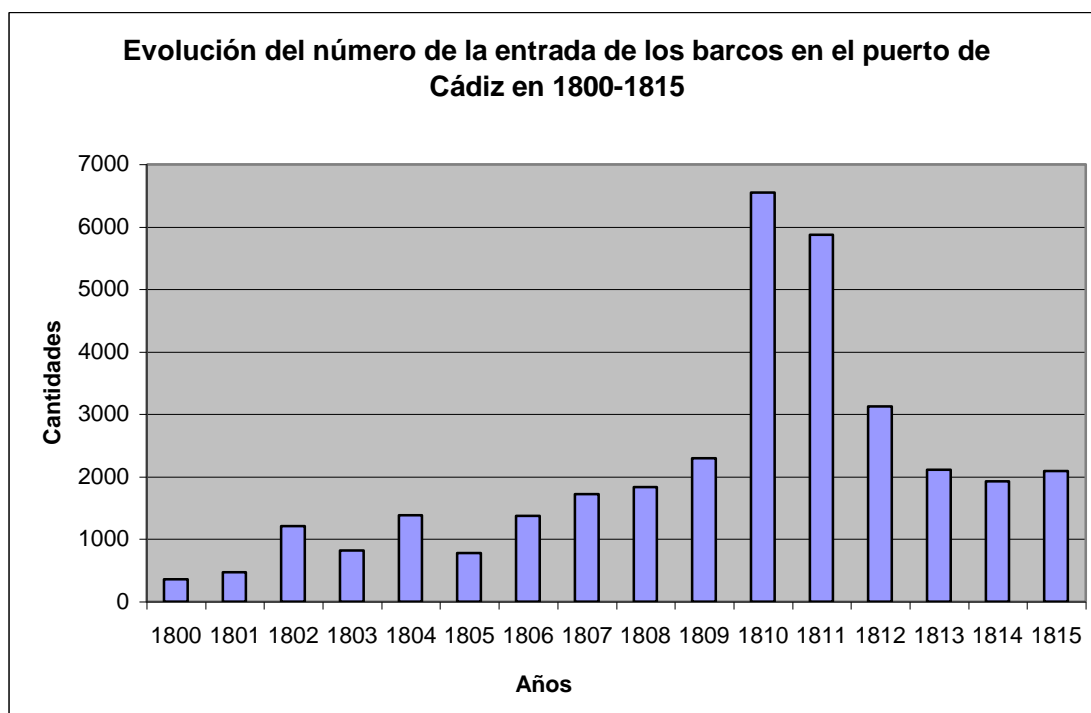
¹⁰¹ Demetrio Ramos Pérez: El proceso del regreso de Fernando VII a España en el proceso emancipador: las expediciones marítimas. (pp. 269-292). Historia General de España y América. Volumen XIII. Emancipación y nacionalidades americanas. Madrid, 1.992, página 273.

¹⁰² Carlos Newland: “Las consecuencias económicas de la independencia iberoamericana.” Revista de Historia Económica. Año IX. Otoño de 1991, n. 3, pp. 581-586.

¹⁰³ Marina Alfonso Mola: “Armadores...” página 516.

compraventa de buques en la bahía con el consiguiente aumento de los precios, por lo que se recurre a otros enclaves (Gibraltar, Algeciras, Málaga, Huelva, Génova y Malta) para la adquisición de bastimentos a precios más módicos. Y, tercera, aparece de nuevo la práctica de contrata de barcos de reducido porte a cargo de fletadores únicos (a la que se apunta la Comisión de Arbitrios y Reemplazos), que había estado muy atenuada en los años precedentes. Ahora bien, el movimiento portuario de Cádiz, tras alcanzar sus máximas cotas en número de buques puestos al servicio del sector exportador y realmente despachados en 1802, 1809-1810 y 1815, se va a mantener estable en un tono de considerable actividad hasta 1818, antes de sumirse en un progresivo letargo, consecuencia directa del nuevo rumbo de los movimientos independentistas, aunque el sector naviero lucha por sobrevivir abriéndose a rutas alternativas de larga distancia o buscando fletes a cargo de la Real Hacienda para el transporte de tropas.¹⁰⁴

En el gráfico adjunto se muestra el número de embarcaciones que entran en el puerto de Cádiz durante el período (1800-1815). Total 33.926 naves entradas incluyendo las 7.374 de procedencia indeterminada.* Es decir, que sin incluir estas últimas tendríamos una cifra de 26.552 bastimentos entrados, como se refleja más adelante en cuadro nº 1.



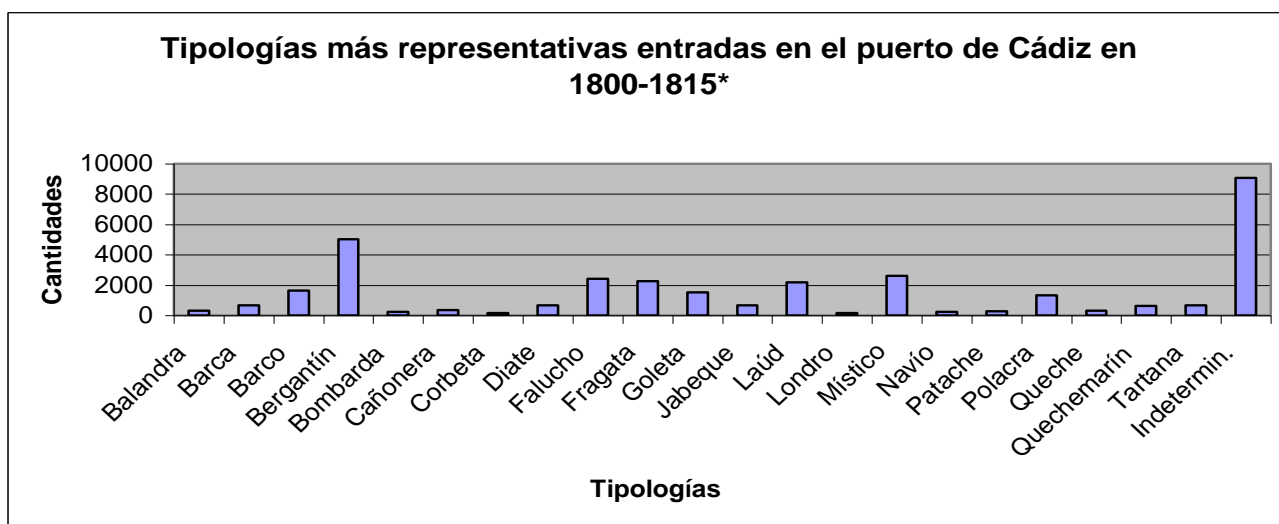
(*) Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: el Vigía de Cádiz utilizada para todos los años, excepto para 1812 en que se tomaron los datos del diario gaditano “El Redactor General”.

¹⁰⁴ Marina Alfonso Mola: “Armadores....” página 517.

8. ESTUDIO DE LA TIPOLOGÍA Y SU EVOLUCIÓN.

El medio, la función y las disponibilidades son los factores que en cualquier latitud y época imponen el tipo de buques. A ellos cabría añadir otros que corresponden al mundo cultural y social de los pueblos, mentalidades, concepciones, prioridades y circunstancias políticas y sociales.¹⁰⁵ A Cádiz y a su movimiento portuario en 1800-1815 les son de plena aplicación estas premisas.

Con los datos de que disponemos proporcionados por los partes Oficiales del Vigía de Cádiz, intentaremos dar una visión de conjunto de los tipos las embarcaciones mercantes entradas en Cádiz a lo largo del período 1800-1815 procedentes de cuatro continentes. Además trataremos de contestar a otras dos preguntas: ¿Qué cambios verdaderamente significativos han ocurrido durante esos 16 años? ¿Por qué?



(*) Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: el Vigía de Cádiz utilizada para todos los años, excepto para 1812 en que se tomaron los datos del diario gaditano El Redactor General.

¹⁰⁵ Hugo O'Donnell y Duque de Estrada: "Tipología naval española de los siglos XVI a XVIII" en Luis A. Ribot García y Luigi de la Rosa: *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*. Madrid, 2003 pp. 15-36, pág. 15.

En este gráfico y siguiendo el orden de mayor a menor, observamos que el máximo registro durante el período 1800-1815 es el representado por el valor absoluto de tipos indeterminados con 9.068 naves, lo que supone el 26,72% de las 33.926 entradas. A continuación tenemos los siguientes registros: el bergantín con 5.027 unidades (14,81%); místico con 2.623 (7,73%); falucho, 2.394 (7,05%); fragata, 2.252 (6,63%); laúd, 2.165 (6,38%); barco, 1.645 (4,84%); goleta, 1.521 (4,48%); polacra, 1.341 (3,95%); jabeque, 663 (1,95%); tartana, 657 (1,93%); diate, 648 (1,91%); barca, 644 (1,89%); quechemarín, 612 (1,80%), cañonera, 339 (0,99%); balandra, 321 (0,94%); queche, 300 (0,88%); patache, 274 (0,80%); navío, 246 (0,72%); bombardarda, 229 (0,67%); corbeta, 155 (0,45%) y londro, 137 (0,40%). O sea que el porcentaje total de los tipos más representativos entrados en el puerto de Cádiz en el período 1800-1815 asciende a un 97,40% de las 33.926 naves arribadas.

Después de analizados estos datos que nos aporta el Vigía, podemos deducir que a pesar de que el panorama que presentaba la ciudad de Cádiz desde el punto de vista comercial a comienzos del siglo XIX y que generalmente se prolongó hasta 1807 no era muy halagüeño, debido a los conflictos bélicos marítimos con la Gran Bretaña (iniciados con la batalla del cabo San Vicente en 1797) que perjudicaron al comercio con las colonias americanas y con Europa, en el puerto de Cádiz, aunque ofrecía un lamentable estado de conservación y calado¹⁰⁶, siguieron entrando embarcaciones de la más diversa tipología, cuyo uso dependía de la procedencia o el destino de las mismas y el tipo de carga que llevaban¹⁰⁷, obteniendo la dársena gaditana un lugar de renombre universal dentro del concierto internacional portuario sobre todo a partir de 1808 y hasta 1815 como podremos comprobar y verificar más adelante en un cuadro elaborado con los datos del Vigía donde se incluyen el total de los tipos arribados durante el período investigado, es decir en 1800-1815.

O sea, que a pesar de los altibajos sufridos en el número de entradas de estos bastimentos en el citado período, el puerto de Cádiz no perdió su hegemonía. Este argumento es corroborado por Manuel Bustos cuando pone de manifiesto que el puerto de Cádiz mantuvo relaciones comerciales, en grados diversos de intensidad, con todos los ámbitos que la economía-mundo había ido incorporando al tráfico internacional.¹⁰⁸

¹⁰⁶ Alberto Ramos Santana: Cádiz en el siglo XIX...página 31.

¹⁰⁷ Hilda Martín García: "Sobre el movimiento de barcos en el puerto de Cádiz". Diario La Voz de Cádiz. Cádiz, marzo 2009.

¹⁰⁸ Manuel Bustos Rodríguez: Cádiz y el sistema atlántico...página 351.

La explicación de ello se debe a su ubicación geográfica: su situación a la entrada del Océano Atlántico, al sur de la Península Ibérica, le comunicaba fácilmente con Portugal, Inglaterra, Holanda, costas de Francia, costas de Alemania, junto naturalmente con el litoral atlántico de América, además de por el Estrecho de Gibraltar con el norte de África, con el sureste de Francia, con Italia y los países europeos orientales. Sin duda, Cádiz era, según lo definiera J.F. Bourgoing en 1807, “cita de las riquezas de los dos mundos”¹⁰⁹; es decir, de Europa y América. El puerto de Cádiz servía también para completar la carga y dejar mercancías a los barcos europeos de la ruta hacia el este de África y las Indias Orientales. O bien para unir entre sí los dos grandes comercios ultramarinos: el de las Indias Occidentales y las Orientales.¹¹⁰

¹⁰⁹ J.F. Bourgoing: *Tableau de l’Espagne moderne*, vol III, página 205. París 1807.

¹¹⁰ Manuel Bustos Rodríguez: *Cádiz y el sistema atlántico...* página 354.

**Entradas anuales de la Tipología de barcos en el puerto de Cádiz en el período
1800-1815***

TIPOLOGÍA	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL
Balandra	04	06	15	11	08	-	01	02	13	38	66	54	20	15	26	42	321 (0,94%)
Barca	33	22	10	15	34	17	30	38	73	52	87	115	42	41	37	34	644 (1,89%)
Barco	04	19	-	01	-	19	-	80	112	19	48	45	1227	22	22	27	1645 (4,84%)
Bergantín	53	47	442	244	426	91	59	73	128	524	815	727	261	411	343	383	5027 (14,81%)
Bergantín-goleta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-	01	02	06	07	20	37 (0,10%)
Bergantín-paquete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	12	12	03	12	02	-	51 (0,15%)
Bergantín-polacra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	01	02	01	01	02	05	09	21 (0,06%)
Bombarda	-	-	-	-	06-	-	-	-	01	08	13	18	20	50	51	62	229 (0,67%)
Bombardera	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	03	-	-	-	03 (0,00%)
Bote	-	-	-	02	-	-	-	01	04	-	17	21	08	-	-	01	54 (0,15%)
Botecillo	-	-	-	-	-	-	01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	01 (0,00%)
Caique	-	-	-	-	-	-	-	01	-	02	03	01	05	-	-	-	12 (0,03%)
Calon	-	-	-	-	-	-	05	03	01	01	01	-	03	-	-	01	15 (0,04%)
Canario	-	03	-	-	02	-	-	-	02	06	01	01	-	06	02	02	25 (0,07%)
Candray	-	-	-	-	-	01	01	01	-	-	-	-	-	-	-	-	03 (0,00%)
Cañonera	-	-	-	-	-	-	72	76	41	06	40	63	01	21	18	01	339 (0,99%)
Carabela	-	-	-	-	-	01	-	03	-	-	09	03	-	-	-	-	16 (0,04%)
Charanguero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	04	-	-	-	04 (0,01%)
Corbeta	01	01	07	01	01	01	-	-	04	26	43	28	14	15	10	03	155 (0,45%)
Diate	02	03	38	32	72	30	32	33	05	17	100	87	29	57	41	70	648 (1,91%)
Falúa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-	01 (0,00%)
Falucho	96	78	14	22	16	112	74	126	155	97	380	391	365	187	171	110	2394 (7,05%)
Fragata	01	03	19	08	20	08	04	-	84	371	567	388	183	253	186	157	2252 (6,63%)
Fragata-paquete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	08	11	-	10	02	-	44 (0,12%)
Fragata-polacra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-	-	-	-	-	-	01 (0,00%)
Gabarra	-	01	04	04	05	-	06	05	03	07	10	04	-	01	02	03	55 (0,16%)
Galeota	02	-	-	03	06	-	01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12 (0,03%)
Galera	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-	-	-	-	-	01 (0,00%)
Goleta	25	30	97	67	60	11	26	27	37	170	274	224	149	120	101	103	1521 (4,48%)
Goleta-paquete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-	-	-	-	01	-	02 (0,00%)
Goleta-polacra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-	-	-	-	-	-	01 (0,00%)
Jábega	-	-	-	01	02	02	01	-	04	11	02	10	01	02	05	04	45 (0,13%)
Jabeque	09	05	06	09	29	15	10	13	29	71	67	72	41	107	84	96	663 (1,95%)
Jabeque-polacra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-	01 (0,00%)
Lancha	02	-	-	-	-	09	06	37	23	02	08	11	04	-	01	01	104 (0,30%)
Laúd	17	31	13	19	68	43	42	115	310	324	121	117	96	220	239	390	2165 (6,38%)
Londro	02	10	06	07	22	04	10	06	04	16	08	11	14	07	08	02	137 (0,40%)
Lugre	01	03	03	-	04	-	-	-	02	04	05	03	01	02	-	-	28 (0,08%)
Místico	38	81	28	57	55	179	150	202	192	104	337	370	273	188	189	180	2623 (7,73%)
Navío	-	04	07	07	06	29	01	-	04	47	38	36	51	10	03	03	246 (0,72%)
Obusera	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-	-	-	01 (0,00%)
Pailebot	-	-	-	-	-	-	-	01	-	-	-	-	02	-	-	01	05 (0,01%)
Paquebote	01	01	02	-	02	-	-	-	-	-	02	-	01	-	-	-	09 (0,02%)
Paquete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	08	-	-	-	08 (0,02%)
Pareja	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	02	02	01	-	05 (0,01%)
Patache	-	02	26	20	15	01	04	02	05	37	39	45	08	26	26	18	274 (0,80%)
Pingue	01	-	-	03	10	01	01	01	03	07	05	04	02	09	04	10	61 (0,17%)
Polacra	09	08	61	46	117	51	12	16	22	115	178	238	81	117	117	153	1341 (3,95%)
Queche	14	04	55	16	50	18	03	04	03	14	14	12	12	09	23	49	300 (0,88%)
Quechamarín	02	02	16	06	10	-	-	-	18	69	115	112	38	65	61	98	612 (1,80%)
Rasca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	02	-	-	01	05 (0,01%)
Saetía	-	-	01	02	02	-	-	-	-	-	01	-	-	-	-	-	06 (0,01%)
Sumaca	-	-	01	-	-	-	-	-	-	-	01	-	-	01	02	01	06 (0,01%)
Tartana	12	07	05	09	18	27	06	68	77	45	49	63	38	90	87	56	657 (1,93%)
Trabacolo	-	-	-	-	-	03	01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	04 (0,01%)
Urca	-	-	02	02	03	01	-	-	-	-	06	01	-	-	-	02	18 (0,05%)
Sin determinar	31	97	327	201	317	107	814	790	512	58	3056	2568	113	32	45	-	9068 (26,72%)
TOTAL	360	468	1205	815	1386	781	1373	1724	1835	2293	6552	5872	3126	2116	1927	2093	33.926

(*) Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: el Vigía de Cádiz utilizada para todos los años, excepto para 1812 en que se tomaron los datos del diario gaditano “El Redactor General”.

A continuación, y tomando como referencia el cuadro de la página anterior, describimos el total de las modalidades de los barcos, anotadas por orden alfabético, que arribaron al puerto de Cádiz en el período 1800-1815.

Balandra.

Según los datos proporcionados por el registro del Vigía, las 321 balandras arribadas al puerto de Cádiz durante el período 1800-1815, suponen el 0,94% sobre el total de las 33.926 entradas. Su representación más significativa la tenemos en los períodos 1809-1812 con 178 unidades (0,52%) y 1813-1815 con 83 (0,24%). El mayor número de unidades del primer período tiene su explicación en que, al ser un barco de origen inglés, fue empleado por los británicos que eran aliados en la guerra de la Independencia contra el invasor francés. Se utilizó también como mercante en el comercio hispano-británico. Las cifras tan reducidas del segundo período se deben a que a medida que se iba consolidando la victoria de los españoles y sus aliados, estos barcos -sobre todo los de guerra- se iban retirando.

Esta embarcación presenta cubierta de un solo palo donde se larga una vela cangreja y a veces se complementa con una escandalosa redonda o de cuchillo, y uno o varios foques a proa. En algunos casos se lleva también una vela mayor redonda. Se emplean para la pesca y la navegación costera, principalmente en los mares del Norte y Báltico. Parece ser que de origen inglés. Es muy marinera y los corsarios y piratas la emplearon mucho en sus expediciones filibusteras y, para darles más andar, solían poner una o dos velas cuadas en lo alto del palo y grandes treos y barrederas en la parte baja. Su tonelaje oscilaba entre 30 y 50 toneladas.¹¹¹

Barca.

Hacen acto de presencia en Cádiz en el período investigado 1800-1815, con un número total de 644 unidades lo que supone un 1,89% sobre el total de los 33.926 bastimentos. De los cinco grupos de años en que hemos dividido el período investigado, cabe destacar su representación en el trienio 1806-1808 (105 unidades -0,30%-) el cuatrienio 1809-1812 (296 unidades -0,87%-) y finalmente el trienio 1813-1815 (112 uds. -0,33%-).

Constituye el nombre genérico de toda embarcación menor dedicada a la pesca, tráfico costero, fluvial o portuario, así como a servicios

¹¹¹ Rafael Monleón y Torres: Construcciones navales. Tomo I A-F. Reproducción facsímil sin numerar. Madrid 1989.

auxiliares de los buques. Un tipo de barca muy importante es la denominada barca de bou dedicada a la pesca con el mismo nombre de arte, propia del Mediterráneo. Los primeros bous se remolcaban mediante 2 embarcaciones exactamente iguales que navegaban paralelamente algo distanciadas una de otra -pareja- tirando cada una de ellas de una banda con lo que se conseguía que la gola del arte permaneciera abierta. Más modernamente el uso de las puertas permitió mantener igualmente separadas las bandas del arte con una sola embarcación. El hecho de que las dos embarcaciones navegaran juntas, como una yunta de bueyes, se debe al nombre de bou (buey en catalán) con que se conoce el arte.¹¹² El bou procedía de las costas del levante español y en el primer tercio del siglo XIX el sistema estaba prácticamente monopolizado por catalanes, valencianos y mallorquines. Según afirma Alberto Ramos, se han encontrado testimonios fechados en 1815 de roces y enfrentamientos entre armadores catalanes de bou, asentados en Cádiz y valencianos residentes en el Puerto de Santa María, por el control de la pesca en la zona gaditana.¹¹³

Barco.

Tenemos un número considerable de ellos en el puerto gaditano a lo largo del período investigado: 1.645 barcos recalán en la dársena de Cádiz lo que supone un 4,84 % sobre el total de las 33.926 entradas. Sus aportaciones más significativas al movimiento portuario, se reflejan a continuación: 1806-1808 (192 unidades -0,56%-) y 1809-1812 (1.339 uds. -3,94%-). Lo que nos llama la atención es esta última cifra, registrándose en el año de 1812 la cantidad de 1.227 barcos que en su gran mayoría (1.083) son españoles procedentes casi todos de la costa onubense y un pequeño grupo del levante español. El resto de los 144 barcos se lo reparte Portugal. Sucede esto porque en plena guerra de la independencia se reduce la navegación de altura realizada por bastimentos de gran porte y en consecuencia hay que recurrir en última instancia al comercio de cabotaje que en su labor emplea barcos de pequeñas dimensiones y reducida arboladura.

Aquí se entiende por barco una embarcación pequeña del tráfico costero, distinguiéndose tres clases principales entre los denominados barcos masteleros o dotados de gavias: las gabarras, que eran las mayores,

¹¹² José María Martínez-Hidalgo y Terán: Enciclopedia ... volumen I, página 731.

¹¹³ Alberto Ramos Santana: Cádiz en el siglo XIX...página 90.

los barcos otorgados, de tamaño medio, y los barcos luengos, más pequeños y los más ligeros.¹¹⁴

Bergantín.

Según el Vigía, en la dársena gaditana durante 1800-1815 aparecen en número de 5.027 lo que significa un 14,81% sobre el total de los 33.926 bastimentos entrados durante esa etapa. Destacamos su presencia más significativa en los períodos 1800-1802 (542 unidades -1,59%-), 1803-1805 (761 uds. -2,24%-), 1809-1812 (2.327 uds. -6,85%-) y 1813-1815 (1.137 uds. -3,35%-).

Durante el transcurso de la guerra de la Independencia (obsérvese el ciclo 1809-1812, en el que se refleja la mayor cantidad de bergantines, exactamente 2.327, de los cuatro períodos reseñados) el número de este tipo va aumentando motivado por la gran aportación de bergantines ingleses -no olvidemos que Inglaterra ostenta la supremacía marítima- con la presencia de 1.180 unidades procedentes de Londres, Plymouth, Dalmouth, Liverpool, Portsmouth, Bristol y otros enclaves portuarios ingleses, es decir el 50,70% sobre el total de dicho ciclo. Ello demuestra el gran momento en que se hallan las relaciones hispano-británicas y que servirá de trampolín al comercio gaditano en un momento en que Cádiz lo necesita. La aportación española de bergantines fue de 716 (30,76%) y procedían de las colonias de Ultramar (Nueva España, Nueva Granada, Río de la Plata, y Cuba) así como de todo el territorio peninsular, particularmente de la zona atlántica y cantábrica. No hay que dejar al margen los bergantines americanos que hacen acto de presencia en el puerto gaditano en número de 373 (16,02%), que llegan generalmente de la fachada atlántica de Estados Unidos (Alejandría, Nueva York, Boston, Charleston, Filadelfia y Baltimore entre otros puertos) y de Canadá (Terranova): estos últimos son los famosos barcos del bacalao. El 0,90%, que corresponde a 21 unidades, se lo reparten entre prusianos, austriacos, suecos, marroquíes, papemburgueses, argelinos y otomanos; 19 bergantines son de procedencia indeterminada (0,81%) y, finalmente, 18 son portugueses (0,77%).

En el período 1813-1815 hay un descenso (1.137 unidades -un 3,50% menos que en el período anterior-), lógico si tenemos en cuenta que nos hallamos en las postrimerías del conflicto hispano-francés (donde los ingleses paulatinamente van retirando sus bergantines de guerra del puerto

¹¹⁴ José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ...* volumen I, pp.577-578.

de Cádiz) y sólo en el último año -1815- vuelve la normalidad peninsular. En resumen, un período marcado a diferencia del anterior, por una menor presencia inglesa (479, o sea un 42,12% sobre el total de los 1.137), española (con la aportación de 386 bergantines -33,94%-) y americana, con 64 -5,62%-; este último caso consecuencia de la guerra anglo-estadounidense¹¹⁵ que en 1814 causó grandes estragos en el comercio exterior de Estados Unidos, hasta tal punto que en ese año tan sólo se registra la entrada de 1 bergantín americano en el puerto de Cádiz. Si embargo existe una mayor participación sueca con 86 bastimentos de este tipo (7,56%) que llegan de puertos como Uddevalla, Estocolmo, Bergen Karlskrona, y Goteborg; francesa -Marsella, El Havre, Burdeos, Nantes- con 48 (4,22%) y finalmente, holandesa -Róterdam, Ámsterdam, Maasluis, Dordrecht, y Zierikzee entre otros- con 14 unidades (1,23%).

Barco generalmente de dos mástiles, con todo su aparejo formado por velas cuadradas; es decir, velas dispuestas en los mástiles colgando de vergas transversales respecto al eje longitudinal de la nave (el que va desde la proa a la popa). Aparece en la segunda mitad del siglo XVII y se empleó de forma generalizada hasta el siglo XIX. Eran buques extremadamente rápidos y ágiles en la maniobra, y apropiado para tráfico entre continentes. Barco de construcción fina, aproximadamente de unos 40 metros de eslora y con un tonelaje medio inferior a 100 toneladas. Teniendo en cuenta que el bergantín era un barco universalmente implantado, no podemos sorprendernos su alta presencia en el puerto de Cádiz. Asimismo, su concentración estaba muy extendida en el Atlántico Norte, lo que explica que países como Estados Unidos, Inglaterra, Dinamarca, Francia, Suecia, empleasen esta embarcación.

Los bergantines fueron empleados como buques para tráfico mercante, pero también como corsarios, gracias a su velocidad, que les permitía escapar de navíos y fragatas, y alcanzar a toda clase de tráfico mercante. De esta forma las armadas incorporaron a su vez al bergantín, que portaba normalmente hasta una docena de piezas en cubierta, para exploración y lucha contra la piratería.

¹¹⁵ La causa de la guerra hay que buscarla en el deseo estadounidense en defender su presumible derecho de comercial libremente con cualquier nación, incluso en épocas de guerra. Las guerras entre Gran Bretaña y Francia durante la época napoleónica resultaron en un embargo británico al comercio americano con Francia, que acabó derivando en guerra abierta. A pesar de las dificultades de ambas partes para entablar la guerra, Estados Unidos inició la invasión de Canadá en 1812. Gran Bretaña, atada de pies y manos por la situación del continente europeo, poco o nada podía hacer con las primeras escaramuzas, pero cuando se consuma el fin de Napoleón en 1814, envía una expedición militar a las costas estadounidenses que se adentra hasta Washington, arrasando y saqueando la ciudad en represalia. Almudena Hernández Ruigómez: "Efectos de la Guerra de la Independencia Española en la política estadounidense". *Cuadernos dieciochistas*, nº 8. (2007). Universidad de Salamanca, pp. 37-58.

Los tipos híbridos de bergantín por la adopción de velamen áurico se extendieron en todas las marinas de finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, destacando sobre todos los bergantines-goleta (además, bergantín-jabeque y bergantín-polacra), que permitían las maniobras a cargo de una tripulación reducida, lo cual implicaba un ahorro para los armadores.¹¹⁶

Bergantín-goleta.

Su presencia en el puerto de Cádiz es escasa, resultando sólo un 0,10% sobre el total de las 33.926 entradas. Este tipo, es de construcción más fina que el bergantín redondo y con el palo mayor aparejado de goleta, así como el de mesana si tiene tres.

Bergantín-paquete.

La aportación en el período 1800-1815 es de 51, también muy poco significativa, aunque algo más que la del anterior, es decir del 0,15% sobre el total. Presenta el mismo diseño que el bergantín redondo y su función es la de servir como buque de correos.

Bergantín-polacra.

Hacen acto de presencia en Cádiz en una cantidad de 21, o sea un 0,06%. Polacra de dos palos, cofa en el mayor y casco de bergantín redondo. Los hay con masteleros de juanetes sobre crucetas. Algunos lo denominaron bergantín de palo tiple -es decir, de una sola pieza-.¹¹⁷

Bombarda.

Su participación en el movimiento portuario de Cádiz es netamente española con un número total de 229 unidades, es decir un 0,67% sobre el total y su representación más significativa la hallamos en el tramo final de la guerra de la Independencia (1813-1815) con la aportación de 163 naves - 0,48%-, cuando los españoles, a medida que van ganando terreno a los franceses, van consolidando su posición.

¹¹⁶ Marina Alfonso Mola: "La flota colonial española en la Edad Moderna. Una visión panorámica." XIII Encuentros de Historia y Arqueología, San Fernando, 1998, pp. 13-49.

¹¹⁷ Martín Fernández de Navarrete: Diccionario marítimo español, Madrid, 1834, página 92.

Embarcación de dos palos de cruz pero sin cofas, que fue propia del Mediterráneo; uno tiple casi en el centro y otro a popa, además de velas cuadas podía largar una cangreja y tres foques. Su misión era someter bajo el tiro curvo de sus piezas de artillería a las fortificaciones, plazas y puertos ocupados por una aglomeración de barcos enemigos, objetivos contra los que su fuego se manifestaba muy eficaz. Su inventor fue el ingeniero naval vasco-francés Bernardo Renau, llamado por su exigua estatura Petit-Renau, que más tarde estuvo al servicio de España dedicado a las fortificaciones. Característico de este bastimento era el pozo, muy reforzado, que ubicado en el lugar que debía ocupar el trinquete, servía para montar uno o dos morteros, a los que añadían entre seis y 18 cañones, distribuidos en las dos bandas.¹¹⁸ El acto de atacar una plaza, puerto o castillo con bombardas se le denominaba “bomdeo”.¹¹⁹ La marina francesa hacia el año 1800 construyó modelos con 15 metros de eslora y 3 velas.¹²⁰

Bombardera.

Registramos sólo 3, todas ellas en el año 1812. Ello quiere decir que nos encontramos con un prácticamente nulo, o sea el 0,00% sobre el total.

Es un buque o lancha que monta varios morteros para bombardear.¹²¹

Bote.

Aparecen en la dársena gaditana una cantidad de 54, o lo que es lo mismo, un 0,15% sobre las 33.926 entradas.

Embarcación menor sin cubierta. Se clasifican con arreglo a su empleo, materiales de construcción y aparejo. Algunas de las partes de los botes tienen los mismos nombres que sus similares de un buque. Los medios de propulsión pueden ser los remos y la vela (más modernamente, también la hélice). Hay tres sistemas tradicionales de construcción de botes: a tope en el que los tablones que constituyen el forro se colocan canteando unos con otros, sin montar, apoyados sobre las cuadernas de manera que la superficie exterior aparezca a paño o lisa, y las costuras se calafatean con estopas o desperdicios de algodón. Es el sistema más empleado. El segundo sistema es el denominado de tingladillo en el cual

¹¹⁸ José Quintero González: La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776), Madrid 2004, pp. 218-219.

¹¹⁹ José María Martínez-Hidalgo y Terán: Enciclopedia ... volumen I, página 692.

¹²⁰ Eberhard Urban: 1.000 barcos: los barcos de vela, barcos de vapor y trasatlánticos más conocidos de todos los tiempos. Barcelona, 2007, página 71.

¹²¹ Martín Fernández de Navarrete: Diccionario ... página 100.

los tablones del forro van sobre cuadernas, pero el canto inferior de cada uno monta sobre el superior de la traca siguiente y van clavados uno a otro, además de hacerlo a las cuadernas. En este sistema no se precisa calafatear las costuras, pues la humedad hincha y aprieta unos contra otros los cantos.

Por último tenemos el sistema de construcción en diagonal en el que el bote tiene doble forro, formando los tablones de uno y otro un ángulo de 45° con la quilla, y entre sí unos 90°. Esta construcción, aunque algo pesada es muy resistente, por lo que se emplea en lanchas y embarcaciones destinadas a conducir grandes pesos. Los aparejos más usados en los botes de vela son: al tercio, al cuarto y también con velas cangrejas, guairas, tarquinas, místicas, latinas y batículos.¹²²

Botecillo.

Sólo 1 unidad (0,00%) localizada en 1806. También denominado chalana, es un bote de pequeñas dimensiones de proa aguda, popa cortada y fondo plano, capaz sólo de transportar cinco o seis hombres, que sirve para el uso de la maestranza en sus pequeños trabajos al costado de los buques y particularmente en los diques de carena, cuando tienen agua. Se suele utilizar en parajes de poco calado.¹²³

Caique.

De representación luso-española, recalán en Cádiz 12 unidades, equivalentes a un 0,03% sobre el total, 11 de ellas en el período 1809-1812.

Embarcación parecida a la lancha cañonera que lleva a proa una pieza de grueso calibre; su casco era robusto y calaba poco, plana y muy ligera.¹²⁴

Calón.

Son 15 las que anclan en Cádiz -0,04%-. Embarcación de origen portugués dedicada al tráfico de cabotaje con aparejo latino.

¹²² José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ...* volumen I, pp. 723-724.

¹²³ Martín Fernández de Navarrete: *Diccionario ...* página 200.

¹²⁴ José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ...* volumen I, página 894.

Canario.

Figuran 25 naves de este tipo en Cádiz, lo que equivale al 0,07% sobre el total de las 33.926 naves entradas, registrándose su presencia más significativa en el período 1813-1815 con 10 unidades -0,02%-. Embarcación de aparejo latino que se usó en el Mediterráneo y en las Islas Canarias.¹²⁵

Candray.

Poco que comentar respecto a este bastimento, del que aparecen sólo 3 unidades. Barco de dos proas usado en el tráfico de algunos puertos y bahías, lleva velas místicas y varios remos. Con frecuencia se denomina candray de playa. Son muy típicos los empleados en el transporte de sal por los caños de La Carraca y bahía de Cádiz.¹²⁶

Cañonera.

Según el registro del Vigía, arriban al puerto gaditano en una cantidad de 339 unidades, o sea el 0,99% sobre el total, siendo el período de mayor representación (189 unidades -0,55%-) el de 1806-1808, es decir coincidiendo el fin de las guerras marítimas con Inglaterra y el comienzo de la guerra de la Independencia, mientras que en el período que camina hacia la normalidad peninsular (1813-1815) su número decrece considerablemente (40 unidades -0,11%-). Españolas casi en su totalidad, estas lanchas de guerra fueron fundamentales en la resistencia gaditana frente al invasor francés.

El apelativo se aplica al barco, barca o lancha armada de cañones. Son particularmente célebres las lanchas cañoneras empleadas por Antonio Barceló en el sitio de Gibraltar (1779-1782) siendo muy parecidas a éstas las que entraron en Cádiz en la primera década del siglo XIX.¹²⁷ En las costas francesas y holandesas, a principios de 1800, se construyeron varios cientos de este tipo de embarcaciones con tres cañones anticipándose a una invasión de Gran Bretaña. La famosa chaloupe-cannonière, construida en

¹²⁵ José de Lorenzo, Gonzalo de Murga y Martín Ferreiro: *Diccionario marítimo español*, Madrid 1865, página 123.

¹²⁶ Martín Fernández de Navarrete: *Diccionario ...* página 137.

¹²⁷ José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ...* volumen II, página 41.

Holanda, tenía aparejo tipo goleta pero estaba equipada también como una galera. Potencialmente podía navegar a una considerable velocidad, haciendo dos viajes al día en condiciones favorables, y ayudando a transportar un gran número de tropas invasoras.¹²⁸

Carabela.

Por ser una nave lenta casi no se utilizó para el comercio a finales del XVIII y principios del XIX. Sin embargo podemos encontrar en nuestro movimiento portuario 16 unidades que representan el 0,04% sobre el total.

Nave cuyo casco, tanto por las formas como por las proporciones, unido a las características del aparejo la hacían particularmente apta para barloventear. La típica carabela lusitana tenía un desplazamiento de 60 toneladas, 75 pies de eslora entre perpendiculares, 25 de manga, dos o tres palos con velas latinas sin bauprés y sin trinquete; el mayor en la medianía, izaba una antena de longitud igual a la eslora.¹²⁹

Charanguero.

Sólo 4 naves de esta tipología en la dársena gaditana, o lo que es lo mismo un 0,04% de representación.

Barco costanero de Andalucía y singularmente del Guadalquivir. Carece de cubierta, y sólo tiene un palo a proa con vela al tercio, un botalón para un foque y una mesana pequeña.¹³⁰

Corbeta.

Los datos que tenemos de su representación en la bahía gaditana quedan como sigue: un total de 155 unidades que equivale al 0,45% sobre el total, destacando su mayor presencia en Cádiz en el período 1809-1812, con 111 bastimentos (0,33%) de esta tipología. Como barco de guerra, los españoles y los ingleses la emplearon eficazmente en la guerra de la Independencia. Al mismo tiempo a partir del año 1810 las españolas fueron de gran utilidad en el intento de la sofocación de los movimientos independentistas de ultramar (Venezuela y Río de la Plata).

¹²⁸ Tonny Gibbons: *La enciclopedia de los barcos*. Madrid, 2001, página 77.

¹²⁹ José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ...* volumen II, pp. 51-52.

¹³⁰ Martín Fernández de Navarrete: *Diccionario...* página 201.

La corbeta, al igual que la fragata, es un nombre histórico que ya se aplicaba a buques ligeros de dos palos en la marina del siglo XVIII que disponían de una única cubierta de combate con una única batería y raramente más de 20 cañones. Su misión era la escolta del tráfico mercante, vigilancia litoral y a veces exploración para las escuadras de guerra. Al igual que la fragata, desapareció a mediados del siglo XIX para volver a aparecer en la Primera Guerra Mundial.

A mediados del siglo XVIII porta aparejo de velas cuadras. Al principio llevaban dos palos con una vela (cebadera) en el bauprés. Más adelante, a principios del siglo XIX, su aparejo se elevó a tres palos de gran altura con velas cuadradas a las que se añadió una vela de cangreja en el palo de mesana. También completaban la arboladura los sobrejuanetes, bonetas y estays. Su tonelaje está entre 600 y 2.000 toneladas.

En realidad eran pequeñas fragatas a las que se les dotaba de mayor superficie en el velamen. Existían dos clases, la corbeta y la corbeta ligera. Esta última derivó, con el transcurso del tiempo, hacia el aparejo de una sola vela, siendo el origen del denominado cúter.¹³¹

Diate.

Observemos las cifras que registra su presencia, según el Vigía, en la dársena gaditana durante el período investigado 1800-1815: 648 unidades, una cantidad que significa el 1,91% sobre el total; siendo el período 1809-1812 el más significativo con el registro de 233 unidades -0,68%-, y que pone de manifiesto las buenas relaciones comerciales hispano-lusas en una etapa difícil debido al conflicto bélico por el que atravesaba España y que hemos reseñado con anterioridad. Estos diates portugueses, en su gran mayoría, proceden -además de Lisboa como foco principal de partida- de la costa del Algarve teniendo como enclaves portuarios a Faro, Tavira, Villanova de Portimão y Villarreal de San Antonio.

Es una embarcación típicamente portuguesa de dos palos y velas cangrejas. Se utilizó en el comercio de cabotaje.¹³²

¹³¹ Rafael Monleón y Torres: Construcciones ... Tomo I. A-F. Reproducción facsímil, Madrid 1989.

¹³² Rafael Monleón y Torres: Construcciones ... Tomo I. A-F. Reproducción facsímil, Madrid 1989.

Falúa.

Solamente 1 unidad que se registra en 1814. Bastimento destinado al uso de jefes de Estado, almirantes y autoridades de los puertos. No existe un tipo determinado, sino que se aplica a toda lancha o bote especialmente dispuesto para conducir a personas principales. Las falúas del siglo XVIII, o falucas, como se decía antiguamente, eran grandes botes con dos o más remeros, uno o dos palos y lujosa carroza a popa. Además de los remos empleaban velas latinas, o místicas como en las que había para el transporte de pasajeros en la bahía de Algeciras. Algunas falúas de reyes y almirantes constituyeron verdaderos alardes de suntuosidad.¹³³

Falucho.

Tenemos una cifra bastante aceptable de faluchos en el puerto de Cádiz en los dieciséis años que engloban nuestro estudio: un total de 2.394 embarcaciones que equivale al 7,05% sobre el total de las 33.926 entradas.

A raíz de la batalla de Trafalgar empiezan a aflorar la llegada de faluchos al puerto de Cádiz, siendo destacables los entrados en el período 1806-1808 (355 -1,04%-), 1809-1812 (1.233 -3,63%-) y, finalmente, 1813-1815 (468 -1,37%-). Si analizamos estos datos, veremos que en el período central sobresale la mayor cantidad de faluchos debido a que por causa de la guerra contra Napoleón y las dificultades planteadas por los movimientos rebeldes en la América española que hacen muy difícil un desarrollo positivo del comercio ultramarino, es necesario recurrir al comercio de cabotaje para paliar la comprometida situación.

Nave propia del Mediterráneo típica del siglo XVIII y parte del XIX. Baja de borda, llevaba dos palos ligeramente inclinados hacia proa y con velas latinas. Eran naves muy pequeñas usadas en la pesca, transporte, y a veces también en la guerra o el corso -gran número de faluchos corsarios arribaron a Cádiz-.

Los faluchos de guerra que hacen el servicio de guardacostas y los mercantes destinados a la navegación de cabotaje, llevaban además un palo mesana para vela cangreja o latina y un botolón para un gran foque y tanto los unos como los otros suelen armar remos cuando las circunstancias lo exigen. Los de guerra solían tener la popa redonda. Son embarcaciones de mucho andar y buen gobierno y se ciñen fácilmente en cinco cuartas. Las

¹³³ José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ...volumen III*, página 316.

dimensiones aproximadas de este barco eran de 17 metros de eslora y 6 de manga no sobrepasando, los faluchos de mayor porte, las 100 toneladas.¹³⁴ En España los faluchos de guerra se dividían en faluchos de primera y de segunda. Los de primera llevaban hasta 60 hombre de dotación y en los de segunda no excedían de 40 y su armamento consistía en un cañón del 12 montado en colisa.¹³⁵

En Cataluña, y con el nombre de barcas de mitjana existieron todavía por todo el primer cuarto del siglo XX. Hermanadas con los quillats valencianos, las barcas de mitjana se diferenciaban en el tonelaje, mayor en los quillats, también de roda recta en vez de lanzada.

Fragata.

Sus cifras en el puerto gaditano son considerables. Totalizamos 2.252 embarcaciones de este tipo, lo que supone un 6,63% sobre el total de las 33.926 entradas. Constituyendo su representación más destacada la de los períodos 1809-1812 (1.509 unidades -4,68%-) y 1813-1815 (596 unidades -1,75%-). Según los datos del Vigía, dentro de la elevada cifra de fragatas en el cuatrienio reseñado, tan sólo 136 son de guerra lo que representa el 9,01% sobre el total de ese millar y medio, existiendo un predominio de las inglesas -con base la gran mayoría de ellas en Gibraltar- (84 unidades -61,76%- del total de las 136-) sobre las españolas -con base en Cádiz, El Ferrol, Cartagena y Escombreras- (50 unidades -36,76%-), mientras tan sólo 2 (-1,47%-) son portuguesas.

El resto de las fragatas son mercantes, o sea 1.373. Una cantidad considerable y que se debe a la gran reactivación comercial propiciada por el tratado de alianza entre España y Gran Bretaña firmado en 1809 que produjo consecuencias benéficas¹³⁶ sobre la actividad del tráfico del puerto gaditano en donde recalán este tipo de naves procedentes de Hispanoamérica (Cuba y Nueva España fundamentalmente, seguidos por Venezuela y Nueva Granada y en menor escala el Virreinato de Río de la Plata), Estados Unidos (puertos de la fachada atlántica como Nueva York, Filadelfia, Norfolk, Charleston, Portsmouth, Baltimore, Newburyport, Wilmington y Boston, entre otros) e Inglaterra (Londres, Liverpool, Deal, Portsmouth, Plymouth y Bristol) principalmente.

¹³⁴ Rafael Monleón y Torres: *Construcciones ...* Tomo I. A-F. Reproducción facsímil, Madrid 1.989.

¹³⁵ José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ...* volumen III, página 318.

¹³⁶ Marina Alfonso Mola: "El tráfico marítimo de la Carrera de Indias en las agitadas aguas de las Independencias" en Hernán Asdrúbal Silva, *Historia económica del cono sur de América: La era de las revoluciones y la independencia*, pp. 245-252, México 2010.

Es una embarcación de tres palos: palo macho, mastelero y mastelerillo, con cofas y vergas en todos ellos. La fragata es el gran barco por excelencia y se vincula con los períodos de paz en el mar, además de constituirse en la nave de las rutas marítimas seguras. Era inicialmente una nave de reducidas dimensiones, de unos 10 metros de eslora que navegaba generalmente por el Mediterráneo. Durante el siglo XVI aumentó de tamaño y pasó a las rutas del Atlántico, convirtiéndose en el siglo XVII en un buque rápido, que a menudo utilizaban los corsarios. Las de guerra, sólo tenían una batería corrida entre los puentes, además de la cubierta, a diferencia de los navíos, que, aparte de éstas en cubierta, tenían dos o tres corridas entre los puentes. Disponían en popa de una amplia cámara para el capitán y varios pequeños camarotes para los oficiales. La tripulación se alojaba en la proa, debajo de la cubierta. Desplazaban aproximadamente de 600 a 700 toneladas. El prototipo técnico de fragata entró en escena por primera vez al estallar la Guerra de los Siete Años. Su tamaño y armamento fueron aumentando con el tiempo de modo que, hacia 1800, algunos de estos barcos llevaban hasta 55 cañones.

Hay que destacar el modelo de fragata española construido a finales de julio de 1734 en La Carraca (Isla de León) por Cipriano Austrán basado en las proporciones de los navíos que anteriormente había construido, y que debía dar como resultado unas fragatas veleras. Aptas para navegar con cualquier tiempo. Sus medidas principales serían: eslora 53 codos, quilla 45 codos y 18 pulgadas, manga 15 codos y 6 pulgadas, puntal 7 codos y 15 pulgadas, plan 7 codos y 15 pulgadas, y, finalmente, astilla muerta 15 pulgadas. En cuanto a la artillería, montaría en la primera cubierta 18 cañones de a 12 libras con 18 remos por banda y en el alcázar 6 cañones de a 4 libras. Alcázar y castillo se unirían mediante un falso puente con la finalidad de aligerar de peso a la embarcación y evitar que la mar entorpeciera el trabajo de los marineros y causara daños innecesarios.¹³⁷

Las fragatas se consideraron las embarcaciones por antonomasia de la Carrera de Indias en la etapa final del tráfico. Su éxito es bien fácil de comprender, ya que desde finales del siglo XVII se llamaron fragatas a todos aquellos barcos mercantes cuya principal característica era el ser más rápidos que los demás buques de su época, lo que asoció el concepto de fragata al de velocidad y determinó la característica de la fragata del siglo XVIII y principios del XIX: la proliferación de velas para facilitar la propulsión.¹³⁸

¹³⁷ José Quintero González: *La Carraca...*pp.235-236.

¹³⁸ Marina Alfonso Mola: *La flota colonial...*pp. 31-37.

Su misión en la época de vela era muy parecida a la del crucero protegido o ligero de finales del XIX: proteger el tráfico mercante ultramarino, siendo muy importante su participación en la lucha contra corsarios por su velocidad, atacar el tráfico del enemigo en caso de guerra y en las unidades más grandes y mejor preparadas combatir en auxilio de los navíos de línea. También desempeñaban una importante misión destacada en exploración por delante y los flancos de la armada en una época en la que no existían radares ni radios para enterarse de donde podía estar el peligro.

¿Por qué las citadas fragatas de guerra anclan en el puerto de Cádiz? No olvidemos que el período 1809-1812 constituye una etapa álgida de la guerra de la Independencia y será la Marina hispana en colaboración con la británica, en el teatro de operaciones de la bahía gaditana, la que entable los combates contra los franceses con un claro objetivo: asegurarse el dominio del mar o impedirselo al enemigo, consiguiendo así el control de las comunicaciones propias e interceptando las del oponente.¹³⁹

Fragata-paquete.

Tenemos 44 unidades (0,12% sobre las 33.926 entradas), repartidas entre los dos períodos citados en la tipología precedentemente, 24 -0,07%- en el 1º -1809-1812- y 12 -0,03%- en el 2º -1813-1815-.

Presenta prácticamente el mismo diseño que la fragata, con la diferencia que su función únicamente es la de transportar correspondencia. Generalmente estos barcos-paquetes (bergantines, fragatas, goletas) según el Vigía entraban en el puerto de Cádiz procedentes de La Coruña y de Falmouth o Southampton (sur de Inglaterra).

Fragata-polacra.

Localizamos sólo una unidad. Embarcación que en el palo mayor tiene aparejo de fragata y en el de proa (trinquete) de polacra.

¹³⁹ Hermenegildo Franco Castañón: “La Marina en la Guerra de la Independencia”. Revista General de Marina. Vol 255, Agosto-Septiembre, números 8 y 9, pp. 257-266, Madrid 2008.

Gabarra

Están presentes en el movimiento portuario de Cádiz 55 bastimentos (0,16%) característicos de este tipo, aunque bastante dispersos, siendo su representación más destacada la que hallamos en el bienio 1809-1810 con 10 unidades.

Constituye un tipo de barca grande que sirve para cargar y descargar, y lastrar y deslastrar a los buques en el interior de los puertos: algunas hacen navegación de cabotaje; según Fernández Navarrete dice: “embarcación mediana que se usa en las costas de Andalucía”.¹⁴⁰ También se utilizan para transportes por ríos. Los tipos de gabarras se corresponden con las posibilidades de navegación sobre diversas redes fluviales: la gabarra flamenca, la gabarra del Sena de 300 toneladas de carga, la gabarra renana de 200 a 300 toneladas.¹⁴¹

Galeota.

Exiguo comentario es el que podemos hacer sobre este tipo. Únicamente destacamos 12 unidades en el puerto gaditano que representan el 0,03% sobre el total, dándose el mayor número de ellas en el período 1803-1804: 9 unidades.

Se trata de una galera menor que consta de 16 o 20 remos por banda y sólo un hombre en cada uno.¹⁴²

Galera.

Sólo registramos la presencia de 1 unidad en los dieciséis años transcurridos, localizada en 1810. Poco que explicar sobre esea tipo, salvo que es una “rara avis” en el movimiento portuario de Cádiz y que consideramos como un vestigio anacrónico del pasado cuya funcionalidad es la de ser una nave auxiliar. No obstante y con relación a lo argumentado, hay que exponer la opinión -que corrobora lo dicho sobre esta embarcación- de Marina Alfonso Mola cuando afirma que pese a que es posible navegar los océanos remando a bordo de galeras (tipo mediterráneo por antonomasia), las embarcaciones de remos son obviamente inadecuadas para estos menesteres.¹⁴³ En pleno siglo XVIII España mantiene aún su

¹⁴⁰ Martín Fernández de Navarrete: Diccionario... página 286.

¹⁴¹ Pierre George: Diccionario Akal de Geografía, Madrid 2007, página 281.

¹⁴² Martín Fernández de Navarrete: Diccionario... página 288.

¹⁴³ Marina Alfonso Mola: La flota colonial...pp. 34-35.

escuadra de galeras cartageneras.¹⁴⁴ Este bastimento tiene la característica de tener mucha eslora. De remo y vela que con algunas variaciones de tamaño y construcción, se usó, sobre todo en el mar Mediterráneo por espacio de nueve siglos hasta fines del XIX.

Goleta.

En el puerto de Cádiz su presencia refleja 1.521 unidades, es decir el 4,48% sobre el total de los 33.926 bastimentos, registrándose las cifras más significativas en los períodos: 1800-1802, 1809-1812 y, finalmente, 1813-1815.

El término goleta parece que fue empleado por primera vez en Gloucester en 1713, con motivo de la botadura de una embarcación de este tipo, obra de cierto capitán Andrew Robinson. Originalmente las goletas tenían dos palos y el mayor era tan alto o más que el de trinquete; pero enseguida se construyeron con cuatro, cinco, seis e incluso siete palos.¹⁴⁵

Se afianza como uno de los tipos clave de la ruta americana a causa de su adecuación al tonelaje requerido -desplazaba unas 100 toneladas de peso- y a su velocidad, fundamentada en las velas áuricas (o de cuchillo, descendientes directas de las latinas) que arbola en sus dos palos y que eran muy adecuadas para navegar ciñendo al máximo con el viento en contra; así como también sus numerosas variantes (falucho-goleta, místico-goleta, polacra-goleta y tartana-goleta), en las que entra el juego el hermafroditismo con el velamen redondo (las goletas de la matrícula gaditana son en gran parte de construcción norteamericana).¹⁴⁶

Se supone descendiente de los “jats” holandeses del siglo XVIII, por haber sido éstos las primeras embarcaciones en usar velas cangrejas en lugar de las cuadras. Son barcos muy ligeros y finos (fundamentalmente de la fachada atlántica) muy propios para el cabotaje y para el corso. La escasez de madera debida al exceso de construcciones navales empezó a hacerse perceptible en Europa a principios del siglo XVIII e impulsó el desarrollo de esta industria en Norteamérica donde la materia prima era abundante, de modo que fue allí donde la goleta adquirió las formas de carena notablemente mejoradas que caracterizan a este tipo de buque ligero o mediano de pequeño porte y dedicado al tráfico comercial.

¹⁴⁴ José de Lorenzo, Gonzalo de Murga y Martín Ferreiro: *Diccionario ...* pp.273-274.

¹⁴⁵ Manuel Figueras y Mario García: *Navíos y veleros. III Volumen. Historia, modelos y técnicas.* Barcelona, 1993. Página 622.

¹⁴⁶ Marina Alfonso Mola: *La flota colonial...* página 36.

La goleta fue muy utilizada para navegar en alta mar y también en las expediciones más allá de los cabos (o sea, que no se empleó en singladuras costeras), exactamente en territorios de ultramar.

En definitiva, la goleta (el famoso schooner, de gran predicamento en la navegación de larga distancia antes de diseñarse los clippers de los años 20 del siglo XIX, último resultado de toda la evolución de los barcos de vela hacia el fin de acortar el tiempo de navegación)¹⁴⁷ fue el barco preferido por muchos armadores de Europa, y sólo a finales del siglo XIX fue confinado a la navegación de cabotaje por el Mediterráneo.¹⁴⁸

Goleta-paquete.

Aparecen sólo 2 unidades (0,00%). Variante de la modalidad de goleta cuyo cometido era el de transportar correspondencia. Es decir, era el típico buque correos.

Goleta-polacra.

Únicamente registramos 1 embarcación de este tipo. Como principal característica tiene el palo mayor aparejado de goleta y trinquete con dos velas cuadradas y cangreja, sin cofas ni crucetas.

Jábega.

La tipología de esta embarcación de cercanía costera (mayormente se emplea en playas) aparece representada en el puerto de Cádiz por 45 unidades, que descargaron sardinas, o lo que es lo mismo, el 0,13% sobre el total de las 33.926 naves arribadas. Destaca su mayor presencia en 1809-1812 con 24 unidades (0,07%) y en 1813-1815 con 11 (0,03%).

La barca de jábega es un bastimento construido de madera, movido a remos (nunca a vela) de línea airosa y elegante que se remonta a épocas fenicias. Nave esencialmente de pesca; precisamente de ella toma su nombre el sistema de pesca -jábega- muy empleado en las playas de la provincia gaditana de Conil y Barbate y en la onubense de Isla Cristina, además de ser muy propias del litoral malagueño. Consta de una red de más de cien brazas de largo compuesta de un copo central y dos bandas, de

¹⁴⁷ Marina Alfonso Mola: *La flota colonial...* página 49.

¹⁴⁸ Anónimo: "La edad de oro de la vela" *Historia de la navegación desde el siglo XVIII hasta nuestros días*. Barcelona 2001, página 2.

las cuales se tira de tierra por medio de cabos sumamente largos. Carece de cubierta, existiendo un pequeño atisbo de ella en la proa a modo de incipiente “castillo de proa”, sobre el que va una tabla movable que sirve de asiento al remero que maneja el remo impar, “proel”, y un tablón que recibe el nombre de “tacón de patear”, por ser sobre el que el proel golpea con su remo avisando el comienzo de la subasta de pesca. El número de remos es siempre impar.¹⁴⁹ Hay referencias de que en épocas aún recientes las había de 11 y el record de las que se tiene memoria alcanza el número de 25. Lo que sí todas tienen son las rodas de proa y popa prolongadas sobre la borda, formando una airosa curva. La de proa lleva en su parte superior una especie de rodete de madera (“caperol”). La jábega no tiene timón, que dificultaría el acto de calar el arte, ya que esta operación se efectúa por la popa, donde forzosamente habría de fijarse el timón. Para dirigirla se usa un gran remo (“espadilla”) que se apoya sobre una pieza que sobresale por la aleta de estribor (“tragante”). Arquean de 2 a 3 toneladas y tienen una eslora de 7 a 9 metros y prácticamente carecen de quilla, que apenas sobresale del fondo, que se protege con dos bandas de madera (“carenas”) para evitar que roce sobre la arena de la playa o los maderos sobre los que se desliza.

Jabeque.

Representado en la dársena gaditana por 663 unidades, que equivale al 1,95% sobre el total, sus números más significativos se dan en 1809-1812 (251 naves) y 1813-1815 (287 uds.). Tan altas cifras se explican por el comercio de cabotaje -precisamente porque sus pequeñas dimensiones facilitan la labor- que llevan a cabo a través del litoral español, en una etapa en que la situación bélica por la que atraviesa España lo aconseja. En el primer período citado la mayoría son españoles, 186 (74,10%) y en menor medida ingleses, 54 (21,51%), para finalizar con 114 marroquíes, (4,39%). Otras son procedentes de Gibraltar y en contadas ocasiones, de Argel, Túnez (Imperio Otomano africano) y Reino de Cerdeña.

El jabeque es un barco típicamente mediterráneo, arbolaba tres palos, el trinquete caído hacia proa, y el mayor o mesana casi en candela o verticales. En los tres izaban velas latinas y en ocasiones de calma de viento también armaban remos. Los hubo, asimismo, de guerra con aparejo de polacra, a los que se denominaba jabeques redondos.¹⁵⁰ El casco caracterizábase por una proa robusta y con gran lanzamiento, saliendo de ella la roda a modo de espolón, sobre el cual un bauprés servía para armar la vela del trinquete; la cubierta alta de popa o toldilla, sobresalía mucho,

¹⁴⁹ Miguel Álvarez Calvente: *La Jábega*. Extracto de la Revista Jábega nº 4, Málaga 1.973 pp-54-57.

¹⁵⁰ José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ...* Volumen 1. Página 572.

constituyendo una plataforma volante que recordaba la popa de la galera. La relación manga-eslora venía a ser de 1 a 4, el desplazamiento de 30 a 60 toneladas en los de pesca y hasta 300 y 400 toneladas en los de guerra (con batería de 24 cañones de a ocho libras) y mercantes. La fábrica de jabeques por un astillero real supuso una auténtica novedad. Su objetivo lo marcó claramente el marqués de la Ensenada al jefe de la escuadra Pedro de la Cerda, para que “salgan a perseguir a las fragatas y jabeques argelinos que atacan las costas de España.”¹⁵¹ Antiguamente había también jabeques con velas cuadradas, pero siempre en palos enterizos excepto el de mesana; éstos, que eran muy comunes en Italia, se llamaban más propiamente chambequines. A mediados del siglo XVIII se inicia un programa de construcción de buques de este tipo. También Julián Amich hace en su diccionario marítimo importantes consideraciones en torno a esta embarcación.¹⁵²

Jabeque-polacra.

Su aportación al movimiento portuario gaditano es de sólo 1 unidad. Además del jabeque clásico, los españoles y franceses modifican la estructura de éste y crean, a mediados del siglo XVIII, el llamado jabeque-polacra. La diferencia fundamental con el jabeque era el aparejo. En lugar de velas latinas o triangulares portaban velas cuadradas en los palos mayor y trinquete. Estaban dotados de una batería de artillería que oscilaba entre los 16 y los 24 cañones.¹⁵³

Lancha.

Anclan en el puerto de Cádiz 104 unidades, siendo su mayor aportación en el período 1806-1808 con 66 unidades.

¹⁵¹ Hugo O'Donnell y Duque de Estrada: “Tipología naval ...” en Luis A. Ribot García y Luigi De Rosa: *Naves, puertos ...* pp.15-36.

¹⁵² “Esta embarcación de origen árabe de características tan marineras ha sobrevivido sin grandes modificaciones durante siglos enteros. Se trata del veloz y marinero bastimento que los corsarios berberiscos usaban para asolar impunemente nuestras costas hasta que el general Barceló, con su experiencia propia, convenció al Gobierno para que construyese una flota de jabeques ,a fin de combatir la piratería. Así se hizo, con excelentes resultados, gracias a los jabeques de guerra, que montaban hasta treinta y dos cañones. El jabeque típico fue muy empleado en el pasado como embarcación de cabotaje, y todavía navegan algunos de ellos. Su casco es fino y alargado.” Julián Amich Bert: *Diccionario marítimo moderno*, Barcelona, 1971, página 236.

¹⁵³ Francisco José Díaz y Díaz y Luis Alberto Gómez Muñoz: *Atlas enciclopédico digital de barcos de guerra*. León, 1.999. Sin numerar.

La más grande y fuerte de las embarcaciones menores del servicio del buque y la que se emplea en las faenas de anclas y cualesquiera otras de algún esfuerzo, como cargar cosas de peso, transportar gente, etc., siendo su figura o construcción adecuada al intento; aunque las hay también de tingladillo, particularmente entre las extranjeras. Se maneja al remo y a la vela. Suele llamarse por equivalente chalupa.¹⁵⁴

Laúd.

Su presencia en Cádiz, confirmada por el registro del Vigía, ofrece 2.165 barcos, es decir el 6,38% sobre el total. Las cifras más representativas destacan en los períodos de 1806-1808 (467 unidades), 1809-1812 (658) y, por último 1813-1815 dónde registramos 849 unidades.

Es una embarcación menor de muy poca eslora y poca manga, su peso oscilaba entre 50 y 60 toneladas, con un solo palo, muy inclinado hacia proa, y aparejo latino, botalón con un foque y una mesana a popa. Estuvo muy difundido en todo el Mediterráneo y se empleó en la pesca y como medio de transporte. Los franceses lo llaman lut, los catalanes llaut o llaud, los italianos laudo y los castellanos laúd. Semejante a un falucho, algunos la hacen equivalente a barca.¹⁵⁵

Es curioso cómo un minúsculo barco de pesca asentado en el Mediterráneo se lanza al comercio atlántico. ¿Por qué? Respondamos a esta interrogante. Al comienzo de las guerras marítimas con Inglaterra, la guerra de la Independencia y los brotes independentistas de las colonias hispanoamericanas, el comercio de España con el Nuevo Mundo (comercio colonial) sufrió una considerable contracción que, por consiguiente, produjo un considerable varapalo a la economía española en general y a la gaditana en particular (aunque a esta última no afectó los dos últimos conflictos referidos tanto como a otros puertos -Santander, La Coruña, Barcelona, Málaga, Bilbao, Valencia, Tarragona-). La navegación de altura realizada por bergantines, goletas, navíos, fragatas, por la causa apuntada, fue objeto de un notable perjuicio. Es por lo que para paliar en cierta manera esta crisis económica, este tipo de embarcación pesquera (dedicada también al transporte), el laúd, se desplazó aunque no en gran medida, según se ha podido comprobar por los registros anuales del Vigía, del Mediterráneo al Atlántico para efectuar una navegación de cabotaje -y no más allá porque este tipo de embarcación no estaba capacitada para

¹⁵⁴ Martín Fernández de Navarrete: Diccionario... página 329.

¹⁵⁵ Martín Fernández de Navarrete: Diccionario... página 334.

mayores empresas- que cubriría la franja costera cantábrica y la costa hispano-portuguesa, desde Marín a Tarifa pasando por Oporto, Figueira da Foz, Lisboa, Faro, Tavira, Villarreal de San Antonio, Ayamonte, Huelva, San Juan del Puerto, Cartaya, Sanlúcar de Barrameda, Sevilla, Conil y Cádiz, aliviando en cierta manera el alicaído comercio atlántico.

Londro.

Los bastimentos que arriban al puerto de Cádiz, pertenecientes a esta modalidad son un total de 137, equivalente al 0,40% sobre el total de las 33.926 naves que anclan en la dársena. Su mayor aportación queda establecida en el período 1809-1812 con 49 unidades.

Pequeña embarcación de cabotaje que empezó a utilizarse en la Edad Media. En los comienzos del siglo XVII todavía era de remo y vela, y sin cubierta, pero luego alcanzó las dimensiones de la galera, armando hasta 25 remos por banda, y el número de tripulantes ascendió a 150. Menor que la galeota y el bergantín, su capacidad de carga era muy reducida, estimándose en la citada centuria unas 5 toneladas.¹⁵⁶ Sin embargo en el siglo XVIII ya ha perdido los remos y ha dejado de ser de la familia de la galera, construyéndose con cubiertas y una empavesada con varias portas por donde asomaban algunas pequeñas piezas de artillería o pedreros. Desplazaba entre 50 y 100 toneladas.¹⁵⁷

Lugre.

Sólo anclan 28 en la dársena gaditana en nuestro movimiento portuario de 1800-1815, o lo que es lo mismo el 0,08% sobre el total. Cantidades muy poco significativas se dan en cada uno de los cinco períodos establecidos.

Buque pequeño de formas finas a popa y llenas de proa, en ocasiones entablado de tingladillo, bastante calado a popa, dos o tres palos con algo de caída y velas tarquinas o al tercio, encima de las cuales solían izar unas gavias volantes, completando su parejo uno o varios focues. Se usaron mucho en la pesca frente a las costas británicas y en el tráfico de cabotaje por las francesas del canal de la Mancha. Por las características de sus

¹⁵⁶ Francisco Alejandro Vargas, Carlos Bas Peired: Gran Enciclopedia del mar. Volumen 6, Pamplona, 1975, página 271.

¹⁵⁷ José María Martínez-Hidalgo y Terán: Enciclopedia ... Volumen IV, página 236.

aparejos se distinguieron varios tipos de lugres, como los de Falmouth, Deal y Normandía. Entre los ingleses los había que variaban poco del yol y queche cangrejo de ahora, particularmente los destinados a la pesca de arrastre, que llevaban una vela mayor muy grande con el pujamen al aire y una mesana del mismo corte junto con uno o más foques. En otros un aparejo se reducía a dos velas grandes al tercio, la de proa superior en área a la otra. El típico lugre de tres palos era de origen francés y empleóse como embarcación de carga, mientras que los ingleses se preocupaban más frecuentemente en la pesca, recreo o como embarcación de servicio de rada de los grandes buques. Hubo lugres de guerra armados con 8 o 10 piezas de artillería.¹⁵⁸

Místico.

Muy abundante en la bahía de Cádiz en el período investigado, tanto que ocupa el segundo lugar en unidades aportadas, inmediatamente después del bergantín: 2.623, o sea un 7,73% sobre el total. Los períodos más destacables son 1806-1808 (544 unidades), 1809-1812 (1.084) y 1813-1815 (557). Llama la atención el segundo período, por tan elevada cifra -más del doble que el primero-; no olvidemos que los portugueses aliados de España en la lucha contra el invasor francés, prestaron una muy importante colaboración en el desarrollo del comercio de cabotaje durante este período haciendo acto de presencia sus místicos en una cantidad del 38,37% (después del 54,88% de la aportación española), mientras los místicos ingleses figuran tan sólo en un 4,61%.

Bastimento de cabotaje (lo que no significa que no puedan hacer en ocasiones la singladura América-España, como ocurre en el caso de 5 de ellos que en 1810 llegan de Nueva España 1, Puerto Rico 1 y Venezuela 3) de dos o tres palos y de aparejo muy parecido al jabeque, con un tonelaje medio de aproximadamente 150 toneladas. Sus velas aunque latinas no son exactamente triangulares porque las entenas son más cortas que las ordinarias y se colocan más verticales. Los palos también se diferencian de los de aquél en que están verticales o más bien caídos hacia popa y el trinquete es más largo y grueso que el llamado mayor, las entenas son ligadas y tienen el car más corto. En lugar de batallol a proa, usan bauprés de firme con botalón de foque y su mesana es igual a la de los jabeques y faluchos.¹⁵⁹ Aparejo compuesto del latino y del quechemarín, propio del Mediterráneo, en particular de la costa catalana donde los había de travesía.

¹⁵⁸ José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ...* Volumen IV, página 277.

¹⁵⁹ Rafael Monleón y Torres: *Construcciones ...* Tomo II. G-O. Reproducción facsímil sin numerar, Madrid 1989.

Han existido misticos dedicados a guardacostas de unos 30 metros de eslora y de 4 a 10 cañones.¹⁶⁰

Navío.

Según el registro del Vigía, tenemos en Cádiz durante el período 1800-1815 un total de 246 navíos lo que supone un 0,72% sobre el total de las 33.926 embarcaciones entradas. Tenemos una muy significativa presencia de estas naves en el período 1809-1812 (172 unidades) ya que hay que tener en cuenta que en este cuatrienio españoles e ingleses combaten a Napoleón en la Guerra de la Independencia en el que resulta decisiva la intervención de ambas marinas. No es extraña, pues, la presencia de ese considerable número de navíos (procedentes los españoles de los puertos de El Ferrol y Cartagena y los ingleses del sur de Gran Bretaña, fundamentalmente de los puertos de Plymouth y Portsmouth, además de la colonia de Gibraltar, que juega un importante papel como base para el aprovisionamiento de estos barcos) en el puerto de Cádiz.

El navío es un nombre genérico de un buque o embarcación de grandes dimensiones, en particular los de guerra, y velas cuadras de dos o más cubiertas o baterías corridas y armados de más de 60 cañones, empleados. El desplazamiento oscilaba entre las 1.200 y 4.000 toneladas. El navío de guerra tuvo sus orígenes en el cambio radical de la estrategia y planteamiento del combate naval ocurrido en el siglo XVI. Las marinas de guerra adoptan la disposición de línea de combate como medio de afrontar las batallas, lo que supone un cambio táctico que da nombre a los grandes buques de la época, los “navíos de línea”. Se adopta el sistema de doble cuaderna que confería al armazón mayor resistencia, llegando el grosor de los costados, con frecuencia a 60 cm. A principios del siglo XVIII se generaliza en Europa el timón de rueda, en lugar de la barra horizontal como medio de gobierno del navío; se comienzan a utilizar también las bombas de achique, y el aparejo se estandariza suprimiéndose algún tipo de velas y creándose otros como el estay.

No podemos dejar al margen el tipo de navío de línea diseñado por Antonio Gaztañeta en 1713 construido en el astillero de Guarnizo (Santander). Tiene en la eslora la base del diseño complementada con una reducción del puntal respecto a las medidas tradicionales. Las secciones transversales del navío se diseñaban mediante un método geométrico definido por Cruz Apestegui como de transición, porque la zona central de

¹⁶⁰ José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ...* Volumen IV, página 612.

la embarcación continuaba trazándose de manera similar a la tradicional. Esta embarcación, bastante larga y robusta, resultaba muy estable y marinera, capaz de navegar sin lastre (verdadera innovación en la época).¹⁶¹

Desde 1769, y hasta 1784, el modelo que prevalece es el francés, al ponerse al frente de la construcción naval a François Gautier, produciéndose en general buques menos veleros y estables. De 1784 hasta finales de siglo se vuelven a adoptar criterios nacionales bajo la dirección de Romero Landa y Retamosa. En este período se llega al máximo perfeccionamiento basado en la experiencia y en el cálculo. Los buques españoles construidos en este período son superiores a los ingleses y franceses, alcanzándose con el dos puentes Montañés óptimos resultados, pudiéndose hablar de un sistema absolutamente nacional.¹⁶² El navío de línea más grande jamás construido fue el español Santísima Trinidad con 136 cañones y 4 morteros, que fue construido (con arreglo a planos inspirados -pese a predominar el estilo francés- en un proyecto inglés) y botado en 1769 en La Habana (Cuba), y se hundió al sur de Cádiz, tras su captura en la batalla de Trafalgar (1805).

Con respecto al nombre de los navíos hay que diferenciar, entre los navíos españoles y los extranjeros. Estos últimos durante la guerra con Inglaterra, procedían sobre todo del Mediterráneo y de Francia, sin embargo a partir del inicio del conflicto francés, los navíos pasaron a tener nombres ingleses. El nombre de los navíos españoles coincide en su mayor parte con nombres de mujer y de advocaciones marianas. Algunos navíos militares, en plena guerra adoptan el nombre de héroes tantos de la guerra que nos ocupa como de otros hechos patrióticos que pretenden rememorar.¹⁶³ Los navíos de línea españoles, en la guerra de la Independencia (1808-1814), colaboraron principalmente en el mantenimiento de las comunicaciones con América y con la propia Inglaterra. Hacia tierras americanas, aparte del tráfico normal que pudimos desarrollar, hubimos de atender al envío, desde 1812, de varios contingentes de tropas para combatir a los insurrectos, en convoyes escoltados por fragatas.¹⁶⁴

¹⁶¹ José Quintero González: *La Carraca ...*, página 33.

¹⁶² Hugo O'Donnell y Duque de Estrada: "Tipología naval ..." en Luis A. Ribot García y Luigi De Rosa: *Naves, puertos ...* pp. 15-36.

¹⁶³ Hilda Martín García: "Barcos velas y aparejos en los mares de 1812" *Diario la Voz de Cádiz*. Cádiz marzo de 2010.

¹⁶⁴ Emilio de Diego García: "El mar en la Guerra de la Independencia." *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Volumen extraordinario, Madrid 2007, pp.59-70.

Obusera.

Nada más que 1 unidad hay presente (en 1812) en el puerto de Cádiz.

Lancha o embarcación armada con uno o dos morteros de menor calibre y por tanto de menor peso y reacción que los de la galeota-lombarda. Eran generalmente barcos movidos a remo y se emplearon en muchas ocasiones, sobre todo a finales del siglo XVII y comienzos del XIX.¹⁶⁵

Pailebote.

Únicamente 5 barcos en nuestro movimiento portuario (0,01%).

Goleta pequeña sin gavias, rasa y fina. La voz deriva del inglés pilot's boat (embarcación de práctico). Generalmente de dos palos, usada en el tráfico de cabotaje. La ventaja de este tipo de embarcación estribaba en su sencillo manejo, para el que precisaba de pocos tripulantes. Si originariamente se aplicó la denominación de pailebote sólo a las goletas pequeñas, después se extendió a las mayores sin gavias, como las americanas de cuatro, cinco y hasta siete palos. Como nota curiosa cabe destacar que hasta su desaparición los tripulantes participaban en las operaciones de carga y descarga, desempeñando generalmente la función de maquinilleros y percibiendo por ello una remuneración extraordinaria por cada día trabajado.¹⁶⁶

Paquebote.

Anclan en el puerto gaditano la exigua cifra de 9 unidades (0,02%).

Embarcación semejante al bergantín, pero no tan fina; además llevaba vela mayor redonda, como las fragatas, y mesana en vez de cangreja, envergada en el esnón o husillo. Por lo regular solían servir para correo.¹⁶⁷

¹⁶⁵ José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ...* Volumen V, página 27.

¹⁶⁶ Francisco Alejandro Vargas, Carlos Bas Peired: *Gran enciclopedia ...* Volumen 8, pp. 60-61.

¹⁶⁷ José de Lorenzo, Gonzalo de Murga y Martín Ferreiro: *Diccionario ...* página 397.

Paquete.

Presentes en Cádiz en una cantidad de 8 bastimentos (0,02%).

Correo trasatlántico o paquebote. Usóse comúnmente para designar a los barcos de velas empleados en el transporte de correspondencia y pasajeros entre la Península y las Antillas.

Pareja.

Sólo 5 unidades procedentes de Málaga y Almería (en el cómputo de naves según el registro del Vigía, consideramos el conjunto como una unidad) en el puerto de Cádiz (0,01%), donde descargaron pescado.

Conjunto de dos embarcaciones de pesca iguales con las que se remolca un arte de arrastre, cada una de ellas de la correspondiente pernada del mismo y debido a lo cual la boca de éste se mantiene abierta en buenas condiciones para la pesca, sin necesidad de utilizar puertas.

El origen de las parejas parece encontrarse en el Mediterráneo, eran de cubierta corrida y navegaban a vela con aparejo latino. También se denominaron barcas de "bou" " porque arrastraban el arte como una pareja de bueyes al igual que un arado, al poder trabajar en profundidades y con artes mayores los aparejos pesaban más, levantándose mediante unos grandes tornos de madera, precursores de las actuales maquinillas, movidos por unas largas barras del mismo material que empujaban los marineros. Con frecuencia también utilizaban velas de forma triangular denominadas pollacas, dispuestas lateralmente en unas perchas o tangones que sobresalían, una por cada banda de la embarcación, en la parte de popa del palo mayor.¹⁶⁸ Las dimensiones normales de este género de embarcación eran: 13 metros de eslora, 4 de manga y 1,5 de puntal. Las rodas de proa y popa eran redondeadas. Algunas de estas barcas estaban provistas de una quilla muy pronunciada, en cuyo caso se las conocía con el nombre de quilladas, Otras, por el contrario, se caracterizaron por el fondo extraordinariamente plano. Estos bastimentos, antaño tan abundantes y tripuladas por 14 o 15 hombres que se dedicaban a la pesca en cercanías e la costa, tenían que vararse cada día en tierra, en cuya faena se utilizaban bueyes, caballos o en algunos casos, cabestrantes.

¹⁶⁸ José María Martínez-Hidalgo y Terán: Enciclopedia ... Volumen V, página 84.

Patache.

Su registro en el puerto gaditano está avalado por la presencia de 274 unidades que corresponden al 0,80% sobre el total de las 33.926 entradas, registrándose la mayor presencia en 1809-1812 (129 ejemplares). Barco eminentemente español asentado en la costa gallega y asturiana, de cuyos principales puertos como son El Ferrol, Vigo, La Coruña, San Jenjo, Villagarcía de Arosa, Vivero y Gijón, Ribadesella, Luarca, Avilés, respectivamente, zarpan rumbo a Cádiz.

Embarcación de dos palos, y antiguamente de guerra, que se empleaba en escampavía y en las escuadras para llevar avisos, reconocer sus costas y guardar las entradas de los puertos. Armada con 8 o 10 cañones de pequeño calibre y cuya tripulación oscilaba entre 15 y 50 marineros y 20 o 40 soldados.¹⁶⁹ En labores de cabotaje era frecuente su uso en el norte de España. Lleva 2 palos triples -y no triples-, es decir palos de una sola pieza, sin cofas ni crucetas; el mayor aparejado de goleta, y el trinquete de polacra, pero sin juanete. Desplaza unas 30 toneladas de peso. Es de poco calado, una especie de mezcla entre un bergantín y una goleta. Fue utilizado sobre todo por la Armada española en los siglos XV, XVI, XVII y XVIII para la defensa y vigilancia de los territorios del imperio español en ultramar. Por su ligereza y velocidad de desplazamiento fue utilizado por corsarios españoles y holandeses para atacar navíos comerciales.¹⁷⁰

Pingue.

Sólo visitan Cádiz en el período investigado (1800-1815) una exigua cantidad de pingues: 61 que resultan el 0,17% sobre el total.

Embarcación de cabotaje de 300 toneladas como máximo, usada durante los siglos XVIII y XIX en el Mediterráneo occidental, en particular por los italianos en las costas de Liguria, Calabria y Sicilia. Su aparejo estaba formado por tres palos con velas latinas como los jabeques, aunque se diferenciaba de ellos por gastar un casco más lleno de proa y estrecho de popa. Características muy corrientes en los pingues italianos era, además de llevar el palo de mesana situado a babor del plano diametral con objeto de permitir el recorrido de la caña del timón, la de sustituir en caso de mal tiempo las velas latinas del trinquete y mayor por otras cuadras. También muy usados en Cataluña en el siglo XVIII.¹⁷¹

¹⁶⁹ Francisco Alejandro Vargas, Carlos Bas Peired: *Gran enciclopedia ...* Volumen 8, página 90.

¹⁷⁰ José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ...* Volumen V, página 206.

¹⁷¹ Varios autores: *Gran enciclopedia* Volumen 8, página 202.

Polacra.

Figuran en nuestro movimiento portuario la cantidad de 1.341, lo que supone el 3,95% sobre el total de las 33.926 entradas. Registrándose sus mayores aportaciones en los períodos de 1803-1805 (214 unidades) 1809-1812 (397) y, por último 1813-1815 (387). Las polacras otomanas fueron parte muy importante del movimiento portuario gaditano en lo que respecta a la exportación de trigo y otros cereales similares desde Asia Menor.

Buque de casco parecido al jabeque y al pingue, con dos palos tiples sin cofas ni crucetas y con el mismo velamen que los bergantines aunque con la ventaja sobre éstos de que arriando las velas superiores quedan al socaire de las inferiores y se aferran con más facilidad. Algunas tenían el palo mayor de goleta y se denominaban polacras-goletas; otras lo gastaban con cofas y se denominaban bergantines-polacras, y también las hubo de tres palos denominadas polacras-corbetas y polacras-barcas¹⁷²

Antiguamente había en el Mediterráneo algunas polacras con aparejo latino como los jabeques y otras con velas al tercio como los trabacolos, pero desde finales del siglo XVIII no se usaban más que la de las velas cuadas. Tenían un tonelaje medio entre 100 y 200 toneladas y se puede afirmar que es un barco otomano pero también hispánico, como lo demuestra -según el registro del Vigía- que en su gran mayoría las unidades proceden de Cataluña de puertos como Barcelona, Lloret de Mar, Cambrils, Sitges, Tarragona o de Valencia (representadas por el enclave portuario de Alicante, Valencia y Vinaroz) y finalmente de las radas malagueñas y algecireñas. El hecho de que la operación de estas unidades necesitase menos tripulación que los bergantines las hizo muy populares en el Mediterráneo, y consecuentemente las matrículas de estos puertos se nutrían de un considerable número de ellas, cuando no de las otomanas.¹⁷³

Queche.

Destaquemos su presencia en Cádiz con 330 barcos, o sea, el 0,88% sobre el total de todos los 33.926 bastimentos entrados; registrándose sus mayores cifras en 1803-1805 (84 unidades). Ello se explica por la entrada en vigor del decreto de neutrales aportando los queches (bátavos, prusianos, rusos, suecos, noruegos y daneses que procedían de puertos tan importantes del Mar del Norte como Kiel, Ámsterdam, Zierikzee, Maasluis,

¹⁷² José de Lorenzo, Gonzalo de Murga y Martín Ferreiro: *Diccionario ...* página 421.

¹⁷³ José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ...* Volumen V, página 457.

Bremen, Bergen, Emdem y Dantzig entre otros), su colaboración en el desarrollo del comercio no colonial.

Estamos ante el modelo de un velero de dos palos (el palo de mesana más bajo que el mayor) con vela Marconi, también llamada triangular. Tuvo su origen en el Mar del Norte (era frecuente distinguirlo en la costa holandesa) en el siglo XVII y se empleaba en el tráfico costero, pesca o correos. El típico queche izaba velas cangrejas en el mayor y mesana además de un par de foques, siendo raro el que llevaran más de éstos; el foque prole, amurado a un corto botalón. También largaban una gavia en el mayor, arbolado en el centro del buque. Originalmente el queoche era un barco con aparejo de cruz. A fines del siglo XVII y comienzos del siguiente izaban una mayor y gavia, y en el palo de mesana una vela cuadra y una latina.¹⁷⁴ De esta clase eran algunos queches ingleses armados con un mortero de grueso calibre a proa del palo mayor, donde gozaba de un gran sector de tiro. Después la mayor se cambió por cangreja, aunque continuaría usándose en los queches mercantes y pequeños una gavia volante.

Desplazaba un tonelaje medio de 150 toneladas, aunque también los había de 50. Muy parecido al yol, con la diferencia de que en el queche el palo de mesana va colocado más proa del eje del timón y en el yol queda más a popa. Sus principales características son: carencia absoluta de lanzamiento en sus extremidades, que son igualmente redondeadas y panzudas, fondos casi planos y mucha manga con relación a la eslora. Algunos queches, como los de pesca y cabotaje, están contenidos de tingladillo y su manga es solamente la mitad de la eslora por lo que resultan muy panzudos y en vez de quilla tienen una ancha zapata maciza que les permite quedar fácilmente varados en las playas cuando baja la marea. Tienen cubierta corrida. Llevaban una tripulación de 4 u 8 hombres y su casco era muy sólido y su división emplazaba en popa los camarotes de la tripulación; en el centro las bodegas para el pescado, el hielo, las velas y las provisiones; y en proa, el cabestrante para subir a bordo las redes. Un detalle curioso: si el viento estaba en calma, los marineros solían extender una de las velas de repuesto debajo de la quilla para aprovechar la corriente de la marea y hacer avanzar el queche.¹⁷⁵ Era embarcación de poco andar, particularmente de bolina, y gastaba orzas de deriva para no decaer mucho a sotavento.¹⁷⁶

¹⁷⁴ José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ... Volumen V*, pp. 623-624.

¹⁷⁵ Anónimo: "La edad de oro de la vela" *Historia de la navegación ...* Barcelona 2007, página 2.

¹⁷⁶ José de Lorenzo, Gonzalo de Murga y Martín Ferreiro: *Diccionario ...* página 437.

Quechemarín.

En Cádiz entraron un número de 612 generalmente procedentes de regiones tales como Vascongadas, Galicia, Cantabria y Asturias¹⁷⁷ (1,80% sobre el total de los 33.926 barcos). Su presencia más significativa la tenemos en el período 1809-1812 (334 unidades) y en 1813-1815 (224).

El quechemarín (con un tonelaje que oscila entre 20 y 60 toneladas) es una embarcación de pesca y cabotaje de muy mediano porte, de popa llana y proa recta con velas al tercio en dos palos y una mesana o batículo, un botalón con foque y gavia volantes o escandalosas en tiempos bonancibles, ayudándose con los remos en las clamás. Se usaba en las costas españolas y francesas del Cantábrico. El modelo español difiere del francés en que tiene siempre cubierta corrida, la popa suele ser redondeada y la proa con tajamar, curvas y gambotas; usa tres palos, el trinquete con vela al tercio, el mayor con cangreja y gavia volante y el bauprés con dos o tres foques y sirve siempre para el tráfico de cabotaje, siendo de mayor porte que los franceses.¹⁷⁸ A principios del siglo XIX algunos fueron tomando unas formas más finas, y por tanto empezaron a desarrollar más velocidad, y entonces pasaron a ser empleados en la guerra de corso y a denominarse lugres.¹⁷⁹

Rasca.

Son 5 las unidades presentes en Cádiz (0,01%).

Tradicional embarcación portuguesa, de pequeñas dimensiones y ligera, muy parecida al místico que se dedicaba al tráfico de cabotaje y a la pesca.¹⁸⁰

¹⁷⁷ Pese a encontrarnos en dicho período (1809-1812) en plena Guerra de la Independencia y en el que el comercio de subsistencias había quedado reducido a la más mínima expresión, eran muy frecuentes los quechemarines que transportaban a Cádiz, fundamentalmente desde el puerto de Gijón, partidas de productos alimenticios de primera necesidad como habichuelas y manteca, además de materias primas como madera, hierro...; enviándose desde Cádiz a Asturias considerables remesas de sal extraídas de las salinas cercanas a la localidad de San Fernando. Daniel Peribáñez Caveda: Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial (1750-1780). Gijón, 1992, página 243.

¹⁷⁸ José María Martínez-Hidalgo y Terán: Enciclopedia ... Volumen V, página 624

¹⁷⁹ Francisco Alejandro Vargas, Carlos Bas Peired: Gran enciclopedia... Volumen 9, página 34.

¹⁸⁰ Desgraciadamente no disponemos de autores especializados que en sus obras (diccionarios náuticos o similares) traten sobre esta embarcación. De todos modos parece ser -al menos así se deduce- (al igual que ocurre en el caso de la jábega) que toma su nombre de la red que lleva la misma denominación, o sea rasca.

Saetía.

Anclan en el puerto gaditano un total de 6 (0,01%).

Nave parecida a la galeota y por tanto menor que la galera, que aparece documentada en los países del mediterráneo occidental a partir del siglo XI. Tenía una sola cubierta y un máximo de tres palos, aparejados con velas latinas. Llevaba también remos, en número que varía, según las cifras entre 16 y 100, y se empleaba principalmente en la guerra y en el corso. En el siglo XV y siguiente el nombre de saetía se dio a una nave de alto bordo, parecida a la carabela y desprovista de remos, usada en el transporte. De las citas documentales se desprende que tenía una capacidad de carga de 50 toneladas y que su tripulación no alcanzaba las 10 personas. Afirmemos también que en el siglo XVIII, hay muchas saetías catalanas que en el XIX han desaparecido.¹⁸¹

Sumaca (o Zumaca).

Únicamente presentes en la dársena de Cádiz 6 embarcaciones de este tipo (0,01%).

Bastimento pequeño y mal construido, que se utilizó en el tráfico costero por el Brasil y Río de la Plata. Era muy planuda y con dos palos, el de proa aparejado de polacra, y el de popa de goleta sin gavia. Durante la guerra de la Independencia los argentinos armaron embarcaciones de esta clase.¹⁸² Sirvió también para travesías oceánicas (de ahí el que arribaran a Cádiz) y se emplearon tanto como mercantes como buques de guerra.

Tartana.

Su presencia en el puerto gaditano dentro de nuestro movimiento portuario se refleja en una cantidad total de 657 unidades, es decir el 1,93 % sobre el total; registrándose sus mayores aportaciones en los períodos 1809-1812 (195 unidades) y 1813-1815 (233 unidades).

Modalidad de embarcación perteneciente al grupo de las menores, de vela latina, con un palo perpendicular a la quilla en su centro, otro palito chico a proa, parecido a un asta de bandera, en que algunas largan una

¹⁸¹ Francisco Alejandro Vargas, Carlos Bas Peired: *Gran enciclopedia ...* Volumen 9, página 192.

¹⁸² José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ...* Volumen VI, página 351.

mesanilla, y a proa un botalón para los focos. Características de la tartana eran el arrufo y brusca del bao, ambos muy acusados y la popa cuadra. Algunas tartanas de bastante porte (su tonelaje oscilaba entre 60-70 toneladas) usaban gavia volante. Hoy apenas, si existe, pero en otro tiempo (y en esto hay total coincidencia con el registro del Vigía sobre tartanas llegadas desde la ciudad hispalense a Cádiz) hubo abundancia de ellas en la matrícula de Sevilla y otros puntos de España, así como en la costa sur de Francia y oeste de Italia. Se utilizaban para la pesca y el tráfico costero.¹⁸³

Trabacolo.

Sólo 4 unidades (0,01%) en el puerto.

Pequeño barco muy mangudo con fondos planos y mucho arrufo, empleado en el Adriático, para la pesca y navegación de cabotaje. Su aparejo se compone de dos palos en candela, llamados trinquete y mayor, con una vela al tercio en cada uno, aunque a veces puede llevar una cangreja en vez de aquella. Lleva también un largo botalón donde van armadas una o dos pollacas que se caracterizan por no ir envergadas a nervio o estay alguno, sino sujetas únicamente por las drizas respectivas.¹⁸⁴ Las 4 proceden del Adriático.

Urca.

Las 18 que encontramos en Cádiz a lo largo de todo el movimiento portuario, representan el 0,05% sobre el total, destacando el mayor número de unidades en 1810, con la presencia de 6 -todas ellas de guerra-, inglesas en su mayoría y procedentes de Lisboa -ya sabemos que la capital portuguesa fue el centro de operaciones del duque de Wellington a raíz de su desembarco en 1808- que colaboraron con la armada española en Cádiz haciendo frente al asedio francés.

Embarcación de carga de origen holandés muy llena en sus gálibos y con la popa redondeada. Su capacidad oscilaba entre las 60 y 200 toneladas. Arbolaba dos palos triples, uno en el centro donde izaba una mayor y una gavia, mientras que en el mesana largaba una vela cuadra y una bergantina, además de tres focos grandes y cebadera a proa. Sólo tenía una cubierta y en general caracterizábanse por ser muy pesadas, tanto

¹⁸³ José María Martínez y Terán: *Enciclopedia...* Volumen 6. Página 383.

¹⁸⁴ Francisco Alejandro Vargas, Carlos Bas Peired: *Gran enciclopedia ...* Volumen 10, página 146.

es así, que cuando un buque cualquiera remaba lento, solía dársele el nombre de urca.¹⁸⁵

Finalizamos la extensa lista con la mención de las 9.068 naves de tipología indeterminada que entraron en el puerto de Cádiz a lo largo de todo el período investigado de 1800-1815. Un total que supone el 26,72% sobre el total de los 33.926 bastimentos arribados.

9. CONCLUSIONES SOBRE LA TIPOLOGÍA Y SU EVOLUCIÓN.

Con relación a la evolución de la tipología, si observamos con detenimiento el cuadro de la página 42 que contiene el total de las 57 modalidades que arriban al puerto de Cádiz -a tenor del registro del Vigía- durante el período 1800-1815, se aprecian dos etapas completamente diferentes.

A) Una primera etapa engloba el período 1800-1807 caracterizada por una escasa concentración de bastimentos de diferentes tipos como barcas, balandras, bergantines, fragatas, corbetas, goletas, jabeques, místicos, faluchos, navíos, polacras, tartanas, queches, diates....etc., que suman una cifra de 8.112 barcos lo que supone el 23,91% sobre el total de las 33.926 naves arribadas, es decir ni siquiera un tercio de todo nuestro movimiento portuario.

Con respecto a la fragata y teniendo en cuenta la importancia adquirida por este buque -tanto en la marina de guerra como en la mercante- a partir de la centuria dieciochesca, hay que hacer una aclaración. Durante el primer ciclo 1800-1807 su aportación al puerto gaditano está cifrada bajo mínimos, es decir, sólo arriban 63 fragatas o lo que es igual un 2,79% sobre el total de las 2.252 naves de esta tipología entradas en los dieciséis años de nuestro estudio, mientras que en el segundo ciclo, 1808-1815, el Vigía tiene anotado en el registro la entrada de 2.189, o sea un 97,21%. Si analizamos detenidamente los datos del primer ciclo, podemos deducir que corroboran el argumento de los profesores Piniella y Corbacho cuando afirman que la fragata pasó a de ser la embarcación más importante del comercio indiano en el siglo XVIII a convertirse en minoritaria a medida que entraba el siglo XIX, al menos en los inicios de éste. La construcción naval española, orgullo de la

¹⁸⁵ José María Martínez-Hidalgo y Terán: *Enciclopedia ...* Volumen 6, página 682.

Ilustración, pasaba en los primeros años del siglo XIX, por uno de sus peores momentos.¹⁸⁶ Esto no significa que la fragata no tenga un papel relevante en el tráfico de nuestro movimiento portuario de 1800-1815, sino que queremos matizar que sólo lo hace en el segundo ciclo.

Hay que subrayar otra cuestión importante. Cada vez que se produce una ruptura de hostilidades, pongamos el caso de las guerras marítimas con Inglaterra, se opta por la adquisición de bastimentos de escaso tonelaje (derivando unidades del sector de la pesca o del cabotaje) para realizar el transporte colonial. Surcan entonces las aguas barcas, barcas-bou, londros, lugres y místicos, quedando patente la generalización de dos tipos de embarcaciones menores tradicionalmente reservadas al tráfico costanero, los laúdes y las bombardas, muy vinculados a la participación de los buques procedentes de las matrículas valencianas en el apoyo al tráfico gaditano.¹⁸⁷

La exigua concentración de los citados tipos en el período 1800-1807, tiene su explicación en el bloqueo inglés de Nelson al puerto gaditano iniciado en 1796 y que se prolongó hasta junio de 1808 como fruto de las guerras marítimas contra Gran Bretaña, tras lo cual se procede al decreto de comercio de neutrales para intentar paliar la delicada situación. Hasta que se firmó la paz de Amiens en 1802 -año en que arribaron 1.205 naves- la marcha de los negocios comerciales sufrió una contracción (1800-1801 -bienio en el que entraron 360 y 468 naves, respectivamente-), a la que siguieron un par de años de restablecimiento (1803-1804 -815 y 1.386 entradas de bastimentos-) de los niveles de prosperidad¹⁸⁸, para caer otra vez en una depresión con el desastre de Trafalgar (1805 -sólo llegan 81 barcos-).

¹⁸⁶ Francisco Piniella Corbacho y Ricardo Hernández Molina (Universidad de Cádiz): “La crisis de la construcción naval española en los primeros años del siglo XIX. Cambios en la tipología y tonelaje de las embarcaciones”. Llul: Revista de la sociedad española de historia de las ciencias y de las técnicas. Vol. 17 pp. 391-402. Zaragoza, 1994.

¹⁸⁷ Marina Alfonso Mola: “Armadores...”pp. 489-528.

¹⁸⁸ Prosperidad que se adquiere porque la flota mercante se renueva a partir de la paz de Amiens, ya que la mayor parte de los buques que habían estado en servicio hasta 1796 se habían deteriorado en los puertos (metropolitanos y coloniales) o habían sido apresados, por lo que se ha de recurrir al encargo en los astilleros (nacionales, coloniales o extranjeros) o a la compra de segunda mano (presas de corso) de bastimentos más adecuados a los tipos y tonelajes que imperaban en las flotas mercantes europeas más desarrolladas (menor porte, mayor velocidad de rotación, menor inversión inicial y mayores beneficios). Marina Alfonso Mola: “Armadores...”página 522.

El resultado de cara al comercio gaditano no pudo ser más negativo y de ello se hace eco el profesor Ramos Santana en su obra¹⁸⁹, corroborando estos datos del Vigía. Es decir que la escasa proliferación de buques tan importantes como son sobre todo la fragata (sólo 63 unidades -2,79% sobre el total de este tipo en todo el movimiento portuario 1800-1815-), el bergantín (1.435 -28,54%, es decir ni un tercio-) y la goleta (343 -22,55%, o sea no alcanza ni un cuarto-) en este primer ciclo de 1800-1807, es debida a las dificultades de este período.¹⁹⁰

B) Una segunda etapa que comprende el período 1808-1815, de evolución completamente distinta a la primera y que se caracteriza por la elevada cifra de barcos presentes: nada más y nada menos que registramos la presencia de 25.814 embarcaciones, que responden al 76,08 sobre el total de las 33.926 que recalán en Cádiz durante 1800-1815. Ello responde a la alianza con Inglaterra, a partir de 1809 hasta que se recobra la normalidad peninsular en 1815. Este argumento es sostenido con fuerza por Marina Alfonso Mola cuando afirma que cada vez que se reactiva el comercio, como por ejemplo en el momento en que se produce el cambio de alianzas durante las guerras napoleónicas y las rutas coloniales están protegidas por los ingleses, el puerto de Cádiz continúa ejerciendo un poder de atracción manifiesto para los buques de otras matrículas peninsulares e insulares, ya sea para completar el flete o para cargar por completo el barco, debido a que el tráfico colonial se restableció más rápidamente en la bahía que en otros puertos (a los que si afectó en mayor grado la guerra de la Independencia como Málaga, Santander, Alfaques de Tortosa, La Coruña, Valencia, Barcelona...) que permanecieron bajo la influencia francesa durante más tiempo y que tardaron evidentemente también más tiempo en restaurar su capacidad de exportación.¹⁹¹

Es significativo, y apoya la teoría de García-Baquero, que la bonanza del comercio colonial bajo el amparo de la “pérfida Albión” -sobre todo en el año 1809, cuando se produce la alianza con Inglaterra-, además de ser evidente por ostentar este año el record de entradas de embarcaciones procedentes de América¹⁹² con 262 barcos españoles, propiciase la entrada masiva de barcos extranjeros, entre los que destacan 268 ingleses (11,68% sobre los 2.293) -en cuya tipología sobresalen 125 bergantines, 79 fragatas y 23 goletas-, 26 irlandeses (1,13%), 139 estadounidenses (6,06%) -cuyas

¹⁸⁹ “Como consecuencia de ello, América -se refiere a las colonias españolas- sufrió un desabastecimiento que la llevó a buscar otras fuentes de aprovisionamiento, medida a la que se opondrían los comerciantes gaditanos.” Alberto Ramos Santana: *Historia de Cádiz. Cádiz en el siglo XIX...* pp. 92-93.

¹⁹⁰ Marina Alfonso Mola: “El tráfico marítimo...” pp.141-142.

¹⁹¹ Marina Alfonso Mola: “Armadores...” página 525.

¹⁹² Marina Alfonso Mola: “El tráfico marítimo...” página 140.

tipos más representativos vienen dados por 52 fragatas, 43 bergantines y 43 goletas- y, finalmente, 140 portugueses (6,10%) entre los que hallamos principalmente 32 fragatas, 30 místicos, 24 bergantines, 12 goletas y 11 polacras. La aparición excepcional del místico -ya que no es un barco característico de navegación de altura- es en cierta manera lógica por la cercanía de la costa portuguesa a Cádiz, al ser un barco de cabotaje; lo que no significa que en contadas ocasiones no se emplease por parte de la metrópoli para transportar tropas a las colonias con el objeto de hacer frente a los insurgentes. O sea, que entre las cuatro nacionalidades -las tres últimas aliadas de los británicos- citadas se establece en 1809 un cómputo total de 456 embarcaciones repartidas como sigue: 205 bergantines (44,95%), 168 fragatas (36,84%) y 83 goletas (18,20%), que suponen un 19,88% sobre el total de las 2.293 entradas en ese año.

De ahí podemos extraer las siguientes consecuencias.

Primera. En este segundo ciclo, junto a las naves de pequeño y mediano porte como místicos, faluchos, jabeques, londros, diates y laúdes, entre otros, va a ser decisivo el uso de tipos adecuados a la navegación de altura¹⁹³ como son los bergantines, fragatas, goletas y en menor medida corbetas y polacras.

Segunda. El barco preferido por los comerciantes, tanto en el comercio colonial como en el no colonial, con diferencia sobre los demás, es el bergantín (que ya se impuso en el siglo XVIII por su ligereza y velocidad) y excepcionalmente sus híbridos (bergantín-goleta, bergantín-polacra, bergantín-paquete), siendo su concentración muy extendida en el Atlántico Norte. En definitiva, un bastimento universalmente implantado.¹⁹⁴

Tercera. Después del empleo del bergantín, los armadores se deciden por la fragata y la goleta, cuyas características de navegación ya se explicaron en su momento. No obstante volveremos a recordar ligeramente que, por su agilidad y rapidez, la fragata, era una embarcación dedicada tanto a la guerra como al comercio. Dos razones que la hicieron ser objeto de deseo por parte de los armadores. La goleta, era capaz de alcanzar gran velocidad en ceñida y través.

En el año 1810, el de más afluencia de todo el movimiento portuario de embarcaciones arribadas a la ciudad -6.552-, según los datos del Vigía, a pesar de que se extienden como un reguero de pólvora el inicio

¹⁹³ Marina Alfonso Mola: "El tráfico marítimo..." página 140.

¹⁹⁴ José Javier Tejonero García: El movimiento portuario de Cádiz en 1.803, Cádiz 2002, página 77.

de los brotes independentistas en Venezuela, Río de la Plata, Chile y Nueva Granada¹⁹⁵, el puerto de Cádiz acoge una nutrida representación de la trilogía por excelencia de la navegación de altura: con relación al primer tipo tenemos los 815 bergantines lo que representa el 12,43% sobre el total de las embarcaciones entradas ese año y de los cuales 228 son españoles - 27,97% sobre el total de los 815- de los que 80 proceden de la periferia peninsular, o sea de España -costa cantábrica, gallega, golfo de Cádiz, y mediterránea-, 70 de las colonias de América, fundamentalmente de Cuba, virreinos de Nueva España y Río de la Plata, Puerto Rico, Venezuela y ocasionalmente de Nueva Granada y Honduras, y 27 de procedencia indeterminada; 113, es decir el 13,86%, son americanos procedentes de puertos como Charleston, Nueva York, Marblehead, Wilmington, Filadelfia, Boston, Baltimore, Norfolk, Newburyport etc.; 449 ingleses - 55,09%- que llegan de la canadiense isla de Terranova (son los clásicos barcos del bacalao), Inglaterra, Portugal y Marruecos; los 25 bergantines restantes -3,06%- se distribuyen entre portugueses, marroquíes y de procedencia indeterminada.

El segundo tipo es la fragata con una cifra, según el Vigía, de 567 arribadas -8,65% sobre el total de las 6.552-, repartidas entre 302 inglesas (53,26% sobre el total de las 567) procedentes de Terranova -Canadá-, Marruecos, Portugal y en su mayoría de Inglaterra y Gibraltar; 119 son españolas (21%) de las que 13 proceden del litoral español, 73 de las colonias americanas -entre las que se incluye además de las citadas en el caso del bergantín, las llegadas de Perú, es decir destacamos la incorporación del Pacífico al comercio ultramarino- las últimas 33 fragatas hispanas llegan de Inglaterra, Gibraltar y de puertos no determinados; 113 americanas (19,92%) llegadas de los puertos habituales de USA y que se citaron anteriormente: Norfolk, Nueva York, Baltimore...; las 33 restantes (5,82%) que faltan para completar el total de fragatas de este año de 1810, se distribuyen entre otomanas, portuguesas y de procedencia indeterminada.

En lo que respecta al tercer tipo, las goletas, registramos un total de 274, es decir un 4,18% sobre las 6.552 naves arribadas en total. Están representadas en el puerto de Cádiz por los siguientes números: 107 españolas -39,05% sobre el total de dichas 274- de las que 13 proceden de las costas de la periferia peninsular, 17 de las colonias y 53 de Gibraltar, Marruecos y de enclaves portuarios sin determinar; 88 americanas (32,11%); 56 son inglesas (20,43%), 17 portuguesas (6,20%), finalmente se registran 6 (2,18%) procedentes de Marruecos y de países no determinados.

¹⁹⁵ Marina Alfonso Mola: Marina Alfonso Mola: "Armadores..." página 513.

Es decir tenemos un 25,26% entre las tres modalidades juntas en un tráfico fundamentalmente acaparado por españoles, americanos e ingleses y, en menor cuantía, por los portugueses, aportando alguna mínima representación los suecos, prusianos y rusos. Esta situación va a constituirse en una constante con mayor o menor intensidad en este segundo ciclo, que va a incorporar la novedad (tras el final de la guerra de la Independencia) de la entrada en escena de los franceses en el tráfico gaditano.

Durante 1811 debido a la intensificación de los insurgentes en las colonias y el asedio francés a la ciudad de Cádiz, registramos una relativa reducción en el número de las citadas modalidades y que en cierta manera repercute en la contracción comercial gaditana. Los bergantines (727 - 12,38% sobre el total de las 5.872 embarcaciones entradas en dicho año-) de los cuales reflejamos su procedencia: 379 ingleses (52,13% sobre los 727 arribados); 198 españoles (27,23%) -97 llegan de España, sólo 30 de las colonias de América y los 71 restantes proceden de Portugal, Inglaterra y países sin determinar-; 130 americanos (17,88%) y finalmente 20 (2,75%) se reparten entre portugueses e indeterminados.

En cuanto a las fragatas se refiere, existe una participación de 388 unidades que supone el 6,60% sobre el total de las 5.872 embarcaciones que en 1811 han entrado en el puerto de Cádiz. Veamos su distribución por países: 156 inglesas (40,20% sobre las 388), 116 americanas (29,89%); 111 españolas (28,60% -41 proceden de las colonias, 48 de España y las 22 restantes de Estados Unidos, Inglaterra, Portugal y puertos no determinados-); finalmente las 5 fragatas (1,28%) que completan el número se distribuyen entre otomanos, marroquíes y portugueses.

En el capítulo de las goletas hace acto de presencia en la dársena gaditana ese año una cifra de 224, o lo que es lo mismo el 3,81% de los 5.872 buques entrados. Agrupemos su participación por nacionalidades: 104 españolas (46,42% de las 224) -únicamente 14 de las colonias de ultramar, 78 que se distribuyen entre la costa gallega, cantábrica, mediterránea y golfo de Cádiz, 7 de procedencia indeterminada y 5 de Gibraltar-; 60 inglesas (26,78%); 38 americanas (16,96%); 15 portuguesas (6,69%). Por último, 7 goletas (3,12%) se distribuyen entre marroquíes, rusos y argelinos.

Pese a esta situación de descenso, tenemos un valor porcentual del 22,79% aportado en conjunto por estas modalidades, lo cual tampoco es

desdeñable a pesar de la inestabilidad reinante -prácticamente estamos en el ecuador de la guerra de la Independencia- antes comentada.

Algo similar pero de manera mucho más pronunciada y por las mismas causas apuntadas, a las que hay que añadir el marasmo económico de la Europa báltica propiciado por los efectos Guerras Napoleónicas y los limítrofes con el mar del norte y que lógicamente repercute en su flota mercante: Suecia, Noruega, Finlandia, Prusia, Rusia, ocurre en 1812 con la entrada de 3.126 barcos.

De estos forman parte 261 bergantines (8,34% de ese total de entradas) de los que 105 son españoles (40,22% sobre los 261) procedentes de la periferia peninsular (88) y de las colonias (17); 74 ingleses (28,35%), 70 americanos (26,81%); cerramos la aportación de esta tipología con los 12 (4,59%) representados por portugueses y otomanos.

Entran en escena las fragatas con 183 unidades (5,85% sobre las 3.126 entradas) y cuyas nacionalidades reseñamos a continuación: 82 americanas que equivalen a un 44,80% del total de las 183; 55 españolas (30,05%) que arriban desde las colonias de ultramar fundamentalmente (32), de las costas de la península (11), de USA (7) y las 5 últimas de Gibraltar e Inglaterra; 43 inglesas (23,49%) y 3 otomanas (1,63%).

Anotamos 149 goletas (4,76% sobre el total de las 3.126 naves que anclan en el puerto) que están representadas de la siguiente manera: 80 españolas (53,69% sobre el total de las 149) -22 procedentes de las colonias: Nueva España, Cuba, Puerto Rico, Venezuela y entre las que incluimos una novedad con relación a años anteriores, 1 unidad procedente de la Costa Firme (istmo de Panamá), área que se incorpora ahora al tráfico ultramarino, otras 15 goletas hispanas que llegan de Estados Unidos, Marruecos, Portugal e Inglaterra y las 43 restantes que arriban al puerto gaditano desde la periferia peninsular española-; 29 americanas (19,46%); 22 inglesas (14,76%) y 16 portuguesas (11,40%).

Las tres modalidades en conjunto suman el 18,95% sobre el total de las 3.126 naves entradas en el año 1812.

Resulta paradójico, en un año de contracción de buques en general, el de 1813, el crecimiento de estas modalidades en particular -salvo en el caso de las goletas- con relación con al año anterior. Es decir, los bergantines aparecen en número de 411 (19,42% sobre el total de las 2.116 naves) que distribuimos entre las siguientes nacionalidades: 135 españoles (32,84% sobre los 411) de los que 33 llegan de las colonias de América y

81 de la periferia peninsular española. Los 21 bergantines hispanos que faltan para completar la cifra llegan de Inglaterra y Gibraltar; 205 ingleses (49,87%), 33 americanos (8,02%); 21 de procedencia indeterminada (5,10%), mientras que portugueses, suecos y rusos se reparten los 16 restantes (3,89%).

Por su parte, las fragatas se reflejan en 253 (11,95% sobre las 2.116 embarcaciones entradas). Veamos las cifras y sus países de origen: 84 americanas (33,20% sobre las 253); 77 españolas (37 de las colonias, 16 de la costa peninsular y las 24 últimas en pequeñas cantidades proceden de Gibraltar, USA e Inglaterra); 68 inglesas (26,87%), 8 indeterminadas (3,16%), 6 suecas (2,37%), 4 portuguesas (1,58%), 3 otomanas (1,18%), 2 prusianas (0,79%) y sólo 1 unidad rusa (0,39%).

¿A qué se debe este paradójico crecimiento de los dos tipos reseñados -bergantines y fragatas-? Afirmamos que en primer lugar se da una proliferación de barcos ingleses procedentes en su mayoría del Canadá -Terranova-, Inglaterra y Gibraltar -supliendo al cada vez más mermado comercio exterior estadounidense que empieza a acusar los efectos de su conflicto bélico con Gran Bretaña- y en segundo lugar de bastimentos españoles, sobre todos los llegados de las colonias de Ultramar, especialmente de Cuba, Puerto Rico y Venezuela ya que se produce una atenuación de los movimientos independentistas (los realistas se imponen en todas las provincias excepto en la del Río de la Plata¹⁹⁶, desde no llega ninguna unidad de las dos modalidades descritas).

Por último en este año de 1813 salen a colación las goletas con una representación de 120 unidades -5,67% sobre el total de las 2.116-. Las nacionalidades y números que la integran quedan como sigue: 64 españolas (53,33% sobre las 120) de las que 41 proceden de las costas de España, 18 de las colonias de América y las 5 restantes se reparten entre Marruecos, Irlanda, Gibraltar y Portugal; 37 inglesas (30,83%); 10 portuguesas (8,33%); 3 americanas (2,50%); 2 suecas (1,66%), 2 indeterminadas (1,66%), 1 marroquí (0,83%) y 1 argelina (0,83%). O sea que si sumamos las tres modalidades tenemos un valor porcentual conjunto del 37,04% que corrobora este paradójico crecimiento de los referidos tipos, pese a la reducción en general de entradas con respecto a 1812. Tras esta exposición no planteamos la siguiente interrogante, ¿Por qué este año de 1813 hay relativamente menos goletas?. Atribuimos la causa a la guerra anglo-estadounidense de 1812-1814. Estados Unidos casi siempre aportó un aceptable número de goletas a nuestro movimiento portuario de Cádiz. Pero

¹⁹⁶ Marina Alfonso Mola: "Armadores..." página 515.

el enfrentamiento bélico reseñado supuso un auténtico frenazo para sus aspiraciones mercantiles en el empleo de la goleta. Así se demuestra en 1813.

Nos situamos en el año 1814, en el cual registramos una cifra de 1.927 entradas de buques en el puerto de Cádiz, un número aún más bajo que el año anterior. Los 343 bergantines (17,79% sobre el total de las 1.927 embarcaciones) los distribuimos según sus orígenes: 156 ingleses (45,48% sobre los 343); 129 españoles que llegan desde las colonias de ultramar (34), costas de la periferia peninsular (69) y se reparten los últimos 26 bergantines hispanos con procedencia de la República de Génova, en su mayoría, Portugal y Prusia; 25 suecos (7,28%) que arriban desde puertos tan representativos como Gotemburgo, Estocolmo, Norkoping, Karlskrona, Bergen, Uddevalla...); 15 franceses (4,37%) de puertos como El Havre, Marsella, Morlaix, Tolón, Nantes, Burdeos, Dieppe -y esto constituye una novedad que luego comentaremos-; 3 daneses (0,87%); 3 holandeses (0,87%); 3 rusos (0,87%); 3 sicilianos (0,87%); 2 portugueses (0,58%); 2 otomanos (0,58%); 1 marroquí (0,29%) y 1 americano (0,29%).

Si observamos el apartado de fragatas, arriban al puerto de Cádiz este año de 1814 un total de 186, es decir un 9,65% sobre el total de las 1.927 naves entradas. Su distribución por número y países queda establecido de la siguiente manera: 77 españolas (41,39% sobre las 186) de las que 42 vienen de las colonias de América, 1 de Manila -buque de la Real Compañía de Filipinas-, 15 de España, las 20 fragatas españolas que completan el cupo proceden -en cifras minoritarias- del Ducado de Toscana, Inglaterra, Escocia, Portugal, Prusia, Imperio Ruso, Gibraltar y América portuguesa (Brasil); 71 inglesas (38,17%); 22 suecas (11,82%); 4 portuguesas (2,15%); 4 danesas (2,15%), 2 rusas (1,07%) y 1 otomana (0,53%).

Cerramos el referido año con la aparición de las goletas. Recalan en la dársena gaditana en cantidad de 101, es decir el 5,24% sobre el total de las 1.927 entradas. Se agrupan como se detalla a continuación: 55 españolas (54,45% sobre el total de las 101) que arriban desde las colonias de América (16), de España (28) las 11 restantes goletas españolas proceden de Estados Unidos, Inglaterra y Portugal; 34 inglesas (33,66%); 6 portuguesas (5,94%) y 4 francesas (3,96%); 1 danesa (0,99%) y 1 holandesa (0,99%).

O sea que tenemos en 1814 un porcentaje conjunto, entre las tres modalidades más representativas de la navegación de altura, de 32,58%, mediante el que se demuestra una vez más la importancia que dan los armadores y navieros a estos tipos, pese a la contracción del tráfico.

Y ahora expliquemos las causas de la reducción de los bergantines, fragatas y goletas con relación al año anterior. En primer lugar, los terribles efectos que padeció España tras la guerra de la Independencia (destrucción, pobreza, miseria, enfermedades...) que, sí bien no afectaron a Cádiz tanto como a otros puertos españoles, sí generó un momento difícil para la creciente economía gaditana. Y en segundo lugar la finalización de la guerra anglo-estadounidense, mencionada con anterioridad. Dicho conflicto muestra las nefastas consecuencias que produjo en el comercio exterior americano que tan extraordinarias relaciones había tenido antes con Cádiz, prueba evidente de la ausencia de estos tres tipos con representación estadounidense en el puerto gaditano.

Hemos de puntualizar que a pesar de esta reducción de las modalidades referidas en el año 1814 (y sin que esto suponga una contradicción a lo argumentado), hay países que aparecen con una mayor participación en la entrada de las mismas y que antes no lo hacían, como por ejemplo Suecia y en menor cuantía el Imperio Ruso, Prusia e Imperio Austriaco. Ello se debe a la extinción de la sexta coalición, ya que mientras ésta duró estaban más pendientes de desviar su presupuesto a sostener los gastos de guerra contra Napoleón que de fletar mercantes para poder expandir su comercio. Una situación similar ocurre con Francia, pues visitan este año el puerto de Cádiz 15 bergantines franceses (y en 1815 lo continuarán haciendo). La razón es que se han reanudado las relaciones diplomáticas con Francia tras la finalización de la Guerra de la Independencia, a raíz de la firma el 11 de diciembre de 1813 del tratado de Valençay, que posibilitó un acuerdo comercial entre Francia y España¹⁹⁷.

Llegamos a 1815, el denominado año de la normalidad peninsular. Entran en el puerto de Cádiz 2.093 bastimentos, 166 embarcaciones más que el año anterior, de los cuales la representatividad de la navegación de altura está patente. Aparecen 383 bergantines (18,30% sobre el total de las 2.093 naves), cuya distribución por nacionalidades y número queda como se detalla a continuación: 122 españoles (31,85%) de los que 57 proceden

¹⁹⁷ Artículo 14 del tratado: “Se concluirá un tratado de comercio entre ambas potencias y hasta tanto, sus relaciones comerciales quedarán bajo el mismo pie que antes de la guerra de 1792”. Marqués de Miraflores: Apuntes histórico-críticos sobre la Revolución de España, tomo I, página 12, Londres, 1834.

de las costas de España y 39 de las colonias de Ultramar. Los 26 restantes bergantines hispanos llegan de Inglaterra, Francia y Portugal; 117 ingleses (30,55% sobre el total de los 383); 54 suecos (vemos como hay una mayor participación de éstos tras los acuerdos del tratado de París del 31 de mayo de 1814); 33 franceses (8,61%); 30 americanos (se incorporan paulatinamente los estadounidenses al tráfico gaditano, tras recuperarse después de la guerra que sostuvieron con los británicos); 11 holandeses (2,87%); 7 daneses (1,82%); 3 portugueses (0,78%); 3 rusos (0,78%); 1 otomano (0,26%) y 1 prusiano (0,26%).

En el capítulo de las fragatas, arriban a la dársena gaditana 157 (7,50% sobre el total de las 2.093 embarcaciones entradas) que agrupamos de la siguiente manera: 48 españolas (30,57% sobre las 157) -3 proceden de las costas de España, 38 llegan de las colonias de América y las 7 restantes fragatas hispanas se distribuyen entre Francia, Ducado de Toscana y el Reino Unido de los Países Bajos; 31 americanas (19,57%); 28 suecas (17,83%); 22 inglesas (14,01%), 10 danesas (6,37%); 8 rusas (5,09%); 3 francesas (1,91%); 3 holandesas (1,91%); 2 otomanas (1,27%); 1 portuguesa (0,63%) y 1 siciliana (0,63%).

Finalizamos este año de 1815 con el apartado de goletas. Son 103 las que anclan en la bahía gaditana (o sea el 4,92% sobre los 2.093 barcos entrados) de las que 43 son españolas (41,74% sobre las 103) que proceden de las siguientes áreas: 23 de la periferia peninsular, 11 de las colonias de ultramar y las 9 últimas goletas hispanas llegan del reino de Cerdeña y de Portugal; 31 inglesas (30,69%); 10 americanas (9,70%); 8 portuguesas (7,76%); 4 francesas (3,88%); 3 suecas (2,91%); 2 holandesas (1,94%); 1 danesa (0,97%) y 1 rusa (0,97%).

La suma de las tres modalidades juntas ofrece un valor porcentual del 30,72%. La menor entrada de goletas este año (29 menos que el año anterior) no contrarresta el incremento de tráfico en general este año del movimiento portuario.

Hemos de subrayar que en 1815 con el fin de la contienda napoleónica y la entronización de Fernando VII, el tráfico se reactivó (prueba del total de las 2.093 naves que entraron), pero la estructura de la flota siguió manteniendo la fisonomía de los tiempos bélicos tanto en tonelaje como en tipología. A pesar de que los distintos focos independentistas quedaron provisionalmente sofocados en su mayor parte, se continuaron fletando mercantes (incluso místicos) para el transporte de tropas (recuérdese el caso del general Pablo Morillo que salió de Cádiz)

que se protegieron bajo el sistema de convoyes.¹⁹⁸ Tras un periodo bélico, hay una época de reconstrucción, en el que los medios para hacerlo proceden del aumento de la mano de obra, la necesidad de materiales y materias primas. Además la llegada de “El Deseado”, trajo un cierto aire de sosiego y esperanza, que tuvo una duración efímera, pero eso favoreció el comercio y el intercambio de mercancías, de ahí ese aumento. De todos modos y aunque esta situación de bonanza se prolongó hasta 1816, ésta sería transitoria ya que Cádiz nunca sería lo que fue durante el XVIII y estaba predestinada a perder su monopolio comercial.¹⁹⁹

Si analizamos el cuadro nº 1 (pág. 49) de las modalidades en la evolución de nuestro movimiento portuario de 1.800-1.815, según el Vigía, se deduce que hay un manifiesto predominio de los barcos de gran tonelaje (más de 200 toneladas -fragatas (2.252 -6,63% sobre el total de las 33.926 naves arribadas-) seguido de los de medio (entre las 100 y las 200 toneladas -bergantines en un número de 5.027 -14,81%-, goletas, 1.521 -4,48%-, polacras, 1.341 -3,95%- y en menor medida, corbetas, 155 -0,45%- y los que figuran entre las 50 y 100 toneladas: jabeques, 663 (1,95%) místicos, 2.623 (7,73%) balandras, 321 (0,94%), queches, 300 (0,88%) bombardas, 229 (0,67%) y tartanas 657 (1,93%). No obstante hay que destacar también la presencia de naves de pequeño tonelaje (inferior a 50 toneladas -barcas, 644 (1,89%), faluchos, 2.394 (7,05%), gabarras, 55 (0,16%), laúdes, 2.165 (6,38%), londros, 137 (0,40%), pingues, 61 (0,17%), quechemarines, 612 (1,80%) y urcas, 18 (0,05%).

En nuestro estudio de los tipos de embarcaciones es importante argumentar también el porqué se utilizan los de mayores dimensiones para los periodos de paz y para los de guerra los más reducidas. Se debe fundamentalmente a la rapidez de los mismos en los traslados, sobre todo transoceánicos y también a la posibilidad de eludir el cerco inglés. Ahora bien, el fenómeno por el cual el tonelaje de los barcos mercantes decreció durante la guerra de la Independencia y lo va a seguir haciendo después, no es otro, que la propia crisis comercial motivada por la independencia de las colonias americanas. Mientras que Cádiz fue el monopolio del comercio americano, las mercancías se debían traer en barcos capaces de hacer que el número de viajes fueran los menos posibles.²⁰⁰ Es decir, aprovechar al máximo los desplazamientos. Sin embargo, conforme la guerra acontecía, el comercio mermaba y tanto las mercancías como los navíos que se

¹⁹⁸ Marina Alfonso Mola: Marina Alfonso Mola: “Armadores...” página 517.

¹⁹⁹ Hilda Martín García: “Sobre el movimiento de buques”. Diario La Voz de Cádiz, Cádiz marzo de 2009.

²⁰⁰ Hilda Martín García: “Sobre el movimiento de buques”. Diario La Voz de Cádiz, Cádiz marzo de 2009.

necesitaban para su transporte, fueron de menor tonelaje, de menor número de tripulación y sobre todo de menor coste.

Pongamos un ejemplo que corrobora lo anteriormente dicho. Durante el año 1808 (todavía hay guerra con Inglaterra o al menos aún no se ha firmado la paz) en la travesía atlántica el buque más utilizado fue la barca, considerado como velero muy rápido y maniobrero que cargaba hasta unas 50 toneladas, cuyo uso se precisa para eludir el peligro de apresamiento que existe. En cambio, durante el año de 1809 la guerra con la Gran Bretaña ha terminado y los buques ya no corren el peligro de ser apresados, utilizándose mucho la fragata que cargaba hasta 300 toneladas (incluso a veces más), pero sobre todo es urgente aprovechar al máximo los viajes con el fin de aumentar el comercio con las colonias, dar salida a los productos españoles y traer de las colonias lo necesario para mantener la guerra contra el invasor francés, por lo que se utilizan buques menos rápidos pero con más posibilidades de carga.²⁰¹

Por una ironía de la historia, cuando la flota colonial era la más adecuada (aumento cuantitativo y progreso cualitativo) para realizar un tráfico competitivo y responder a las exigencias de transporte demandadas por el comercio ultramarino, se clausura la Carrera de Indias, como consecuencia de la independencia de las provincias americanas²⁰² (la batalla de Ayacucho con derrota de los realistas -1824- pone fin al dominio colonial español en América del Sur), pero esto ya es otra historia en la que no consideramos conveniente profundizar porque queda fuera del período cronológico que investigamos.

En toda tipología de embarcaciones es fundamental hablar de la materia prima fundamental empleada para fabricar el buque: la madera. Hasta mediados del siglo XIX ésta fue el único material empleado en la construcción de los cascos y la estructura de los barcos. Más ligera que el agua y muy resistente en relación con su peso específico, presenta graves dificultades de ensamblaje, por lo que las dimensiones de los mayores buques de la época tuvieron un límite entre los 60 y los 70 metros de eslora. Antes de 1850 el principal material para la construcción de buques,

²⁰¹ Juan Andreo García: "El tráfico marítimo del puerto de Veracruz durante la etapa de la Junta Central Suprema de España e Indias". Áreas: Revista internacional de Ciencias Sociales, volumen 7 página 29, Murcia 1986

²⁰² Marina Alfonso Mola: "Armadores..." página 528.

puentes y otras estructuras era la madera. Es así como en los siglos XVIII y XIX, los buques de madera tenían una vida útil de 50 años o más. Pero, desde el punto de vista de los materiales, sus cascos poseían escasa resistencia a la tracción y compresión, y estaban expuestos a gran desgaste y/o deterioro. Es así como el cambio de gran cantidad de madera estaba en manos de los carpinteros de ribera en tierra o del carpintero de a bordo.²⁰³ La quilla, espina dorsal del buque, está constituida por grandes vigas de madera, unidas por pernos y pasadores. El forro exterior está compuesto de tablas de madera, cuya estanqueidad se consigue calafateando las juntas con algodón o estopa impregnados en compuestos de alquitrán o sebo.

La durabilidad de las maderas era otro de los grandes problemas al que tenían que enfrentarse los constructores, y los propietarios y armadores de las embarcaciones, pues de ello dependía la vida y la calidad de los vasos. Éste no era un problema único y específico de la industria naval peninsular²⁰⁴, sino que era generalizado para todos los centros navales europeos. El deterioro de la madera era resultado de la corrupción que generaban la conjunción de tres elementos o agentes: el agua, el aire y los insectos o gusanos vermiculares. Esto era conocido desde tiempos remotos. Por ello, los carpinteros y aserradores de maderas adoptaron una serie de medidas preventivas que las aprendieron de la observación de la naturaleza. Éstas fundamentalmente fueron dos: la primera, la de cortar los árboles robles y trasmochos en los cuartos menguantes de los meses de noviembre, diciembre y enero de cada año. Se desconoce cuáles eran las causas de los efectos positivos que la luna generaba sobre la corta del maderamen en estos meses; pero lo que era indiscutible, era que los robles talados en estos meses solían tener una mejor calidad y durabilidad que los cortados en los otros meses del año. La segunda medida era la de emplear en las fábricas navales las maderas de los árboles plantados en la parte norte de los bosques. Estas piezas eran las más afectadas por las inclemencias meteorológicas, y en concreto, por las lluvias, lo cual les hacía tener un «tratamiento» natural para la humedad; y en definitiva, una mayor perdurabilidad en todas las fábricas navales.

Entre las variedades de maderas adecuadas para forros y cubiertas de buques destacan el pino, el olmo, el roble, el cedro y la caoba. Las cuadernas se fabrican de dos maneras: curvadas al vapor y labradas con reviro.

²⁰³ Raúl Ortúzar Maturana: “Materiales para la construcción de buques” Revista de Marina. Armada de Chile. N° 2, Valparaíso, año 1999, página 1.

²⁰⁴ Lourdes Odriozola Oyarbide: “La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI-XVIII.” Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, San Sebastián, 1998, pp. 138-139.

Como es bien sabido, la tipología de los buques va más unida a la arboladura que al diseño en sí de las proporciones de los cascos. Además se ha de dejar claro que bajo una misma denominación técnica se engloban buques de diversas proporciones de carga, con diferencias acentuadas por el lugar de origen de su fábrica.²⁰⁵ Pero ello no quiere decir que nos olvidemos del casco. Uno de los capítulos importantes en el plano de la técnica es la aplicación de una protección que preserve la estructura básica del casco de los estragos que produce la descomposición del agua del mar y las agresiones de las algas y teredos que proliferan en las aguas cálidas y poco saladas (especialmente en los estuarios aprovechados como puertos naturales). Era, pues, de vital importancia el paliar de modo drástico los efectos de la carcoma, que van en detrimento del buen estado de los barcos para la navegación. Más que de una investigación científica, nace de la práctica la idea de una protección efectiva, que alargue la vida del casco y, por ende, la longevidad de las embarcaciones. Esta idea se plasma en la utilización de unos forros, al principio de madera, para la parte sumergida de la carena, los cuales al poder ser sustituidos, interponían a los efectos de la corrosión marina como un escudo protector de la verdadera estructura del casco, no teniendo que tocar el armazón del vaso, una vez que se han deteriorado.²⁰⁶

Se van a utilizar sucesivamente tres sistemas de forros para la protección de los cascos:

a) Forro en madera. También llamado de traca, surgió pronto. La estructura básica del casco de las naves no precisaba ser tocada, cuando se requería su carena. Según Fariña, antes de la aplicación de revestimientos metálicos al casco, la vida media de los buques era de unos diez años (algunos buques de casco de madera han rebasado la edad de cien años, pero han podido hacerlo a base de tal cantidad de reparaciones que, en suma, suponen una refacción completa.)²⁰⁷

b) Forro de plomo. Clarence Haring da como posible autor del invento de la protección de los cascos de las naos de plomo a Antonio Hernández, al que en 1514 se nombra oficialmente “emplomador de naos”. La expedición de Pedrarias Dávila a Tierra Firme (1514) cuenta con bajeles cuyo casco ha sido protegido con forros de plomo²⁰⁸. Esta solución es una aportación típicamente española. El casco se calafateaba y el exterior se

²⁰⁵ Marina Alfonso Mola: La flota colonial...página 50.

²⁰⁶ Marina Alfonso Mola: “Técnica y economía. El forro del casco en las embarcaciones del Libre Comercio”, pp.73-102 en José Luis Peset Reig Ciencia, Vida y Espacio en Iberoamérica, Madrid, 1989, vol II, pp.75-76.

²⁰⁷ Francisco Fariña Guitián: Historia de la navegación, Madrid, 1950, página 350.

²⁰⁸ C.H. Haring: Comercio y Navegación entre España y las Indias, México, 1979, página 346.

forraba con finas planchas de plomo, cuyo grosor oscilaba entre los 3 y 7 milímetros.

c) Forro de cobre. Su nacimiento data de mediados del siglo XVIII. La paternidad del invento ha de atribuirse a los ingleses. En 1761, Anson ordenó hacer un forro experimental de planchas de cobre en la zona sumergida de la fragata Alarm. Sus ventajas en cuanto a conservación y velocidad, serán las que permitan su consagración y uso generalizado hacia 1775. Este tipo de carena, que se aplicó en principio a las naves de guerra, fue trasvasado pronto a las mercantes (no en España), dadas sus innegables ventajas de agilidad y rapidez²⁰⁹. Según Martínez- Hidalgo, se pueden distinguir dos sistemas de forro de cobre, según como sean aplicadas las planchas al casco. El primero sería denominado “forro sobre el vivo”, que se lleva sentando los galápagos de cobre sobre los mismos tablones del fondo, sin el intermedio de otro forro de madera. El segundo estaría constituido por la práctica que se llama “forrar sobre el forro”, asentando las láminas de cobre sobre un forro previo de madera que recubre las cuadernas del casco.²¹⁰

²⁰⁹ Marina Alfonso Mola: “Técnica y economía...”, página 80

²¹⁰ José María Martínez-Hidalgo y Terán: Enciclopedia General del Mar, volumen III, Madrid-Barcelona, 1957. página 439.

CAPÍTULO 2

EL TRÁFICO

1. Consideraciones generales.

A principios del siglo XIX, Cádiz sigue siendo el puerto de mayor movimiento comercial de toda España, muy por delante de todos los demás. Españoles de todas las regiones y extranjeros de todas las naciones tenían en Cádiz factorías, casas y almacenes para la negociación de las abundantes mercancías que llegaban de continuo de todas partes del mundo. Es decir, la ciudad contaba con las mejores herramientas comerciales de la Península: hay gran cantidad de navieros y consignatarios, abundante personal para equipar buques (oficiales, pilotos marinos...) y lo más importante: comerciantes deseosos de obtener beneficios en su quehacer cotidiano de la importación y exportación de productos. La bahía constituye su propio puerto natural, como lo es también de otras localidades próximas situadas a su alrededor (Puerto de Santa María, Rota, San Fernando, Puerto Real). Fue precisamente ella la que permitió, en última instancia el desarrollo de Cádiz y su triunfo sobre Sevilla y Sanlúcar de Barrameda, sus más directas rivales.²¹¹ Son bien conocidas las ventajas de este medio, con sus sistemas de senos y caños que comunican con la mar abierta, sobre el específicamente fluvial de tantas otras ciudades portuarias (las recién citadas, además de Amberes, Burdeos Nantes, etc.), que deberán sacrificarse, en algún momento de su historia, a favor de sus competidoras del litoral.²¹² En un informe de Antonio de Ulloa de 1773 se resumen todos los elementos que constituyen la ventaja del lugar.²¹³ Todo ello a pesar del lamentable estado de conservación y calado que presentaba y de las pocas y precarias

²¹¹ Manuel Bustos Rodríguez: Cádiz en el sistema atlántico...pp. 80-82

²¹² F. Mauro: "Les ports comme entreprise économique", en I Porti come impresa economica, XIX Settimana de Storia Economica F. Datini, Prato, 1987, pp 751-778.

²¹³ "La ventaja del puerto y bahía de Cádiz viene dada por la bondad del clima, no lluvioso de continuo como en El Ferrol, ni malsano como el de Cartagena, no tormentoso ni difícil para entrar o salir para navegar en sus costas, como el primero (...). La ventaja de dos bahías: la exterior, que particularmente se llama Cádiz; y la interior, titulada de Puntales. Y al conjunto de estas prerrogativas se añade la del más crecido vecindario en las costas de las Andalucías para el armamento de las escuadras, por ser de las más pobladas de la Península y más abundantes de marinería, a la que contribuyen las circunstancias de las Flotas y Registros para las Indias, con cuyas navegaciones se mantiene aquella en continuo ejercicio."(Apud Manuel Bustos Rodríguez: Cádiz en el sistema atlántico...página 82).

infraestructuras con que contó, a lo que se suma el continuo aterramiento de la rada que obligó a los buques a mantenerse al ancla en las zonas de mayor profundidad, alejados de los muelles, y despachar en botes y embarcaciones menores gente y efectos al ancla.²¹⁴

Esta privilegiada ubicación, sin embargo, no le evitó el pasar en el período 1800-1815 por graves momentos de contracción comercial definidos por la guerra marítima con Inglaterra, que tuvo su comienzo a finales del XVIII, exactamente en 1796, y que duró hasta 1808. En medio de esta etapa no hay que olvidar la epidemia de fiebre amarilla declarada en Cádiz en 1800 y que duró tres meses, causando estragos en la población gaditana.²¹⁵ El enfrentamiento naval con Gran Bretaña comenzó con el descalabro de cabo San Vicente en febrero de 1797 -que trajo como consecuencia la clausura de los registros y la caída de los valores de las mercancías exportadas-²¹⁶, evidenciando la gran debilidad española en el mercado americano, cuestión en la que insiste García-Baquero²¹⁷. Posteriormente, tuvo lugar el bloqueo del puerto gaditano por Nelson bajo la atenta mirada de una escuadra británica, el ataque inglés en plena paz a las fragatas españolas Ntra. Sra. de las Mercedes, Medea, Fama y Santa Clara en la batalla del cabo de Santa María, que posibilitó en 1804 nuevamente la declaración de guerra de España a Inglaterra y finalmente, la batalla de Trafalgar -1805- que supuso el principio del fin de la “España Atlántica” a gran escala. Desde el comienzo de la guerra con Gran Bretaña, y por espacio de dos décadas, los contactos regulares estarían virtualmente interrumpidos²¹⁸. En resumen, las derrotas en los combates navales ocasionaron la desaparición del poder naval español: sin Marina capaz de asegurar los caminos del mar y mantener expeditos los puertos, el comercio con América (y no sólo con América) resultaba inviable, y los gravísimos efectos de tan profunda crisis se hicieron sentir, como en ningún otro lugar, en Cádiz²¹⁹. A renglón seguido, vino el conflicto napoleónico (1808-1814),

²¹⁴ Alberto Ramos Santana: Cádiz en el siglo XIX...pp. 31-32.

²¹⁵ Según el médico Manuel Aréjula se registró una cifra de 7.387 fallecidos y más de 40.000 infectados. Epidemia que procedía de América, exactamente del Caribe, y fue importada por la corbeta anglo-americana “Delfín” que entró en el puerto el 26 de julio de 1800. (Juan José Iglesias Rodríguez: La epidemia...página 51.)

²¹⁶ Marina Alfonso Mola: “Armadores y flota mercante...”página 503.

²¹⁷ “Toda la prosperidad gaditana dependía del comercio y éste, a su vez, se nutría de forma casi exclusiva del intercambio con las colonias de Ultramar. Dada esta estrecha dependencia, cualquier alteración o interrupción de las rutas atlánticas tendría que dejarse sentir de forma inmediata sobre el comercio gaditano. Esto precisamente a finales del siglo XVIII, cuando las guerras marítimas con Inglaterra paralizaron casi por completo el tráfico mercantil de Cádiz, privándole del fabuloso mercado americano, fuente de aquellas riquezas, fuente de aquellas riquezas que le habían convertido en la auténtica capital mercantil de Europa.”(Antonio García-Baquero González: Comercio colonial... página 36).

²¹⁸ Leandro Prados de la Escosura: De Imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930), Madrid 1988, página 71.

²¹⁹ Juan Torrejón Chaves: “El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto” en Varios Autores. Puertos españoles en la Historia. Madrid, 1994, pp. 117-150.

que asoló la Península causando graves estragos y paralizando casi por completo la actividad económica española. El volumen de la deuda aumentó en un 60%; fuerte endeudamiento del Estado que condicionaría la evolución de la economía española en la primera mitad del siglo XIX.²²⁰ Sin embargo, aquí hay que puntualizar que la guerra de la Independencia no afectó tanto a Cádiz como a otros importantes puertos españoles: Bilbao, Santander, La Coruña, Málaga, Alicante, Valencia, Tarragona y Barcelona, por citar los más importantes. Otro acontecimiento importante es que, en medio del conflicto (desde 1810), surgen los primeros brotes rebeldes de las colonias españolas en Ultramar, que fueron la semilla de la emancipación de esos territorios.

Pues bien, pese a todo ese capítulo de situaciones adversas reseñadas, también se nos ofrece una panorámica marcada por un extraordinario trasiego comercial que se explica porque también hay otras circunstancias favorables: la paz de Amiens (1802-1804), la ayuda inglesa derivada de la alianza hispano-británica que aseguró el mar a las naves españolas durante varios años (1808-1814) y, por último, la reacción realista en América a los primeros brotes independentistas, cuya cronología depende de las distintas regiones americanas. En definitiva, ello nos hace que podamos valorar muy positivamente tanto las 26.552 entradas de embarcaciones procedentes de los cinco continentes, a las que hay que sumar las 7.374 indeterminadas y resultando un tráfico total de 33.926 barcos, como las 20.558 salidas con destino a los mismos espacios.

²²⁰ Enrique Llopis Agelán: “La crisis del Antiguo Régimen y la Revolución Liberal (1790-1840)” en Francisco Comín, Mauro Hernández y Enrique Llopis eds. Historia Económica de España. Siglos X-XX, Barcelona 2002, pp. 165-202.

PROCEDENCIAS DE LOS BARCOS

Cuadro nº 1

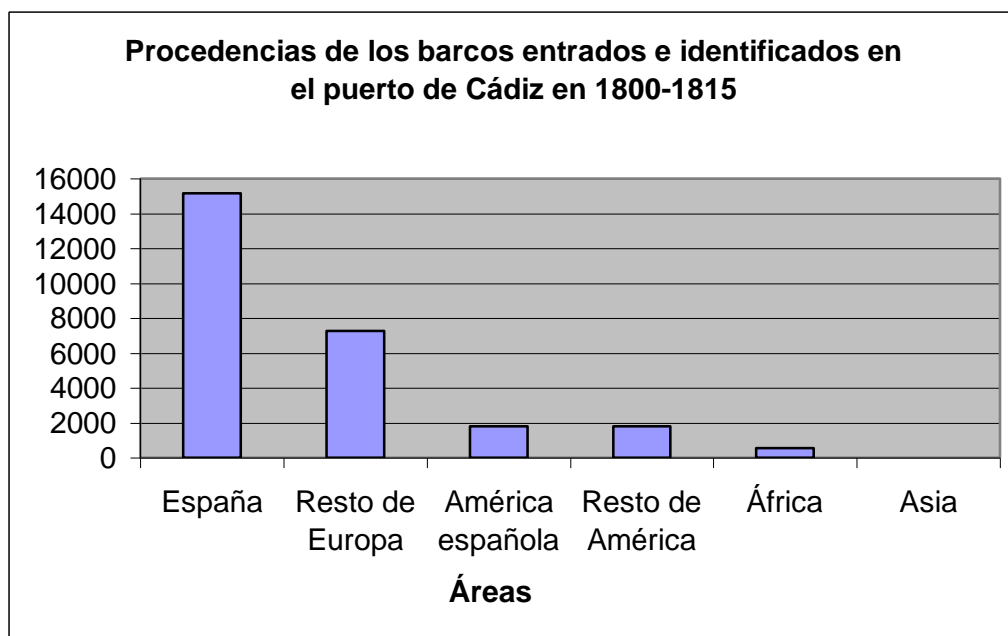
Procedencias de los barcos entrados e identificados en el puerto de Cádiz en 1800-1815*

ÁREAS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL	%
España	211	339	243	202	396	544	1121	1468	1419	892	787	1924	2109	1180	1177	1131	15.143	57,03
Resto Europa	55	74	609	296	627	162	146	172	275	764	1137	643	588	511	522	676	7.257	27,33
América español.	18	19	198	187	207	6	21	19	31	263	242	137	92	105	121	131	1.797	6,77
Resto América*	47	20	127	95	113	53	62	38	18	170	257	246	235	168	55	109	1.813	6,83
África	2	8	23	22	29	9	18	20	11	14	86	99	85	55	28	22	531	2,00
Asia	0	0	1	2	2	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	1	11	0,04
TOTAL	333	460	1201	804	1374	775	1368	1717	1754	2104	2510	3049	3109	2020	1904	2070	26.552	100,00
%	1,25	1,73	4,52	3,03	5,17	2,92	5,15	6,47	6,60	7,92	9,45	11,48	11,71	7,61	7,17	7,80	100,00%	

(*). Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: la Vigía de Cádiz utilizada para todos los años, excepto para 1812 en el que se usó como fuente el diario gaditano El Redactor General, pero únicamente para la entrada de embarcaciones y mercancías, ya que las salidas o destinos referente al año citado, no se encuentran ni en una ni en otra fuente.

(*). Incluyendo las indeterminadas de este área.

Gráfico nº 1*



(*). Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: la Vigía de Cádiz utilizada para todos los años, excepto para 1812 (diario gaditano El Redactor General).

(*). Incluyendo las indeterminadas de este área.

2. Procedencias de los barcos entrados e identificados en el puerto de Cádiz en 1800-1815.

Ubicándonos ya en el movimiento portuario durante los tres primeros lustros del siglo XIX y teniendo en cuenta las grandes áreas con las que comercia Cádiz, procedamos a realizar un análisis general de las procedencias descritas en el cuadro y gráfico de la página anterior.

2.1. ESPAÑA.

En primer lugar, destacamos a España con un total de 15.143 entradas de barcos que equivalen al 57,03% sobre las 26.552 registradas e identificadas. Evidentemente es el área que más aporta ¿Por qué ocurre este hecho? Argumentamos tres razones. La primera razón es la de proximidad geográfica. La segunda, el hecho de que los avituallamientos ordinarios vienen de España, además de los productos para la reexportación. Y la tercera razón, la necesidad de recurrir al comercio de cabotaje para, en cierta manera, paliar las graves consecuencias causadas por los distintos bloqueos británicos que ocasionaron un descenso del tráfico ultramarino (obsérvese sobre todo el año 1800) y cuyo veto no se levantaría hasta junio de 1809.

Analizando el cuadro general de procedencias, hemos de plantearnos varias interrogantes. Primera: ¿por qué en 1801 España aporta casi cinco veces más barcos que Europa? No nos cabe otra explicación que las Guerras Napoleónicas. Hay quien considera que empezaron cuando Napoleón alcanzó el poder en Francia, en noviembre de 1799, aunque otras versiones sitúan el periodo bélico entre 1799 y 1802.²²¹ Entonces se produce una crisis general que afecta a Europa occidental, inmersa en su mayor parte en la lucha contra Napoleón, y se contempla la caída de los precios, produciéndose al mismo tiempo una contracción del tráfico marítimo de estos países europeos con relación a España que se traducen en un descenso de las llegadas de barcos del Viejo Continente a Cádiz, predominando pues el marcado protagonismo de los puertos españoles en el abastecimiento del gaditano. Segunda: ¿por qué en el trienio 1802-1804 España aporta casi dos veces menos bastimentos que el resto de Europa? España se mantiene, mientras Europa sube, ascenso propiciado porque el 25 de marzo de 1802 tiene lugar la firma del Tratado de Amiens entre Gran Bretaña y Francia y sus aliados -España y la República Bátava-, produciéndose un alto en las guerras referidas, lo que ocasiona una mayor fluidez en el tráfico marítimo de la Europa occidental (especialmente con la

²²¹ Manuel Bustos Rodríguez: Cádiz en el sistema atlántico...página 514.

dársena gaditana). Por tanto, más barcos europeos y menos barcos españoles.

2.2. RESTO DE EUROPA.

En segundo lugar, hace acto de presencia Europa, cuya aportación al puerto de Cádiz es de 7.257 barcos, o lo que es lo mismo, el 27,33% sobre los 26.552 del período. Una cifra elevada teniendo en cuenta que el movimiento portuario gaditano de 1800-1815 tiene como marco un escenario europeo pleno de convulsiones y comienza con la instauración del Imperio Napoleónico. Las guerras iban a ser continuas (sólo interrumpidas por el tratado de Amiens, 1802) entre Francia y las monarquías europeas, que formarían coaliciones para defenderse del Emperador²²². Pero ¿y los efectos surgidos a partir del segundo bloqueo marítimo inglés que pretendía privar a Cádiz de los productos coloniales y de las materias primas que se habían hecho esenciales (té, café, chocolate, especias, añil, algodón²²³) y que había sido impuesto por Nelson y llevado a cabo por una poderosa escuadra británica de 148 buques que transportaban alrededor de 15.000 hombres²²⁴? ¿No mermaron el tráfico con Europa? Aquí hay que puntualizar una importante consideración: el bloqueo del puerto se manifestó de forma rotunda en el descenso del tráfico americano, o mejor dicho colonial, en ambas direcciones, pero no puede decirse lo mismo con respecto al europeo, que se mantuvo a todo lo largo de los períodos de inestabilidad bélica, lo que no significa que no sufriese, como ya hemos afirmado, una contracción, pero sin que ésta fuese similar en ningún momento a la registrada en el tráfico ultramarino.²²⁵ Hemos de significar los momentos de mayor éxito del bloqueo continental: a partir del decreto de Berlín de 1806 y hasta 1810, países como Rusia, Alemania, Holanda y la mayor parte de Italia cerraron sus puertos a los ingleses,²²⁶ pero como quiera que estas naciones tenían que fortalecer su comercio exterior, que se vio sensiblemente cercenado al no poder entablar relaciones mercantiles con los británicos, la respuesta a ese duro mazazo se basó en buscar otra alternativa comercial, que se encontró en la Europa Meridional: España. De ahí que durante cinco años consecutivos (1806-

²²² Luis Palacios Bañuelos: "Napoleón y El Imperio." Historia Universal siglo XIX. Volumen VIII, Barcelona, 1991. página 2.977.

²²³ Jacques Godechot: Europa y América en la época napoleónica, Barcelona 1969, página 95.

²²⁴ Se llegó a comentar que el referido bloqueo del puerto incluso impidió las labores de los pescadores gaditanos.(Alberto Ramos Santana: "Cádiz y el combate..." en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (coords.) Trafalgar... pp. 321-333.)

²²⁵ Marina Alfonso Mola: "El comercio ..." Trafalgar ...pp. 259-298.

²²⁶ Jacques Godechot: Europa y América en ... página 101.

1810) la aportación de barcos del resto de Europa al puerto de Cádiz fuera in crescendo, según podemos observar en el cuadro nº 1, mientras que en el período 1811-1815 arroja un resultado variable (descenso-ascenso), en función de los acontecimientos sucedidos en dicho período: la guerra de la Independencia española y el final de la misma, rubricado por el Tratado de Valençay y el retorno de Fernando VII (1814), antesala de la normalidad peninsular, que llegaría en 1815 y que coincide con el Congreso de Viena, en el que se devuelve la legitimidad a los monarcas europeos, produciéndose una ligera mejoría en el ámbito comercial internacional europeo que se refleja en la afluencia de arribadas al puerto de Cádiz.

2.3. AMÉRICA ESPAÑOLA.

En tercer lugar, destacamos a la América española con la entrada de 1.797 barcos. Hay que recalcar que en cuanto al número de barcos se refiere, la América española no significa tanto como siempre se había pensado, figurando estos años muy por detrás del tráfico europeo, e incluso ligeramente detrás de la presencia de los barcos de las demás Américas (un 0,6%). Se pueden distinguir dos períodos de distinta actividad.

1º. La larga guerra entre España y Gran Bretaña, iniciada en 1796 y que duraría (con una pausa en 1802-1804) hasta 1808 provocó una crisis sin precedentes para las relaciones comerciales entre la metrópoli y sus posesiones americanas²²⁷, reduciendo el tráfico ultramarino a raíz del primer bloqueo británico en 1797. Ante tan comprometida situación y para intentar paliar este gravísimo suceso que perjudicaba ostensiblemente a sus intereses, la Corona española decretó 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 europeos), pero bajo la condición de que regresarían a los puertos de España con los cargamentos tomados a bordo en los puertos americanos.²²⁸ El objetivo del gobierno con este decreto era hacer de los neutrales sus intermediarios con las colonias en tanto durasen las

²²⁷ John Robert Fisher: El comercio entre España... página 45.

²²⁸ 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 productores peninsulares. *Ibidem...* pp. 48-49.

hostilidades con Inglaterra²²⁹. Sin embargo, esta medida no fue beneficiosa ni para el país en general ni para los gaditanos en particular, ya que éstos, por mediación de su Consulado, elevaron la más enérgica protesta al ministro de Estado, Mariano de Urquijo, cediendo éste finalmente a sus pretensiones y derogando dicho Decreto por Real Orden de 20 de abril de 1799.²³⁰ La revocación del permiso a los neutrales en 1799 no eliminó su práctica y el Tratado de Amiens de 1802 lo repuso de manera indirecta al relajar las viejas prohibiciones hispanoamericanas de comerciar con terceros puertos e impedir la entrada de navíos extranjeros. Sin sorpresas, hacia 1808 gran parte del comercio exterior hispanoamericano se realizó por medio de navíos neutrales.²³¹ La Guerra con Inglaterra (más que el comercio de neutrales) va a tener consecuencias negativas en el movimiento portuario con relación a la América española que ya se aprecian en los dos primeros años, 1800 y 1801. En 1802 hay un incremento espectacular (de 19 naves se pasa a 198, es decir, diez veces más), que se percibe en el propio año de la firma del tratado de Amiens y que se prolonga hasta 1804, con unos altos porcentajes de referencia de entradas de bastimentos: 11,01% en 1802 y 10,40% en 1803 (precisamente aquí acusa un ligero descenso, en un momento en que las relaciones con Gran Bretaña comienzan a dar síntomas de inestabilidad a raíz de la ruptura de la referida paz entre Francia e Inglaterra que arrastra a España a firmar un tratado de neutralidad bastante ficticio, pues se comprometía a subvencionar a la nación francesa mientras durase el conflicto²³²) y 11,51% para 1804. Por el contrario, la reanudación de la guerra con Gran Bretaña, significa el hundimiento del comercio colonial de nuevo. Las cifras que nos ofrece el cuadro así lo demuestran, especialmente en 1805, fecha en se registran unos guarismos bajo mínimos de entradas de buques (6): un 0,33 - la más baja de todo el período- sobre el total de las 1.797 naves llegadas de las colonias de ultramar, para subir en 1806 a 21 (1,17%), descender ligeramente hasta 19 (1,06%) en 1807 e incrementarse nuevamente en 1808 con 31 (1,72%). A Carlos IV no le quedó otra opción que dar vía libre nuevamente al comercio de neutrales en 1807 para paliar la difícil situación. En esta ocasión incluso sin imponer siquiera el requisito de que las mercancías se llevaran directamente a la metrópoli. Clara muestra de lo que, como era de esperar, produjo esta decisión son los casos de Veracruz,

²²⁹ Antonio García-Baquero González: Comercio colonial ...pp. 138-139.

²³⁰ 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 [...] (John Robert Fisher: El comercio entre España...página 52.)

²³¹ German A. De la Reza: “Atomización de la América española: entre la necesidad y la contingencia.” Araucaria: Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades. Año 12, N^o 23, primer semestre, (México 2010), pp.57-75.

²³² Marina Alfonso Mola: “El comercio ...” Trafalgar ...pp. 259-298.

que en 1807 hizo en barcos neutrales casi todas sus exportaciones (95% del total, siendo el 80% de ellas de plata), 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.²³³

2º. En segundo lugar, a raíz de 1808 se apunta una nueva edad prometedora que coincide con la alianza de Inglaterra,²³⁴ antes enemiga, ahora aliada en la guerra de la Independencia. La ayuda inglesa se fundamenta en dinero, armas, municiones, vestuario, alimentos, calzado, que llegan de Inglaterra en cantidades considerables con destino a los ejércitos españoles. Los sucesivos gobiernos británicos, entre 1808 y 1814, desde el del duque de Portland al del conde de Liverpool, pasando por el de Spencer Perceval, mantuvieron con altibajos el apoyo financiero a la causa fernandina.²³⁵ Justo en 1808 no se va a notar el alza (sólo se caracteriza con un 1,72% de entradas de embarcaciones sobre las 1.797 arribadas), pero sí va a resultar claro el vuelco al año siguiente de 1809 en que se registra el mayor movimiento de barcos del período: las 263 llegadas suponen un significativo valor relativo del 14,63% sobre el total.

Hay que significar que las Indias enviaron gran cantidad de ayuda financiera al Gobierno español en guerra. Se calcula que durante 1809 América envió 284 millones de reales al puerto de Cádiz.²³⁶ Un 75 por ciento de los ingresos de la Junta Central de enero a octubre de 1809 procedieron del Nuevo Mundo y todavía de enero a octubre de 1810, ya en la época de la Regencia y con algunas revoluciones americanas en marcha, llegaron al 56 por ciento. En 1811 cayeron al 35 por ciento y desde entonces se redujeron de forma sustancial.²³⁷

3º. El descenso de los años 1810 (242 barcos), 1811 (137) y 1812 (92), se explica porque en la otra orilla del Atlántico se dan las primeras tentativas para la consecución de la independencia de las colonias de

²³³ John Robert Fisher: El comercio entre España ... página 64.

²³⁴ Las relaciones entre ambos países se hicieron oficiales en enero de 1809, el día 14 de cuyo mes fue firmado un tratado de alianza entre el secretario de Exteriores británico, Robert Canning, y el ministro plenipotenciario español en Gran Bretaña, Juan Ruiz de Apodaca. Este documento estipulaba que Gran Bretaña no reconocería otro soberano de España e Indias que Fernando VII, sus herederos o el legítimo sucesor que la nación española eligiera. También se comprometía Gran Bretaña a proporcionar a España toda la ayuda pret en su justa lucha contra Francia. España declaraba que no cedería a Francia porción alguna de su territorio, y ambas partes quedaban comprometidas a no firmar un tratado de paz por separado. (Gabriel H. Lovett: "El intento afrancesado y la guerra de la Independencia". Historia General de España y América. Del Antiguo al Nuevo Régimen. Volumen XII., Madrid 1981. pp. 167-247.)

²³⁵ Emilio de Diego García: "La guerra precisa tres cosas: dinero, dinero y dinero". Guerra de la Independencia ¿un conflicto sorprendente?. Cuadernos de Historia nº 110, (2010), pp. 53-67.

²³⁶ Gabriel H. Lovett: "El intento afrancesado y..." pp. 167-247.

²³⁷ Manuel Lucena Giraldo: Naciones de rebeldes. Las revoluciones de independencia latinoamericanas. Madrid 2010, página 77.

Ultramar.²³⁸ Estos focos rebeldes contrarrestan, aunque de manera relativa, la ayuda inglesa. Luego habrá una nueva recuperación progresiva en los últimos tres años del período investigado, es decir en 1813 (105 naves), 1814 (121) y 1815 (131). Este ascenso es debido a la reacción realista en América que se sustenta en primer lugar en Venezuela, exactamente en Caracas, con los sucesos de abril de 1810 contrarrestados por las tropas gubernamentales de la metrópoli, que conservan Coro, Maracaibo y la Guayana y más tarde recuperan Valencia, y de la derrota de los insurgentes acaudillados por Bolívar en La Puerta en 1814, tras lo cual los realistas se apoderan de casi todo el país.²³⁹ En segundo lugar, trasladamos el escenario a Nueva Granada (con el ataque de los realistas, a finales de diciembre de 1812, al mando del virrey Abascal, desde Pasto, Cuenca y Guayaquil, acción que liquidó el experimento quiteño).²⁴⁰ En tercer lugar, figura México (con la reconquista de Oaxaca y Acapulco, por obra de José Gabriel de Armijo, en julio de 1815, y la posterior ejecución del insurgente Morelos, acabando con su breve régimen constitucional²⁴¹) y, finalmente, en cuarto lugar, en 1815, vuelve a salir a colación Venezuela con la llegada del general Pablo Morillo²⁴² cuyos objetivos son los de restablecer el orden en la Costa Firme hasta el Darién y en la Capitanía General de Caracas. En definitiva, en el curso de 1815 se hizo evidente que los movimientos revolucionarios comenzados en América cinco años antes habían fracasado, excepto en Buenos Aires y en Paraguay. La causa de la emancipación estaba derrotada más por atrincherados realistas o elementos leales americanos que por las intervenciones de la Regencia que había gobernado en la Península desde 1810 a 1814.²⁴³

²³⁸ Antonio García-Baquero González: Comercio colonial ...pp 185-186.

²³⁹ José Semprún y Alfonso Bullón de Mendoza: El ejército realista en la independencia americana, Madrid, 1992, pp. 58-59.

²⁴⁰ Manuel Lucena Giraldo: Naciones de rebeldes...página 106).

²⁴¹ Ibidem...página 124.

²⁴² A mediados de febrero de 1815 partió de Cádiz una poderosa escuadra formada por la nave capitana San Pedro de Alcántara, tres fragatas, 30 navíos dotados de cañones y 60 de transporte. En ella iban 12.254 soldados de infantería, caballería y artillería y 1.547 oficiales y marinos de guerra, al mando de Pablo Morillo. Ibidem... página 129.

²⁴³ Ibidem...pp. 124-125.

2.4. AMÉRICA NO ESPAÑOLA (RESTO DE AMÉRICA).

En cuarto lugar, destacamos la América no española. A comienzos del siglo XIX este territorio era todavía una prolongación colonial de Europa Occidental, pues contaba sólo con un país independiente, los Estados Unidos (al comentar el cuadro nº 5 hablaremos más específicamente de sus puertos y productos que le relacionan desde el ámbito mercantil con Cádiz, y de igual modo procederemos con el resto de la América española). El resto del territorio estaba compuesto por colonias de la Gran Bretaña (Canadá), Portugal (Brasil), Francia y, en menor cuantía, de Dinamarca y Holanda (aunque según el registro de la Vigía, de las colonias holandesas no se registra ninguna arribada), que tenían bajo su administración algunas islas del mar Caribe. La América no española entra en escena en el movimiento portuario con 1.813 procedencias de barcos, es decir en valores relativos representa un 6,83% sobre las 26.552, una cifra, como ya dijimos, ligeramente superior a la de la América española (6,76%).

El período más significativo lo hallamos en el trienio 1810-1812 con 738 arribadas, es decir el 40,71% sobre el total. Hay que matizar que el grueso de las arribadas de la América no española lo ostentan los Estados Unidos con 1473, que traducido a términos relativos significa el 81,24%, mientras que el resto, es decir 340 (18,75%), se lo reparten entre el resto de las colonias de Gran Bretaña, Portugal, Francia y Dinamarca. Este hecho corrobora que a consecuencia de las guerras europeas los Estados Unidos fueron ocupando poco a poco el puesto de los ingleses y de los holandeses como “carreteros de los mares”. En 1806, su marina mercante superó el millón de toneladas. De este modo, de 1790 a 1806, los Estados Unidos habían pasado poco a poco a ocupar un puesto entre las mayores potencias marítimas del mundo, lo cual explica la actitud que adoptará su gobierno ante los bloqueos decretados por Gran Bretaña y por Napoleón.²⁴⁴ En cuanto a la América inglesa, que tiene su principal representación en Canadá, era una típica colonia de poblamiento y, en consecuencia, su comercio no tenía, en principio, proyección internacional. Los productos se agotaban en el interior de la región, pero, a pesar de ello, ya desde principios del siglo XIX destacan sus exportaciones de bacalao.²⁴⁵ En contraposición a lo que ocurría en la órbita británica, los territorios franceses en América (las islas de Santo Domingo, Martinica y Guadalupe)

²⁴⁴ Jacques Godechot: Europa y América en...pp. 72-73.

²⁴⁵ Luis Miguel Enciso Recio: “La América anglosajona, francesa y portuguesa. Las bases del poder material: comercio e industria.” . Historia Universal. Siglo XVIII. Volumen VII, Barcelona 1991 pp. 2.818-2.819.

no recibieron muchos emigrantes y dispusieron de una fuerte producción especializada para la exportación. Los productos antillanos exportados fueron azúcar, café e índigo. El comercio colonial portugués fue también importante: en Brasil se producía tabaco y azúcar, pero las riquezas fundamentales eran el oro de Minas Gerais y las piedras preciosas de Diamantina.²⁴⁶ En cuanto a la América danesa, muy poco que reseñar: sólo el papel ejercido por la isla de Saint Thomas, que exportaba algodón, azúcar y cacao.

²⁴⁶ *Ibidem.*

2.5. ÁFRICA.

África interviene con 531 entradas de barcos, que equivalen a un 2% sobre el total de los 26.552 arribados. Se registran los valores mínimos durante los dos años iniciales del período, o sea un 0,38% y 1,50%, respectivamente sobre los 531 bastimentos. El momento en que las arribadas africanas alcanzan su cenit se localiza en pleno desarrollo del conflicto hispano-francés, especialmente durante 1809-1813, con repunte en 1811 que refleja unos valores relativos del 18,64% sobre las 531. Nuestro argumento para este aumento está en el desbloqueo desde 1809 del puerto de Cádiz, que facilita un mayor número de arribadas desde el Magreb, en barcos de nacionalidad española, portuguesa, marroquí y a veces incluso inglesa y estadounidense, que proceden en su mayoría desde puertos tan importantes de Marruecos como pueden ser Tánger, Tetuán (con salida al Mediterráneo por el río Martil), Larache, Salé, Casablanca y, por último, Mogador. En la segunda mitad del siglo XVIII, la firma de acuerdos diplomáticos y comerciales entre el Reino de España y el Sultanato de Fez alumbró un nuevo período de estabilidad y paz entre las dos orillas, lo que permitió profundizar en el mutuo conocimiento y en el desarrollo de las relaciones comerciales. Pero pronto los estados europeos, imbuidos por los intereses del naciente capitalismo, intervendrían en el Norte de África con afanes imperiales convirtiendo los territorios magrebíes en espacio de colonización. A lo largo del siglo XIX, los proyectos coloniales en el Norte de África conducirían al control político de los territorios y, sobre todo, a la explotación económica de los mismos.²⁴⁷

Con relación a Túnez, las relaciones comerciales establecidas con Cádiz quedan determinadas por la arribada de productos como chícharos y habas. Matizar que, diplomáticamente y desde el punto de vista estrictamente hispano-tunecino, se asiste al nacimiento del Consulado General español en aquella nación que ejerce de Embajada de España²⁴⁸ (con bastante penuria económica, por cierto). Hay que atribuir a los Soler el establecimiento de las relaciones comerciales directas entre España y la Regencia de Túnez, que no fueron muy fructíferas, como se demuestra en la escasez de barcos tunecinos en Cádiz.²⁴⁹ En cuanto a Argelia se refiere, se

²⁴⁷ Antonio Torremocha Silva: “El Estrecho como puente pasado y presente”. Triángulo de Al-Andalus, Alcazaba de los Uddayat, Catálogo. Rabat, 2003-2.004, pp.185-201.

²⁴⁸ Jesús Pradells Nadal: “Los países islámicos”. Diplomacia y comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII. Alicante 1992. pp. 511-565.

²⁴⁹ En cuanto a las actividades comerciales sabemos que la lana que servía para fabricar la chechía o “birrete tunecino”, venía tradicionalmente de España. En intercambio, los tunecinos exportaban hacia

debe precisar que las relaciones presentaban para España una dimensión práctica basada, fundamentalmente, en contrarrestar las tradicionales actividades corsarias y, en segundo plano, en la obtención de privilegios comerciales.²⁵⁰ Los puertos exportadores argelinos más destacados son Orán, Argel, Arzew²⁵¹ -puerto ubicado en el golfo del mismo nombre a 35 kilómetros Orán- y Bona.

Según Eloy Martín Corrales, el comercio hispano-musulmán se intensificó a raíz de la firma de los Tratados de Paz y Comercio con Marruecos (1767), Trípoli (1784), Argel (1786) y Túnez (1791). Este comercio, a lo largo de la Edad Moderna, se basó fundamentalmente en la importación de trigo norteafricano. Debe tenerse en cuenta que la escasez de granos en la península provocó que poco a poco se fueran contemplando con un creciente interés las cosechas de las planicies magrebíes. A comienzos del siglo XIX, los granos norteafricanos llegaron regularmente a los puertos peninsulares, especialmente al de Cádiz, para mitigar los frecuentes períodos de escasez y carestía. De los numerosísimos comerciantes y marinos que participaron en este tráfico hay que destacar a un grupo de grandes compañías españolas (Campana, Riso, Patrón y Cia., Cinco Gremios Mayores de Madrid, Álvarez Campana, Goyeneche y Rigal). Los mercaderes franceses e ingleses también intervinieron activamente en estos intercambios, aunque los hispanos se sacudieron el dominio que habían conservado durante centurias.²⁵²

Con referencia al área del Sahel, únicamente tenemos a Senegal, del que no disponemos de mucha documentación, que aclare su relación comercial con España por mediación del puerto de Cádiz, salvo alguna que otra exportación de goma arábiga, cueros y marfil, según datos del Vigía, con la participación de barcos de nacionalidad bremenese procedentes de

España trigo, avena y habas.(Mikel De Epalza Ferrer/Abdel- Hakim Slama Gafsi: “Relaciones entre España y Túnez en el siglo XIX: Nueva documentación y síntesis.” Anales de Historia Contemporánea N° 23, Alicante (marzo de 2007) pp. 264-271.

²⁵⁰ Jesús Pradells Nadal: Diplomacia y... pp. 511-565.

²⁵¹ El puerto de Arzew es un puerto argelino muy importante y puede ser guardado con pocos gastos. Se han hecho y se harán siempre considerables exportaciones de granos, pues los habitantes de esta parte de la provincia están acostumbrados desde tiempo inmemorial, al comercio con los europeos. Un gran número de silos diseminados en derredor de la bahía servían de depósito y más de doscientas embarcaciones, procedentes por lo general de las Baleares y de Andalucía, se abastecían allí todos los años de trigo y de cebada.(Francisco de Paula Mellado: Enciclopedia Moderna, tomo I. Madrid, 1864, pp.253-254.

²⁵² Eloy Martín Corrales: Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglo XVI-XVIII). El comercio con los enemigos de la fe. Barcelona 2001, pp.50-76.

esta región, que en el espacio cronológico de 1800-1815 está bajo dominio británico.²⁵³

2.6. ASIA.

En último lugar, tratamos el estudio de Asia con muy reducida participación en este apartado: sólo 11 barcos, que representan el 0,04% sobre el total de los 26.552 bastimentos de procedencia identificadas. El área de expansión comercial asiática se ciñe a las Islas Filipinas, Anatolia (Esmirna), China y las Indias Orientales. Según los datos del Vigía, el comercio con Cádiz resulta ser no muy fluido con pocas entradas procedentes del archipiélago filipino. Las relaciones se mantienen a través de la Real Compañía de Filipinas.²⁵⁴ Su fundación, por Real Cédula, tuvo lugar el 10 de marzo de 1785, recibiendo la exclusiva del comercio directo con Filipinas y el resto de Asia, aunque con escala obligada en Manila. La compañía podía navegar por la ruta del cabo de Hornos, con escala en Montevideo y El Callao, o por la ruta del cabo de Buena Esperanza, con escala en la Isla de Francia y en Tranquebar (en la costa de Coromandel) pero, muy particularmente, en Calcuta y en Cantón, antes de llegar a Manila, de donde debía volver siempre en derechura por la segunda ruta para evitar el tráfico desde Asia a América del Sur al margen de los registros del Galeón. Este tráfico directo desde las costas filipinas (o asiáticas en general) a las americanas será una permanente aspiración de los dirigentes de la sociedad que no se hará efectiva hasta más de diez años más tarde, en 1797, tras la utilización de una concesión excepcional debida al estallido de la guerra con Inglaterra, y de modo ordinario desde 1804, tras la promulgación de la Real Cédula de confirmación de privilegios de 12 de julio de 1803.

Algo muy importante de significar es que la travesía Cádiz-Manila fue inaugurada en el mes de septiembre de 1785 por la fragata Nuestra Señora de los Placeres, que siguió la ruta del cabo de Hornos, mientras las fragatas Nuestra Señora de las Nieves y Águila Imperial navegaban en enero del año siguiente por la ruta del cabo de Buena Esperanza y

²⁵³ Durante la guerra de los Siete Años (1756-1763) los ingleses ocupan los puertos franceses del Senegal (Saint Louis, Gorea y Rufisque -ciudad costera que se encuentra en la región de Dakar, al oeste de Senegal en la base de la península de Cabo Verde). Al final de la guerra, restituyen Gorea pero se reinstalan en ella por algún tiempo durante la guerra de la Independencia americana. Posteriormente, el tratado de 1783 devuelve a Francia Saint Louis y Gorea. Durante las guerras napoleónicas, Gran Bretaña penetra en las colonias francesas. En 1815 restituye a Francia Gorea y Rufisque y en 1817 Senegal pasará definitivamente a la administración francesa. (Pierre Bertaux: “La colonización francesa. Senegal”. *Historia Universal del siglo XXI*, Madrid 1994. pp.197-201)

²⁵⁴ En cada una de las expediciones la sociedad podía disponer de un total de 500.000 pesos fuertes para adquirir los géneros asiáticos necesarios para su giro, lo que significaba la continuidad de las estructuras del comercio hispano-asiático de intercambiar plata por productos orientales.(Carlos Martínez Shaw: *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid 2007, pp. 36-42.)

alcanzaban las Filipinas en el mes de agosto. En Manila, el sistema de adquisición del cargamento de retorno ya se había puesto en funcionamiento: el suministro de las especias corría a cargo de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (la VOC), el de los tejidos de la costa de Coromandel quedaba garantizado por un convenio con la compañía inglesa de las Indias Orientales (la EIC), los géneros de China (sedas, medias, rasos negros y de colores, mantones...) se contrataban directamente por un comisionado instalado en Cantón y las materias primas (algodón, añil, pimienta y los productos elaborados filipinos (cadenas de oro y sedas y otros tejidos) se obtenían a través de los cauces tradicionales.²⁵⁵ En resumen, la Compañía de Filipinas, al margen del volumen y de los resultados económicos de sus transacciones comerciales, fue la principal responsable de la apertura de numerosas nuevas rutas para la navegación mercantil española en el Pacífico. Como fueron las que unieron Cádiz con Manila (por el cabo de Hornos con escala en El Callao) y a Cádiz con Tranquebar, Calcuta, Cantón y Manila (por el cabo de Buena Esperanza), así como a Manila y Calcuta con El Callao y otros puertos sudamericanos. Muchas de estas rutas sufrieron el impacto de la independencia de América y aun hubieron de clausurarse (alguna de ellas, como la de Cantón a El Callao antes de haberse estrenado) por la misma razón, ocasionando la decadencia de la sociedad y su extinción definitiva por decreto de 6 de setiembre de 1834.²⁵⁶

Pero ¿por qué sólo entran 3 barcos procedentes de Filipinas en Cádiz en 1800-1815, exactamente 2 en 1803 y 1 en 1814?

La razón estriba en que la Guerra de la Independencia influyó negativamente en las relaciones comerciales de España con Filipinas. En el momento en que comienza el conflicto hispano-francés, las relaciones comerciales entre Cádiz y Filipinas se llevaban a cabo a través de dos rutas principales: una directa a cargo de la Real Compañía de Filipinas y por el cabo de Buena Esperanza, y otra indirecta, la del Galeón de Manila, que cubría la ruta Manila-Acapulco-Veracruz-Cádiz. Y ambos sistemas se vieron decisivamente afectados como consecuencia de la contienda.

²⁵⁵ Ibidem...página 37.

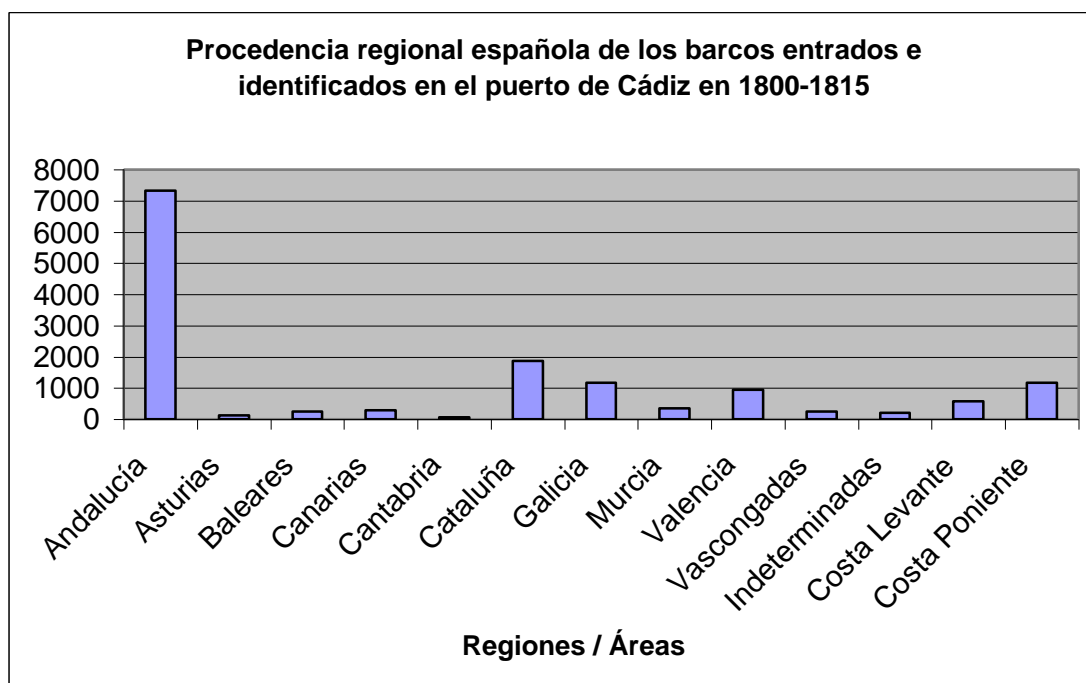
²⁵⁶ Ibidem...pp. 37-38.

Cuadro nº 2

Procedencias regionales españolas de los barcos entrados e identificados en el puerto de Cádiz en 1800-1815

ÁREAS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL	%
Andalucía	189	246	60	58	91	377	780	923	665	263	342	303	1598	483	470	465	7.313	48,29
Asturias	1	0	2	6	5	0	0	1	2	30	11	17	11	21	7	6	120	0,79
Baleares	0	2	2	1	9	3	1	0	1	31	24	30	49	49	31	12	245	1,61
Canarias	3	2	26	10	17	2	9	12	11	47	28	14	26	24	35	29	295	1,94
Cantabria	0	0	8	3	16	0	0	0	3	4	2	1	0	3	22	8	70	0,46
Cataluña	13	4	20	28	100	33	24	90	168	151	57	123	181	297	279	298	1.866	12,32
Galicia	2	14	75	53	76	41	6	6	24	130	150	151	91	139	93	112	1.163	7,68
Murcia	1	6	3	4	8	0	1	11	19	48	61	30	32	43	24	54	345	2,27
Valencia	0	21	17	17	54	15	17	18	72	142	76	94	70	100	118	112	943	6,22
Vascongadas	2	3	30	21	20	1	2	2	0	45	29	12	7	9	25	35	243	1,60
Indeterminadas	0	41	0	1	0	72	11	5	0	1	6	34	0	0	28	0	199	1,31
Costa Levante	0	0	0	0	0	0	52	18	146	0	1	309	44	0	0	0	570	3,76
Costa Poniente	0	0	0	0	0	0	218	382	308	0	0	806	0	12	45	0	1.771	11,69
TOTAL	211	339	243	202	396	544	1121	1468	1419	892	787	1924	2109	1180	1177	1131	15.143	99,94
%	1,39	2,23	1,60	1,33	2,61	3,59	7,40	9,69	9,37	5,89	5,19	12,70	13,92	7,79	7,77	7,46		99,94

Gráfico nº 2



2.1. Procedencias regionales españolas de los barcos entrados e identificados en el puerto de Cádiz en 1800-1815.

2.1.1. ANDALUCÍA.

En primer lugar, significar que la región de Andalucía es la más destacada en cuanto a aportación de entradas de bastimentos procedentes de España en el puerto de Cádiz se refiere. Es decir, se registran 7.313 arribadas, o lo que es lo mismo un 48,29% sobre el total de las de España, siendo el año de 1812 el más significativo con 1.598 entradas, que traducidas a valores relativos ofrecen un 21,85%. Unos guarismos que tienen su explicación en tres factores fundamentales: 1º. La cercanía de sus diversos enclaves portuarios a la capital gaditana. 2º. La guerra con la Francia napoleónica: además del bloqueo francés, relativo porque la flota inglesa mantenía abierto el comercio a Cádiz, todo apunta a que la producción andaluza estuvo interesada en abastecer a la ciudad de Cádiz en la que encontraría unos precios satisfactorios. 3º. El despunte en las ciudades mercantiles y portuarias como Sevilla, Málaga, y en otras poblaciones litorales como Huelva, Almería, Motril, Sanlúcar, El Puerto de Santa María, Ayamonte, etc., de una clase mercantil y financiera, en buena parte de ascendencia extranjera aunque ya naturalizada en la región, cuyos ámbitos de actuación superaban el estricto marco del mercado colonial americano afianzando las relaciones con las principales plazas mercantiles e industriales españolas, especialmente con la de Cádiz, las del resto de Europa y las norteamericanas.²⁵⁷

En resumen, si observamos el cuadro, distinguiremos en general dos períodos. Uno que podemos situar en 1800-1804 y que se caracteriza en general como una fase de reducida actividad (pues a pesar de que en el intermedio de este período surja la paz de Amiens -que no se nota nada-, sólo entran en el puerto gaditano 644 naves que equivalen al 8,80% sobre el total de las 7.313 arribadas andaluzas), provocada por los efectos de la epidemia de fiebre amarilla²⁵⁸ que en este cuatrienio se dio además de en

²⁵⁷ Antonio Miguel Bernal: “Andalucía liberal (1808- 1823)”. Historia de Andalucía, Volumen VIII. Barcelona 2006, página 15.

²⁵⁸ Los estudios de Jordi Nadal sobre la incidencia de la fiebre amarilla en Cádiz nos proporcionan una mortalidad del 12,8% de la población (7.387 fallecidos) en un censo de 57.499 habitantes. La epidemia de 1800 fue la que más ampliamente rebasó los límites geográficos de las anteriores llegando, llegando hasta Jerez, Sevilla, Medina Sidonia y Málaga. María Teresa Pita Moreda: “La fiebre amarilla”. Andalucía y América en el siglo XVIII: actas IV jornada de Andalucía y América. Sevilla 1984, pp.376-378.

Cádiz, en Sevilla (14.685 víctimas), Málaga (6.884) y Granada (Almuñécar, Calahonda, Motril) y que bloqueó el comercio de los puertos de estas ciudades portuarias andaluzas, en las que incidió de manera preferente²⁵⁹, no pudiendo zarpar sus barcos en la cantidad que se hubiese deseado (por falta de personal de marinería), con destino al puerto gaditano.

Un segundo período definido por el espacio cronológico de 1805-1808, con unas cifras establecidas de 2.745 entradas de embarcaciones, o lo que es lo mismo el 37,53% sobre el total y en el que se marca claramente la tendencia alcista y que debemos considerar como una inyección económica importante para el maltrecho comercio marítimo interior heredado de la etapa anterior.²⁶⁰ Es muy extraño que los mejores momentos de afluencias de barcos andaluces se den en este período que coincide con las guerras marítimas con Inglaterra. ¿Por qué?. En primer lugar, porque es necesario recurrir a un comercio de cabotaje para remediar los efectos negativos que produjo el colapso del comercio ultramarino. En segundo y último lugar, otro argumento que explica este repunte de embarcaciones, es el de proximidad geográfica de los puertos andaluces con el de Cádiz.

Luego, hay un período de estabilización en 1809-1815 (salvo el año de 1812, por el gran número de naves entradas, que explicaremos aparte) que surge por dos causas:

1ª) Debe entenderse como un producto del bloqueo continental declarado por Napoleón a Inglaterra, en 1806, mediante el decreto de Berlín.²⁶¹ Por ello había un cierto malestar entre los comerciantes: España, a pesar de haber firmado el 14 de enero de 1809 el tratado de Londres con Inglaterra, todavía pagaba el coste de la alianza con Francia y del citado bloqueo. Además, a pesar de que el alzamiento popular de 1808 representó

²⁵⁹ Juan Antonio Lacomba Abellán: “Andalucía en la transición del Antiguo Régimen (1800-1839)”. Historia de Andalucía. Málaga 1996, pp. 282-305.

²⁶⁰ ¿Quizá podemos establecer como argumento explicativo de esta potenciación del referido comercio, la desviación hacia Andalucía de parte de los 9.349.359 libras esterlinas que concedió como subsidio el gobierno británico a España durante el período de la guerra de la Independencia? Afirmamos que no, máxime teniendo en cuenta la opinión vertida por el historiador José Manuel Matilla quién afirma que la mayor parte de estos subsidios enviados por Londres iban a parar al propio mando británico en la península. Alicia Laspa Rodríguez: “La intervención británica en España durante la guerra de la Independencia: Ayuda material y diplomática”. Revista de Historia Militar, Nº extraordinario 2, junio 2005, pp. 59-78).

²⁶¹ Sin embargo, hay que afirmar en cuanto a España se refiere, que es verdad que los principios del sistema continental, la exclusión de los puertos al comercio inglés, era cosa hecha desde los días de Trafalgar, debido a la tirantez de relaciones existente entre ambos gobiernos. Lo cual no era óbice para el comercio fraudulento (contrabando) sobre todo en aquellas zonas peninsulares cuya prosperidad material venía condicionada por la amistad con Inglaterra. En este caso, de Cádiz con Gibraltar. (J. Mercader Riba: “España en el bloqueo continental” en Estudios de Historia Moderna tomo II . (1952), pp. 233-278.

para España su repentino desgaje del sistema continental napoleónico y su consiguiente integración dentro del círculo de la economía inglesa, hacia 1810 las victoriosas campañas del general Horace Sebastiani en el litoral andaluz, ocupando Motril y Málaga, devolvieron al control del Imperio ese espacio, que aunque insuficiente para asegurar una vinculación económica de España al sistema de Napoleón, por lo menos fue capaz de ejercer frente a la base del comercio inglés en Baleares una influencia notablemente perturbadora.²⁶² Indirectamente esta operación también repercutió en el puerto de Cádiz, ya que los buques ingleses que zarpaban desde el archipiélago balear no podían comerciar con la costa malagueña-granadina, al encontrarse bloqueada y por lo tanto era imposible dirigirse desde sus puertos hacia el puerto gaditano. Lo que queremos argumentar con esta exposición es que, Cádiz, durante 1810-1811, no pudo entablar relaciones mercantiles con estos barcos de cabotaje ingleses (que hubiesen tenido la posibilidad de dirigirse a ese área del litoral mediterráneo andaluz) a través de enclaves portuarios como Málaga, Marbella, Vélez-Málaga, Almuñécar, Salobreña y Motril.

2ª) La segunda causa se atribuye al asedio napoleónico a la ciudad, iniciada por el mariscal Claude Victor el 5 de febrero de 1810.²⁶³

El asedio naturalmente restringe de alguna manera las posibilidades comerciales de la ciudad, aunque no faltó nunca el abastecimiento de la misma, que sí pudo hacerse desde el litoral atlántico andaluz a través de enclaves portuarios como Huelva, San Juan del Puerto, Lepe, Moguer, La Higuerita, Sanlúcar de Barrameda y Rota, que aportaban productos básicos para la alimentación. Incluso podemos comprobar como allende el Atlántico, exactamente desde Perú, llegan en 1811, 2 fragatas con pertrechos de guerra y en 1812 arriban al puerto gaditano, del mismo lugar de procedencia, 1 corbeta y 1 fragata con idéntica mercancía, según datos del registro de la Vigía. Precisamente, corroborando esta apreciación, de la importancia que tuvo el virreinato del Perú en el suministro de material bélico a Cádiz, durante el sitio, trata Nicolás de la Cruz Bahamonde (Conde de Maule) en su obra.²⁶⁴

²⁶² Ibidem.

²⁶³ “La ciudad de Cádiz, fiel a los principios que ha jurado, no reconoce otro rey que el Señor Don Fernando VII.” Esa fue la célebre respuesta del gobernador Francisco Javier Venegas entregada por la Junta de Gobierno a la petición de rendición formulada por el citado mariscal. Manuel Moreno Alonso: La verdadera historia del asedio napoleónico de Cádiz 1810-1812: una historia humana de la guerra de la Independencia. Madrid 2011, página 409.

²⁶⁴ “Al principio el gobierno no dejó de inquietarse algún tanto temeroso de la gran reunión de gentes que venían a este asilo huyendo de la tiranía, pero la experiencia ha hecho ver que el gran canal que representa el océano es inagotable para la importación de toda clase de comestibles, sobrepasando los deseos de cuanto podía apetecerse: miles de buques conducían de todas partes las provisiones de boca y guerra: de Lima se ha recibido copiosa cantidad de pólvora. Por último, en los 30 meses y 20 días el sitio

Finalmente, llegamos al año 1812, que escapa excepcionalmente a la estabilización referida, ya que nos encontramos con 1.598 entradas de barcos (21,85%), cifra record de procedencias andaluzas en el período investigado. El argumento justificativo de esa enorme afluencia de bastimentos en el puerto de Cádiz, estriba en el abastecimiento a la ciudad, que como sabemos no faltó durante el bloqueo de 1810-1812 y que debe de traducirse en un incremento del número de barcos que tomaron a Cádiz como centro de comercio, utilizando, como bien sabemos, el sistema de cabotaje.

Hagamos mención ahora del área de distribución de las procedencias andaluzas. Para ello establezcamos dos zonas. En la Andalucía Atlántica, Sevilla ostenta el primer lugar con la aportación de 1.363 entradas de buques, o sea, un 18,63% sobre el total. En cuanto a este puerto toca, hay que matizar que, a pesar de la pérdida de sus privilegios en el comercio con América, mantiene su importancia. Distintas obras, como las cortas, mejoran la navegabilidad del estuario y las labores de carga y descarga en la dársena. Encontramos en el caso sevillano un tráfico intenso con Cádiz: sabemos que el río Guadalquivir fue una vía frecuentada como salida de productos agrarios (aceite, castañas, trigo, vino), ladrillos, vidrios, azogue, hierro, pertrechos de guerra, lana, tabaco y otros efectos, según el registro de la Vigía. Prueba de esta vitalidad la encontramos en la construcción del Canal Fernandino gestionado por la Compañía del Guadalquivir (la última de las Compañías paraoficiales del reformismo borbónico) creada por R.O. de 12 de diciembre de 1814 y que sobrevivió al menos hasta 1876, que (aunque de fundación tardía) facilitó el aumento de la navegación e hizo que prosperasen las relaciones comerciales Sevilla-Cádiz.²⁶⁵

En segundo lugar, hay que mencionar a Sanlúcar de Barrameda con 1.046 entradas, equivalentes al 14,30%. Las relaciones mercantiles con Cádiz quedan establecidas por la exportación de aguardiente, vino y vinagre sobre todo, además de lana, hierro y pertrechos de guerra. Esta ciudad viviría desde finales del siglo XVIII un nuevo período de auge, acentuado merced a la favorable disposición del ministro Godoy, que le

que padeció esta plaza jamás faltó agua, mediante los aljibes que proveían al vecindario.....Podemos asegurar con verdad a la posteridad que mayor penuria pasaron los sitiadores a pesar de ocupar el vasto país interior” Nicolás de la Cruz Bahamonde: De Cádiz y su comercio. Tomo XII. El viaje de España, Francia e Italia. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz 1997, página 161.)

²⁶⁵ Leandro del Moral Ituarte: “Un intento frustrado de acondicionamiento del Guadalquivir: la actuación de la Real Compañía de navegación en la primera mitad del siglo XIX: nuevas aportaciones y replanteamiento geo-histórico de un tema político.” Mélanges de la Casa de Velázquez. nº 25, (1989), pp. 327-353).

otorgó numerosos privilegios y beneficios, como fueron la habilitación de su puerto y la constitución de un Consulado como tribunal de comercio independiente. De hecho, Sanlúcar incluso llegaría a ser, durante unos años, capital de una nueva provincia que abarcaba distintas poblaciones de ambas márgenes del bajo Guadalquivir.²⁶⁶

Ayamonte participa en tercera posición con 691 arribadas al puerto de Cádiz, que representan el 9,44%. Su exportación se basa en productos como sardinas, aceite, carbón, lana, ladrillos y en menor cuantía arroz. También es frecuente el envío, en numerosas ocasiones, de correspondencia.²⁶⁷

Huelva, al igual que Ayamonte, estaba unida a Cádiz por el abasto de pescado. Aparece en escena con 441 barcos (6,03%), destacando los historiadores Martínez Shaw y Fernández Díaz su aportación dentro del área del Golfo de Cádiz, auxiliado como es lógico, por el resto de los enclaves portuarios onubenses adyacentes, como La Higuera (futura Isla Cristina), La Antilla y Lepe.²⁶⁸ También, según el Vigía de Cádiz, envía remesas de productos como bacalao, sardinas, aceite y carbón principalmente, además de pertrechos de guerra.

A renglón seguido, tenemos Tarifa, con 149 entradas de barcos, lo que traducido a valores relativos representa un porcentaje tan sólo del 2,03% sobre el total de las procedencias andaluzas. Poco movimiento comercial el de este enclave portuario que exporta a Cádiz en pequeñas cantidades, entre otros productos, aceite, aguardiente, papel y manteca. A fines del siglo XVIII y principios del XIX, también tuvo la función de enclave militar frente a la posesión inglesa de Gibraltar.²⁶⁹

²⁶⁶ Varios autores: “Bajo Guadalquivir: Sanlúcar de Barrameda. Puerta de Doñana”. Historia de la Provincia de Cádiz pueblo a pueblo. Cádiz 1995, página 18.

²⁶⁷ Será precisamente de este puerto de donde registremos más entradas de “cascos de sardinas”, atún y mojama. Asimismo, encontramos algunas entradas de chacinas destinadas al propio consumo de la ciudad, en parte debido a la alta calidad de las chacinas de esa región. Alberto G. Gullón/María José Fortela Miguelez: “Los partes oficiales de la Vigía de Cádiz: Análisis y posibilidades de una fuente”. Revista Baluarte, nº 1, Cádiz 1994, pp.63-78.

²⁶⁸ El extenso litoral andaluz presenta contrastes muy notables. En primer lugar, destaca el perfil muy diferenciado entre el área mediterránea (de mayor dedicación y mayor dispersión de los centros pesqueros) y el sector atlántico (mas despejado y con fuerte concentración entre Huelva y la raya de Portugal). Carlos Martínez Shaw y Roberto Fernández Díaz: “La pesca en la España del siglo XVIII. Una aproximación cuantitativa (1758-1765)”. Revista de Historia Económica, año II nº 3, Madrid 1984, pp. 183-201.

²⁶⁹ Varios autores: “Campo de Gibraltar: Tarifa. Viento entre dos mares”. Historia de la Provincia de Cádiz pueblo a pueblo. Cádiz 1995, página 10.

Para finalizar con el sector andaluz occidental, consignamos otro puerto onubense, Cartaya, con tan sólo 109 entradas equivalentes al 1,49% sobre el total. A pesar de ese escaso porcentaje, se describe como un puerto de cierta importancia²⁷⁰ y se registra el movimiento de buques en sus relaciones comerciales con Cádiz a través de la construcción naval y también efímeramente por su participación en la Carrera de Indias, además de exportar productos como madera y sardinas principalmente y en menor cuantía aceite, trigo, carbón y vino.

En resumen, hemos contabilizado en conjunto en este primer sector occidental, 3.749 arribadas, de los puertos con mayor relevancia, de bastimentos que representan el 51,26% sobre el total de las 7.313 procedencias andaluzas. El resto de enclaves portuarios como son San Juan del Puerto, Palos, Barra del Terrón, Lepe, Moguer, La Higuera, Rota, Conil, Santi-Petri y Vejer (este último, aunque no es exactamente puerto de mar, a unos 10 kilómetros del núcleo municipal vejeriego, a lo largo de 8 kilómetros de costa atlántica, se encuentra la ensenada denominada El Palmar -desde donde se exportaba cebada- en la que podría estar ubicada una dársena desde donde partiesen las embarcaciones hacia Cádiz), tienen escasa significación en la aportación de barcos al puerto gaditano. Incluso, a pesar de ser el reino del atún, sólo se reciben algunas remesas de sardinas de La Higuera

La segunda zona, la oriental, está formada por la Andalucía mediterránea. En primer lugar citaremos a Algeciras, que envía 1.490 barcos que representan el 20,37% sobre el total. Hay que subrayar que es el primer puerto en aportación de bastimentos de todo el litoral andaluz al puerto de Cádiz. Es exportador de una múltiple variedad de productos: bacalao, sardinas, aceite, trigo, vino, aguardiente, cacao -de reexportación-, arencones, carbón, etc. Es lógico este acentuado tráfico comercial, dado que este puerto está situado en una posición estratégica de puente entre las dos Andalucías y entre África y Europa. Sin embargo, estos datos proporcionados por el Vigía de Cádiz, difieren de la opinión del viajero francés Alexandre de Laborde cuando afirma en su obra que el puerto de

²⁷⁰ “Tiene aduana de cuarta clase habilitada para el comercio de cabotaje; reside en esta villa un comandante de armas, y un jefe ayudante del distrito marítimo de su nombre, sujeto a la comandancia de la provincia, al tercio de Sevilla y al departamento de San Fernando, cuya marina consiste en 237 individuos que tripulan 4 misticos (barcos costaneros de dos o tres palos utilizados en el Mediterráneo) de mas de 60 toneladas que hacen la carrera de América; idem de 30 á 50; 5 faluchos costeros, y 12 buques menores destinados a la pesquera cuyo principal género consiste en besugos pargos, y otros peces que se crían en la ría. Tiene además maestranza y 4 astilleros, donde se construye toda clase de embarcaciones con los pinos que producen sus montes...y en los esterios de la ría”. Gabriel Cano García/Rosa Jordá Borrell: “Antiguos puertos e islas en el litoral andaluz. Cartografía, Toponimia e Historia”. Cuadernos de Geografía n° 73/74, Valencia 2003, pp. 39-54.

Algeciras hace un reducido comercio con Cádiz.²⁷¹ No parece muy exacta su observación, después de haber comprobado los datos extraídos de nuestra fuente esencial. La pesca, el tráfico marítimo nacional e internacional, la compraventa, la construcción y la reparación de las embarcaciones, el abasto de las ciudades y presidios norteafricanos y la guerra de corso eran las señas de identidad que caracterizaban al puerto de Algeciras a comienzos del siglo XIX, según uno de sus mejores estudiosos.²⁷²

En segundo lugar entra en escena el puerto de Málaga, con 1.004 arribadas en nuestro período investigado, lo que supone un 13,72% sobre las entradas andaluzas. Desde 1785, la creación del Consulado Marítimo y Terrestre, fomentaría el comercio²⁷³. Hay pues, en el ocaso del siglo XVIII, toda una intensa actividad económica que teniendo como eje a la ciudad de Málaga irradia por el ámbito con ella conectado. Es un despertar “burgués periférico”, similar al que en esos mismos momentos aparece en otras zonas litorales (Cataluña, fundamentalmente, pero también Alicante y Gijón). Hay que recalcar que desde la segunda mitad del siglo XVIII el comercio al por mayor de exportación malagueño estuvo dominado por los extranjeros, aunque con el paso de los años, el control absoluto que detentaban sobre esta rama del comercio fue resquebrajándose con la aparición de las llamadas casas mixtas en las que figuran algunos nombres peninsulares que, posteriormente, formarían casas independientes.²⁷⁴ Así pues, la Málaga de finales del siglo XVIII ofrecía una imagen de ciudad próspera y dinámica, transmitida por los visitantes que pasaron por ella. Dotada de tierras fértiles y clima suave, había desarrollado una agricultura especializada cuyos productos se orientaban hacia los mercados exteriores. Pero la actividad más relevante era el tráfico mercantil. Málaga, en efecto era uno de los principales centros comerciales de España. En 1778 ocupaba el quinto puesto en cuanto al volumen total del comercio con las colonias americanas y el tercero si sólo se tiene en cuenta la exportación de productos nacionales.²⁷⁵ Esta rutilante vida malagueña en el crepúsculo del siglo XVIII se verá truncada, sin embargo, en los primeros años del siglo XIX. Como en otros tantos casos, las epidemias y crisis de 1803 y 1804, la

²⁷¹ Comercio consistente en carbón sacado de las montañas vecinas, que envía a Cádiz, y algunos cargamentos de trigo y aguardiente, que se extraen por barcos catalanes. Alexandre de Laborde: Itinerario descriptivo de las Provincias de España: Andalucía. Valencia, 1816, página 454). Según el Vigía llegan muchísimos más productos como papel, aceite, cebada, leña, bacalao (en grandes cantidades), vino, cáñamo...

²⁷² Mario L. Ocaña Torres: El Estrecho de Gibraltar en las Guerras Napoleónicas (1796-1814). Guerra de corso, comercio, navegación y naufragios. Algeciras, 2009. Página 43.

²⁷³ Varios autores: “Los puertos y las ciudades: Málaga”. Puertos españoles ... “pág. 275.

²⁷⁴ Aurora Gámez Amián: Comercio colonial y burguesía mercantil malagueña (1765-1830). Málaga 1992, página 20.

²⁷⁵ María Begoña Villar García: “Málaga y el comercio, una aproximación” Revista “Baetica”. Estudios de Arte, Geografía e Historia nº 9, Málaga 1986, pp. 357-365.

guerra de 1808, las hambres de 1812, la posguerra de 1814 romperán el ritmo ascendente que la ciudad y su economía mantenían a fines del Setecientos²⁷⁶. Ello no va a ser obstáculo, de todos modos, para que, desde el punto de vista del comercio regional marítimo, mantenga unas buenas relaciones económicas con Cádiz a tenor de la afluencia de embarcaciones malagueñas presentes en este último puerto. Bastimentos que descargan en la dársena gaditana una gran variedad de productos, a saber: en primer lugar, pues ocupa un lugar destacado en las exportaciones malagueñas, el vino, que se recibe en considerables cantidades, seguido a no mucha distancia por el aguardiente, trigo, pasas, almendras y, en menor cuantía, arroz, habichuelas, ropas, jabón y tabaco -de reexportación-

La tercera posición la ocupa el puerto de Almería, que ofrece un número de 219 arribadas que suponen un 2,99% sobre el total, una cifra sensiblemente inferior a la presentada por Málaga. A finales del siglo XVIII, se inicia una efímera recuperación de la actividad mercantil y portuaria (en realidad no fue tanto el trasiego comercial, pues Almería fue autorizada al Libre Comercio, pero no mandó ni un barco), que se mantiene a lo largo del siglo XIX, determinando la necesidad de construir un puerto moderno, cuyos primeros intentos parten a principios de la centuria decimonónica, lo que es significativa muestra del crecimiento económico y de las necesidades de su expansión.²⁷⁷ Las relaciones mercantiles establecidas con Cádiz quedan determinadas por el envío desde el puerto almeriense de productos como el esparto, que ocupa el lugar más destacado en las exportaciones, junto con la cebada, el aguardiente y el plomo; a renglón seguido, vino, pasas y, en menor cuantía, barrilla.

Estepona es el penúltimo puerto que tratamos en el sector andaluz mediterráneo con 118 entradas de barcos, que se traduce en un 1,61% sobre el total de las 7.313 arribadas a la dársena gaditana. Poca información tenemos de él, salvo las nutridas partidas de aguardiente y papel y las escasas remesas de habichuelas y pasas que de allí parten para Cádiz, según los datos de la Vigía.

Finalizamos las procedencias andaluzas con la aportación de Ceuta (este puerto tiene una situación singular: geográficamente pertenece a África, pero administrativamente -por eso lo incluimos aquí- a España). Son 62 embarcaciones arribadas a la dársena gaditana que representan el 0,84% sobre el total. El porcentaje más reducido de todos los que se han

²⁷⁶ Juan Antonio Lacomba: "Málaga a fines del siglo XVIII: una ciudad próspera". Revista Jábega nº 2. Año 1973, Málaga, pp. 61-63.

²⁷⁷ Donato Gómez Díaz: "Aportación al estudio de las comunicaciones y su repercusión sobre la formación del mercado interior almeriense en el siglo XIX". Boletín del Instituto de Estudios Almerienses. Letras. Nº 7, Almería 1987, pp. 95-108.

establecido hasta ahora, seguramente debido al relevante papel que jugó en el siglo XIX la defensa de esta ciudad, haciendo que sus modestas instalaciones portuarias permanecieran durante toda la centuria bajo administración militar, por lo que Ceuta fue un puerto con una función mucho más castrense que comercial. En la última década del siglo XVIII y en la primera del siglo XIX, Ceuta carecía, al igual que Algeciras, de unas infraestructuras que pudieran considerarse como elementos constitutivos propios de un puerto marítimo, siendo un fondeadero abierto, con abundantes elementos de riesgo y peligro para los barcos que se veían obligados a detenerse en sus aguas.²⁷⁸ La situación económica de Ceuta a comienzos del siglo XIX era muy deficitaria, por sus condiciones de aislamiento, falta de comercio y dependencia de las arcas reales. En definitiva, era una pequeña población con una economía de subsistencia en la que, hasta la muerte de Fernando VII, los abastecimientos eran adquiridos por la Junta de Abastos y revendidos luego, con un porcentaje fijo, por los pequeños comerciantes locales.²⁷⁹

Así que tenemos una suma total de 2.823 entradas de barcos en el sector andaluz oriental que equivalen al 39,55% sobre las 7.313 arribadas. Los puertos de Manilva, Marbella, Nerja, Mijas, Motril, Salobreña, Almuñécar, Adra y Vera son irrelevantes en cuanto al número de barcos que aportan al puerto de Cádiz.

2.1.2. ASTURIAS.

La región asturiana presenta uno de los índices más bajos de presencia de buques en el puerto de Cádiz. Arriban 120 embarcaciones que suponen un 0,79% sobre el total de las 15.143 entradas durante el período 1800-1815. Asturias conoció entre 1800 y 1808, un período que quedó configurado por las guerras, la violencia de las crisis y las tremendas fluctuaciones de los precios agrícolas.²⁸⁰ Para corroborar esta apreciación es suficiente con observar el cuadro y ver el reducido número de naves asturianas en Cádiz durante 1800-1808. La entrada de sólo 17 naves lo demuestra. Sin embargo, en 1809-1815 el repunte de su presencia en Cádiz es considerable. Registramos ahora 103 entradas de bastimentos que suponen un 85,83% sobre los 120 arribados. De todos modos, son pocos los

²⁷⁸ Mario L. Ocaña Torres: *El Estrecho de Gibraltar...* página 106.

²⁷⁹ La artesanía ceutí era también escasa y mucho más la industria. Ni tan siquiera después de la declaración de puerto franco las cosas cambiaron mucho, pues la verdadera transformación de la ciudad vendría en el siglo XX. José Luis Gómez Barceló: "El siglo XIX: Economía". *Historia de Ceuta. De los orígenes al año 2000. De los Austrias al siglo XXI*. Varios autores. Ceuta 2009, pp. 193-196.

²⁸⁰ Daniel Peribáñez Cabeda: *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial (1750-1850)*. Gijón 1992, página 239.

datos que permiten conocer el verdadero estado del tráfico asturiano con Cádiz durante el primer tercio del siglo XIX. La información que proporciona la documentación notarial refleja una situación en la que el comercio de subsistencias había quedado reducido a la mínima expresión, y en donde ha desaparecido prácticamente el comercio de tránsito y reexportación que había tomado un relativo auge en el último tercio del Setecientos.²⁸¹

En cuanto a los puertos de mayor relevancia que envían sus naves a Cádiz tenemos, en primer lugar el de Gijón, que ostenta el máximo de aportaciones con 76, o sea, un 63,33% sobre las 120 naves que exportan al puerto gaditano sobre todo carbón de piedra y madera²⁸² y, en menor cuantía, frijoles, habichuelas, azúcar, clavazón, hierro y pertrechos de guerra. A continuación, Figueras (cal, madera, habichuelas y pertrechos de guerra) con 10 (8,33%), Luarca (habichuelas, hierro y lienzos) con 9 (7,50%) y finalmente Ribadesella (carbón, tablas y vino) con 7 (5,83%).

2.1.3. BALEARES.

El archipiélago de las Islas Baleares refleja una cifra de 245 entradas en la dársena gaditana, es decir un 1,61% sobre el total de las 15.143 entradas.

El comercio mantenido entre Mallorca y Cádiz experimentó importantes cambios cuantitativos, desde comienzos del siglo XVI al último tercio del siglo XVII y comienzos del siglo XVIII. Desde los albores de la modernidad, nos constan contactos comerciales de naves y mercaderes mallorquines, con la zona andaluza occidental y también directamente con Cádiz. Las exportaciones insulares a la capital gaditana²⁸³

²⁸¹ Daniel Peribáñez Cabeda: Comunicaciones y comercio ... página 243.

²⁸² Precisamente Daniel Peribáñez especifica el tipo de madera exportada desde Gijón con destino a Cádiz: eran, nogal castaño y pino, en tablones para navíos con destino a los arsenales. Además de coincidir con la Vigía en el envío de remesas de carbón de piedra y a unas pocas partidas de habichuelas y frijoles. Daniel Peribáñez Cabeda: Comunicaciones y comercio ... página 198.

²⁸³ Exportaciones que se limitaban a productos como aceite, aguardiente, vino (en grandes cantidades), almendras, quesos, tejidos y papel . Con respecto al vino hay que matizar que, además de los puertos transatlánticos, cuatro ámbitos canalizan las remesas vitícolas baleáricas: los centros peninsulares conectados con estos últimos —Cádiz y Canarias—, los circuitos mediterráneos clásicos en los intercambios insulares —básicamente los de las fachadas ligur y provenzal—, las otras islas baleares —Ibiza y Menorca— y las radas noratlánticas —con la de Amsterdam a la cabeza- . (Según Carles Manera Erbina: “Manufactura textil y comercio en Mallorca, 1700-1830.” Revista de Historia Económica. Año VI nº 3, Madrid 1988, página 543.)

se realizaron por medio de embarcaciones que practicaban una navegación de cabotaje con escalas en un considerable número de puertos intermedios (fundamentalmente Denia y Alicante y también puertos murcianos y andaluces). Aunque, por otro lado, no faltaron embarcaciones de cierto porte (normalmente bergantines) que hacían la travesía navegando directamente desde Mallorca a Cádiz o viceversa.²⁸⁴

En nuestro período investigado el puerto de Palma de Mallorca figura en primer lugar, registrando 184 entradas de buques, equivalente al 75,10% sobre las 245 procedentes del archipiélago. Desde allí se exporta a Cádiz productos tales como aguardiente, aceite, vino, almendras y trigo que sobresalen entre otros en menor cuantía, a saber: brea, habichuelas, arroz corcho, lana y jabón. Hay que recalcar que, junto a sus exportaciones tradicionales a España y Europa, los mercaderes mallorquines estaban muy interesados en conectarse comercialmente con Cádiz, en virtud de su gran importancia como enclave en las operaciones desarrolladas con los dominios americanos. Desde el puerto gaditano esos mercaderes participaban en las transacciones con las Indias y allí tenían garantizada la compra de mercancías americanas²⁸⁵. Podemos afirmar que el comercio mallorquín ejerció un papel considerable en relación con el Nuevo Mundo, a fines del siglo XVIII e inicios de la centuria decimonónica. Todavía a comienzos de ésta, gran parte del comercio mallorquín con América se siguió llevando a la práctica desde Cádiz, y además tanto para llegar allí, como en el viaje de retorno se continuaron explotando todas las posibilidades de ganancia y beneficio que implicaba el tradicional tráfico de cabotaje. Siguió siendo corriente que embarcaciones mallorquinas que navegaban hacia América, con mercancías de Mallorca, recalasen en otros puertos peninsulares para completar su carga, como Barcelona, Alicante o Málaga, pero el puerto de escala fundamental fue Cádiz. Si en la época anterior al libre comercio de 1778 el trampolín fundamental de Mallorca para dirigirse a América había sido Canarias, al que seguía Cádiz, a partir de 1778, cobró importancia el eje comercial América-Cádiz-Alicante-Palma y viceversa. Buena parte del abasto de géneros coloniales a Mallorca se hizo más por esta vía que comerciando Mallorca directamente con América. La importancia de Cádiz en el comercio de Mallorca con América fue pues, a fines del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, muy trascendente.²⁸⁶

²⁸⁴ Josep Juan Vidal: "Las relaciones mercantiles entre Mallorca y Cádiz en la Edad Moderna". *Trocadero*, nº 12-13, Cádiz 2000-2001, página 255.

²⁸⁵ Tales productos eran sobre todo azúcar, cacao, tabaco, café y cueros o tintes, que demandaba el mercado insular. (Josep Juan Vidal: "Las relaciones mercantiles..." página 260.

²⁸⁶ *Ibidem*...pp. 262-263.

En segundo lugar entra en escena la isla de Menorca, que estuvo bajo administración británica desde el tratado de Utrecht -1713-. Luego fue francesa por un período de 7 años -1756-1763-, tras el que resulta devuelta a Gran Bretaña por el tratado de París. Nuevamente pasa a dominio español en 1783, tras la guerra de Independencia de los Estados Unidos, en que las fuerzas franco-españolas arrebataron la isla a los ingleses. Fue invadida por éstos en la guerra contra la Francia revolucionaria (1798) hasta la paz de Amiens (1802), en que es entregada definitivamente a España.

En esta isla destaca el puerto de Mahón con 43 expediciones, o sea, un 17,55%. Las exportaciones menorquinas a Cádiz quedan definidas por los siguientes productos: el trigo, fundamentalmente, aceite y vino destacan sobre los demás como son habas y papel, que llegan en remesas muy reducidas. Las entradas de trigo en la isla no sólo se destinaban a asegurar el consumo de los isleños, sino que el mayor volumen del trigo se dirigía al tráfico comercial para abastecer el litoral peninsular (atlántico y mediterráneo). Durante la tercera dominación británica (1799-1802), el tráfico descendió (caída en el fin de siglo) y los destinos de trigo procedente de Mahón se orientaron a otros puertos atlánticos y mediterráneos no españoles, sobre todo a Livorno, aunque sin abandonar del todo el mercado español.²⁸⁷ Según la Vigía, de 1800 a 1802, únicamente entraron en el puerto de Cádiz 2 barcos procedentes de Mahón y ambos sin carga de trigo, uno sólo llevaba papel y uno de ellos venía en lastre.

Por último, el puerto de Ibiza²⁸⁸ contribuye con 29 entradas, que en valores relativos representa el 11,83%. Las relaciones mercantiles con Cádiz son modestas. Poco que comentar, salvo que el producto fundamental exportado al puerto gaditano es el carbón dentro del período 1809-1812. Otras mercancías que recalcan en reducidas cantidades son la madera y el jabón.

²⁸⁷ Juan Hernández Andreu: “Rasgos de la economía menorquina desde la época británica hasta mediados del siglo XIX”. Documento de trabajo de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Universidad Complutense de Madrid, Madrid 2000, pp. 1-34.

²⁸⁸ Ibiza es una isla pobre de cosechas inciertas. La escasez del trigo es acuciante, y falta la carne a menudo. Del estudio de la actividad del puerto de Ibiza sólo añadir que desde la segunda mitad del siglo XVIII, ha tenido unos años muy desiguales y, a veces muy pobres, con un tráfico reducidísimo. Para su abastecimiento, Ibiza depende estrechamente de Mallorca y de las costas de Levante. Paula Demerson: “3 años de movimiento portuario en Ibiza (1752-1754)”. Mallorca. Revista del Departamento de Ciencias Históricas y teoría de las Artes.. Vol. 31 (2006), pp. 397-406.

2.1.4. CANARIAS.

Sobre el comercio de las islas Canarias con el puerto de Cádiz, desgraciadamente no tenemos mucha documentación. En todo caso, el archipiélago por su localización geográfica y su condición jurídica, representa un caso particular.

Basándonos en los datos que nos ofrece la Vigía se registran 295 entradas de barcos en la dársena gaditana que representan un 1,94% sobre el total de las 15.143 arribadas. La concentración de esas 295 naves se da preferentemente (un 68,81%) en el período 1809-1815 por las razones ya aludidas al comienzo de este capítulo (es decir desbloqueo del puerto de Cádiz y alianza con los británicos).

Sabido es que, a raíz del Descubrimiento de América, se considera a las islas Canarias como la antesala del Nuevo Mundo, como escala obligada entre el Viejo Mundo, incluido el continente africano, y el Nuevo. La Corona concedió privilegios para comerciar a las Islas con América²⁸⁹ (fue la única excepción al monopolio sevillano) hasta que en 1765 se abolió el sistema de puerto único para el Caribe. Canarias entonces difícilmente podía competir con las producciones peninsulares, lo que se tradujo en una crisis mercantil a medida que se fueron abriendo más puertos al tráfico con las Indias. Además, las facilidades otorgadas para la introducción de géneros extranjeros en los buques de procedencia peninsular hicieron decaer el papel de intermediación realizado por los bajeles canarios. A finales del siglo XVIII el comercio canario-americano se convirtió, sobre todo, en un tráfico de pasajeros más que de mercaderías y, tal como llegó a afirmar Alonso de Nava Grimón, los géneros llegaron a ser sustituidos por las personas como mercancías rentables.²⁹⁰ La vía comercial canario-peninsular, centrada en nuestro caso en las relaciones mercantiles con Cádiz, viene representada por el protagonismo de los puertos canarios más importantes que a continuación se relacionan.

²⁸⁹ A Cádiz, las Canarias reexpedían mucho de lo que les llegaba de América. A partir del Reglamento de 1718 para el Archipiélago, barcos extranjeros se encargan de repartir las mercancías de las Islas a Cádiz. Es de notar en este tráfico con la Península cómo no sólo los barcos ostentan matrícula extranjera, sino que los exportadores en Canarias y receptores en Cádiz también acostumbran a llevar nombres que acreditan su extranjería. Y ello nos hace comprobar, una vez más, que los caudales indianos pasaban casi íntegros a cajas extranjeras representadas por Compañías y factores situados en Cádiz. Francisco Morales Padrón: El comercio canario-americano. Sevilla, 1955, página 261.

²⁹⁰ Manuel de Paz : “Canarias y América. Aspectos de una vinculación histórica”. Anuario americanista europeo, nº4/5, Madrid 2006-2007, pp. 197-211.

En primer lugar destaca el puerto de Santa Cruz de Tenerife, desde donde arriban a la dársena gaditana 173 naves (58,64% sobre las 295). La relación comercial con Cádiz queda determinada por la exportación de productos locales como harina, aguardiente, pero también coloniales azúcar, café, palo de tinte y cacao, por citar los más destacados y, en menor cuantía, los también locales, orchilla y barrilla, además de géneros traídos de Asia. El puerto de Santa Cruz heredaba del siglo XVIII una situación legal privilegiada ya que fue puerto autorizado por el Reglamento de Libre Comercio de 12 de octubre de 1778. A mediados de este siglo se ha convertido en un importante emporio comercial²⁹¹, abierto al tráfico con la Península, con América, Azores, Madeira, Cabo Verde y la costa africana (Berbería y Guinea).

Seguidamente aparece el puerto de Las Palmas de Gran Canaria, que aporta a Cádiz una cantidad de 83 barcos, o sea, el 28,13 % sobre las 295 naves del archipiélago. Según la Vigía las relaciones mercantiles con Cádiz quedan definidas por las exportaciones de productos coloniales: azúcar, café, cacao, palo de tinte y añil. A continuación hallamos escasos envíos de frijoles, manteca y trigo.

Finalicemos la participación de las Canarias en las relaciones comerciales con Cádiz, haciendo alusión a la presencia de Lanzarote, que contribuye con 20 entradas de barcos, que equivalen a un 6,77% sobre el total de entradas de las Islas Canarias. La economía de Lanzarote estuvo ligada tras su conquista a una economía cerealística de autoconsumo y a una ganadería caprina y ovina sobre todo. Desde mediados del siglo XVIII Lanzarote abandona su anterior modelo económico cerealista, que la había convertido durante toda la Edad Moderna en el "granero de Canarias", para dedicarse a nuevos productos de exportación a la Península, entre los que destacaron ciertas hierbas industriales (barrilla -sosa- y orchilla -tinte rojo-) que tendrían una gran aceptación. A ellos hay que añadir algunos más registrados en la lista de la Vigía como aguardiente y vino.

Otros lugares como La Orotava (isla de Tenerife, exportadora de almendras, duelas y vino), o la isla de la Palma (tabaco y vino) carecen de relevancia en las relaciones comerciales con Cádiz.

²⁹¹ Varios autores: "Los puertos y las ciudades: Canarias II. Tenerife" en Varios autores. Puertos españoles ... página 262.

2.1.5. CANTABRIA.

La cifra más exigua de las procedencias españolas durante el período 1800-1815 la encontramos en la región cántabra. Únicamente 70 barcos anclan en el puerto gaditano, lo que en términos relativos supone un 0,46% sobre el total de las 15.143 entradas. Realmente los primeros indicios de recuperación surgen en 1814, donde se registra el máximo valor relativo de bastimentos cántabros que anclan en la dársena gaditana, 22 buques, sobre el total de los 70.

El puerto más destacado es el de Santander con 55 aportaciones que supone el 78,57% sobre el total. El 21,43% restante se lo adjudican puertos que apenas son de relevancia en las relaciones comerciales gaditano-cántabras como son San Martín de la Arena, Castro-Urdiales y Santoña.

Los productos que envía Cantabria a Cádiz son los siguientes. En primer lugar y con diferencia sobre todos los demás, destaca el trigo. A continuación tenemos hierro, alquitrán, acero y estaño. Por último, en reducidas cantidades, aparecen productos como aguardiente, galletas y sebo. La pesca se ciñe a las cortas remesas de sardina y bacalao.

2.1.6. CATALUÑA.

Después de Andalucía, la región catalana ocupa el segundo lugar en procedencias de barcos, con 1.866 unidades, lo que supone el 12,32% sobre el total de las 15.143 naves españolas que llegan al puerto gaditano en 1800-1815. Podemos situar la época dorada del comercio catalán con Cádiz en el período 1808-1815 con 1.554 buques que equivalen al 83,27% sobre el total de las 1.866 naves catalanas. Y es que ya se vislumbraba desde los años de la primera mitad del siglo XVIII la consolidación del puerto de Cádiz como desembocadura de la exportación catalana al Atlántico, mercado de los artículos coloniales con destino al Principado y plataforma única para la aventura americana.²⁹² Las grandes firmas barcelonesas continúan vinculadas de manera permanente con los comerciantes andaluces y extranjeros instalados en Cádiz. El resuelto interés de los empresarios andaluces en las posibilidades catalanas de cara al comercio americano se traducirá en una ilimitada gama de intervenciones en diversos sectores de la economía de Cataluña vinculados a aquella

²⁹² Carlos Martínez Shaw: *Cataluña en la Carrera de Indias (1680-1756)*. Barcelona 1.981, página 84.

dirección.²⁹³ Conocemos relativamente bien la índole de las exportaciones catalanas con destino a la Baja Andalucía y, en lo que nos concierne, especialmente a Cádiz: se compone de tres productos agrícolas (vino, aguardiente y frutos secos) y de algunos géneros industriales (papel, algunos objetos de acero y quizá hierro, a lo largo de toda la centuria; estampados de algodón, en la segunda mitad del siglo XVIII). Más que el vino, introducido siempre en proporciones modestas, el aguardiente es el más reclamado por parte de los mercaderes andaluces, sobre todo para su reexportación a América.²⁹⁴

Tenemos un total de 1.866 naves procedentes de la región catalana, pero sólo abordaremos los puertos de mayor relevancia. En primer lugar los de Tarragona que aportan 898 embarcaciones, es decir el 48,12% sobre el total; sobresalen Salou con 403 (21,59%), El Vendrell 221 (11,84%), Tarragona 174 (9,32%), Cambrils 54 (2,89%) y Vilaseca de Solcina 46 (2,46%). Son los puertos del aguardiente, el vino y los frutos secos.

El área de Barcelona ocupa el segundo lugar con 786, o lo que es lo mismo el 42,12% sobre el total de Cataluña. Los enclaves portuarios más destacados son Vilanova y la Geltrú (puerto que sustituye a Barcelona algunos años por circunstancias políticas y que envía remesas de aguardiente papel y vino), con 357 (19,13%); Barcelona con 318 (17,04%) que exporta a Cádiz aguardiente, vino, trigo y papel sobre todo, entre otros productos como habas, carne y cebada, en menor cuantía; Sitges (que se vincula también a Vilanova y que exporta igualmente aguardiente, vino y papel además de corcho, en reducidas cantidades), con 45 (2,41%). En la comarca del Maresme, al norte de Barcelona, tenemos dos importantes enclaves portuarios como son Arenys de Mar con 36 (1,92%), que destaca por sus envíos de aguardiente, papel y vino; y Mataró, con 30 (1,60%), exportador de los mismos productos que el anterior, incluyendo ocasionalmente el almendrón. Por último aparece en escena el área de más reducida participación, la gerundense con 84 (4,50%). A la cabeza figura Lloret de Mar, que envía 55 buques a la bahía gaditana (2,98% sobre las 1.866) y que exporta aguardiente, vino y papel y, en menor cuantía, arroz y avellanas. Otros puertos son San Feliu de Guíxols (aguardiente, papel y canela -una rara reexportación-) con 14 (0,75%), Blanes (aguardiente, vino y papel) con 8 (0,42%) y, finalmente, Palamós (idénticos productos que el puerto anterior a los que hay que añadir avellanas) con 7 (0,37%).

²⁹³ Ibidem... página 98.

²⁹⁴ Carlos Martínez Shaw: "Las relaciones económicas entre Cataluña y la Baja Andalucía en el siglo XVIII. Un intento de interpretación". Actas del I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna (Siglo XVIII), Córdoba 1978, pp. 347-356.

Hay que señalar que los contactos comerciales del puerto andaluz de Cádiz con Cataluña, corresponden todavía al impulso prolongado del tráfico mercantil del último tercio del siglo XVIII, potenciado por el comercio colonial americano, en especial desde 1765 y 1778. Según Luis José Navarro Miralles²⁹⁵, y aunque esta argumentación no es exclusiva de Cataluña, sino que se hace extensiva para el resto de las regiones, es conveniente subrayar que el protagonismo de los sucesos de 1808 en España, transformarán el juego de alianzas y hostilidades. El cabotaje de los puertos de Cataluña con los del mediodía -siempre alimentado, aun a riesgo del bloqueo- con la nueva amistad inglesa, reemprenderá un brillante resurgir de estos contactos catalanes con Cádiz. Esta afirmación se corrobora observando en el cuadro nº 2 el aumento, de las procedencias desde 1808 a 1815 (donde, según el Vigía, registramos en total 1.554 naves lo que supone el 83,28% sobre el total de las 1.866) con respecto a las de 1800-1807 (sólo 312 -16,72%-).

2.1.7. GALICIA.

Una cifra también sumamente elevada aporta la región de Galicia con 1.163 embarcaciones, o lo que es lo mismo traducida a términos relativos, un 7,68% sobre el total de las 15.143 naves que anclan en la bahía gaditana. El período en que se registra la mayor contribución es el de 1809-1815 con 866 unidades (74,46% sobre el total de las 1.163). En cuanto a las relaciones mercantiles de la Galicia atlántica con Cádiz, es preciso recalcar la importante participación de puertos como La Coruña que ostenta el primer lugar en cuanto a arribadas de barcos se refiere, con 225 unidades que suponen un 19,34% sobre el total de las 1.163 y que exporta a Cádiz los siguientes productos: en primer lugar el alquitrán, seguido por el aceite, carne de ganado vacuno, maíz y frijoles, y finalmente y en menor cuantía, se registran pertrechos de guerra. Ya desde antes de la liberalización del comercio americano, (exactamente en 1764 y 1765) se produce una reactivación del comercio marítimo coruñés.²⁹⁶ La ciudad crece con nuevas industrias (vidrios, jabón...) y se sientan las bases para el sector conservero del siglo XIX, con la introducción de nuevos métodos de

²⁹⁵ Luis José Navarro Miralles: "Contactos comerciales entre el litoral catalán, costas norte del corregimiento de Tarragona y corregimiento de Villafranca del Penedés y puertos de Andalucía (1799-1808)." *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna (Siglo XVIII)*, Córdoba 1978, pp. 63-80.

²⁹⁶ Lo mismo que a la vecina Portugal (puertos de Lisboa, Oporto, Sines, etc...), las remesas de productos coruñeses enviadas a Cádiz se centraban en tres ramos bien tipificados: ganado, preferentemente vacuno, cereales, sobre todo maíz, y pescado, primordialmente sardinas. Aparte sobresalen otros productos como el hierro, el alquitrán y la brea. Antonio Meijide Pardo: *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*, La Coruña 1984, página 90.

salazón y la apertura a nuevos mercados.²⁹⁷ Le siguen El Carril, con 194 (16,68%), cuyas exportaciones vienen definidas por sardinas y jamones como principales productos y a renglón seguido, habichuelas y cueros; El Ferrol, con 148 (12,72%), que envía a Cádiz brea, e hierro (independientemente de las mercancías, este puerto destaca por el transporte de pliegos del Real Servicio); Vigo, con 107 (9,20%), que exporta sardinas, huevos y jamones como productos de primera línea, seguidos de carbón de piedra, calcetas y arcos de palo; Baiona, con 92 (7,91%) con brea y calcetas como envíos fundamentales, y finalmente, ropas y gallinas; Villagarcía de Arosa, con 75 (6,44%), cuyas remesas destacables son bacalao, grasa e hierro. Otros puertos de menos relevancia son los de Muros (bueyes y remos), Camposancos (carbón y madera) ambos con 50 (4,29%), Marín con 40 (3,43%) (cebollas y sardinas) y, para finalizar, Pontevedra, con 28 (2,40%), que exporta habichuelas y huevos.

Aparte de las mercancías sobresale la correspondencia.

Con relación a la conexión con la Galicia cantábrica, sólo cabe destacar la aportación del puerto de Ribadeo (frijoles, patatas y trigo) con 51 unidades (4,38%), pues Vivero (huevos y lienzos) sólo aparece ocasionalmente. Desde el siglo XVIII, en lo que a comercio marítimo se refiere, el enclave portuario ribadense ha sido el puerto gallego del Cantábrico que disfrutó de una mayor vitalidad. La amplitud en recursos del antiguo Condado contribuyó, sin duda, a que fuese una de las plazas marítimas de Galicia más concurridas por negociantes nacionales e incluso de países extranjeros, particularmente de Francia, Inglaterra y Portugal.²⁹⁸

En cuanto a las vías de penetración en Galicia de las reexportaciones sobresale la ruta del Mediterráneo español, que partía de los puertos catalanes, especialmente de los de Barcelona, Mataró y Salou, continuaba hacia los de Valencia, Alicante y Cartagena y entraba en los andaluces de Almería, Málaga y Cádiz²⁹⁹, para remontar finalmente el Atlántico bordeando la Península y concluir en los puertos gallegos.

²⁹⁷ Varios autores: "Los puertos y las ciudades: La Coruña" en varios autores. Puertos españoles...Pág. 257.

²⁹⁸ Dentro de una panorámica general, el Condado ribadense gozaba de una situación favorable. Sustancialmente los principales recursos del vecindario incumbían al cultivo de la tierra, a las fábricas de lienzos, a la explotación de la pesca, a la industria naviera y al tráfico marítimo. Antonio Meijide Pardo: Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII, Valladolid 1971, pp. 55-56.

²⁹⁹ La función del puerto de Cádiz era múltiple pues, si por un lado permitía el abastecimiento, con productos catalanes, valencianos y andaluces, de todo el litoral mediterráneo y atlántico peninsular, por otro aseguraba la reexportación de los sobrantes a Indias a través de Vigo o La Coruña. Los retornos consistían siempre en productos coloniales y en pesca salada gallega, muy apreciada por el consumo popular catalán y gaditano. Luis Alonso Álvarez: Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818), La Coruña 1986, página 89.

Es importante precisar que podemos apreciar diferenciados, con la simplificación que impone toda exposición didáctica, 3 periodos en el comercio de Galicia con las colonias españolas de América durante el siglo XVIII: el anterior a 1764, el propio año de 1764, cuando se crea un servicio regular de transporte de viajeros, mercancías y noticias entre la metrópoli y sus posesiones americanas con base en el puerto de la Coruña³⁰⁰ que fue el primero que rompió el monopolio de Cádiz en dicho servicio (se trata de los Correos Marítimos) y, finalmente, el posterior a 1778, cuando La Coruña entra en el sistema de Libre Comercio, que finalizará con la pérdida paulatina de los mercados americanos continentales, apreciable ya con el cambio de la centuria y en el que se volverá, por perentoria necesidad, a establecer un comercio de cabotaje con Cádiz. Este trasiego, paliará en cierta medida la crisis suscitada por la contracción del tráfico ultramarino.

2.1.8. MURCIA.

Únicamente tenemos una participación de 345 barcos de la región murciana, que constituyen el 2,27% sobre el total de los 15.143 buques entrados en el puerto de Cádiz, destacándose como siempre el mayor repunte en el período 1809-1815 con 311 unidades, o sea el 90,14% sobre el total de las 345 entradas murcianas. El primer puerto es, lógicamente, el de Cartagena, de donde vienen 253 buques, que equivalen a un 73,33% sobre el total de los 345. Según la Vigía, este enclave portuario exporta a Cádiz sobre todo aguardiente, vino y papel. A renglón seguido, almendras, cáñamo y arroz, para finalizar con escasas remesas de alhucema, cebada y pertrechos de guerra. Al margen de las mercancías, también envía pliegos del Real Servicio. De la relevancia de este enclave transcurrida la primera mitad del siglo XVIII, nos hablan María Teresa Pérez Picazo y Guy Lemeunier, quienes afirman que el movimiento de entrada y salida del puerto cartagenero nos ilustra de cuál era el volumen, procedencia y contenido de su tráfico, que pasa de una media de 900 a 1.000 buques anuales en la década de 1766-1776 a 2.000-2.500 en 1790-1800, aludiendo a que un 20% de estas naves se dirigen o vienen de Cádiz.³⁰¹ Sin embargo, a partir del inicio del siglo XIX y hasta 1808, según el registro de la Vigía refleja en el cuadro nº 2, surgen las primeras dificultades motivadas por las guerras con Inglaterra (1799-1801 y 1804-1808). El bloqueo inglés perjudicó gravemente el tráfico de la fachada mediterránea española con Cádiz: los mercantes tropezaban continuamente con la flota o con corsarios

³⁰⁰ Antonio Mejjide Pardo: *El puerto de La Coruña ...*, página 79.

³⁰¹ Los productos más significativos que se remiten al puerto de Cádiz son aguardiente, papel, paños y vino y en menor cuantía, cebada, cáñamo y barrilla. (Teresa Pérez Picazo y Guy Lemeunier: *El proceso de modernización de la región murciana (siglos XVI-XIX)*, Murcia 1984, página 196)

de dicho país, y Cartagena dejó de ser escala en el tráfico Cádiz-Barcelona.³⁰² A partir del 1809 observamos, con algún que otro altibajo, el referido repunte, tal vez originado por la necesidad de un comercio de cabotaje, en plena guerra de la Independencia. En segundo y último lugar citemos al puerto de Águilas (que, según el registro de la Vigía, establece las relaciones mercantiles con Cádiz enviando productos tales como aguardiente, vino, trigo, cebada, y papel, que ocupan una posición destacada, además de otros productos menos relevantes como son las almendras, paños, patatas, esparto y albayalde), con 88 barcos, cifra que traducida a términos relativos supone un 25,50% sobre el total de las 345 naves murcianas entrantes. Los enclaves portuarios de Escombreras y Mazarrón (esparto) son irrelevantes.

2.1.9. VALENCIA.

La región valenciana aporta 943 buques, es decir, el 6,22% sobre el total de las 15.143 naves entrantes, registrándose como siempre su mayor afluencia en el período 1809-1815 con 712 barcos, o sea el 75,50% sobre las 943 arribadas. Las causas de esta evolución son similares a las ya descritas en anteriores regiones. A todo lo largo del siglo XVIII, hay que subrayar que las exportaciones valencianas apenas si salieron por los puertos de Alicante o Valencia hacia América, sino que lo hacían a través del puerto de Cádiz o a bordo de navíos catalanes³⁰³. El vehículo mediante el cual se relacionaban los comerciantes valencianos (sobre todo los sederos) con el mercado americano era el mantenimiento de uno o más delegados o corresponsales en el puerto de Cádiz. A la hora de enviar los géneros a Cádiz para proceder a su embarque con destino a las Indias, los sederos valencianos tenían en cuenta aquellas prospecciones de mercado y opiniones sobre las variedades de tejidos más adecuados para el mismo que continuamente les remitían sus corresponsales en Cádiz, mejor informados.³⁰⁴ A raíz del decreto de Libre Comercio de 1778, Valencia actuó en el comercio ultramarino de la Carrera de Indias, a través de Cádiz

³⁰² Teresa Pérez Picazo y Guy Lemeunier: El proceso de modernización ... página 210.

³⁰³ El comercio colonial supuso para el País Valenciano la absoluta creación, partiendo de la nada, de una poderosa industria, la papelera, centrada en los alrededores de Alcoy y destinada a perdurar durante muchas décadas; fue el principal cliente de otra industria, la sedera, la que más capital y gente empleaba desde el siglo XVIII, y que desapareció precisamente cuando fue desplazada de los mercados coloniales; por último las Indias fueron un importante comprador de otras manufacturas valencianas, como la alfarería, los paños o los aguardientes y vinos, productos que previamente pasaban por la dársena gaditana. Vicent Ribes Iborra: Los valencianos y América. El comercio valenciano con Indias en el siglo XVIII. Valencia 1985, pp.11-12.

³⁰⁴ Vicent Ribes Iborra: Los valencianos y América... Página 69.

y Alicante lo hizo directamente³⁰⁵, lo que no implica que desde esta última no se estableciese un comercio de cabotaje con la capital gaditana, lo cual sí se hizo. El bloqueo impuesto a Cádiz afectó al pequeño comercio de cabotaje alicantino y valenciano, al descender la llegada de productos ultramarinos que desde el puerto gaditano transportaban estas pequeñas embarcaciones.³⁰⁶ La crisis de comercio portuario alicantino en el tránsito del viejo al nuevo régimen será también la crisis de la ciudad, donde las grandes limitaciones para desarrollar iniciativas comerciales propias impiden cualquier posibilidad de recuperación³⁰⁷, hasta el período 1809-1815.

Los enclaves portuarios más destacados de la región valenciana durante el período 1800-1815 son Alicante, que ostenta la supremacía, con 436 barcos, lo que significa el 46,23% sobre el total de las 943 barcos de la región que arribaron a Cádiz y cuyas relaciones mercantiles con Cádiz se basan en la exportación de productos como aguardiente, vino, papel, trigo y arroz fundamentalmente, y, en ocasiones, aceite, almendras e higos. A continuación le sigue Valencia (arroz, vino y cáñamo como productos prioritarios, seguidos en reducidas cantidades por pasas, leña y lana) con 229 unidades (46,45%), Torrevieja (aguardiente, vino y sal) y Peñíscola (aguardiente, papel y vino fundamentalmente, entre otros como avellanas, jabón, y lienzos) con 65 cada una (13,18%), Vinaroz (aguardiente, vino, y cebada) con 48 (9,73%), Denia (aguardiente, vino y papel,) con 33 (6,69%), Villajoyosa (almendrón, cebollas, alhucema y azufre) con 32 (6,49%) y, por último Benidorm (almendras, papel y vino) con 19 (3,85%). La escasa participación de puertos como Murviedro (Sagunto), Cullera, Torreblanca, El Grao de Castellón o Santa Pola hacen que sus cifras carezcan de interés. Significar que esta exportación de aguardiente y vino de los puertos valencianos citados, está conectada con Salou y con Benicarló (los famosos vinos “carlones”). Es decir no constituyen una producción propia de los enclaves portuarios citados.

³⁰⁵ La causa fundamental de que Alicante no tuviese éxito en la importación directa desde Indias fue el gran número de embarcaciones de cabotaje que abastecían la ciudad desde varios puertos peninsulares, andaluces sobre todo, de géneros americanos; una de cada diez embarcaciones entradas en su puerto iba cargada con productos del Nuevo Mundo, lo que supone un comercio de importación bastante abundante. (Vicent Ribes Iborra: Los valencianos y América... Página 150.)

³⁰⁶ Son barcos de pequeño porte como laúdes, falúas, canarios, jabeques, londros... que realizan la singladura Alicante-Cádiz- Alicante y Valencia-Cádiz-Valencia. Enrique Giménez López: Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen. Valencia 1981, página 350.

³⁰⁷ Enrique Giménez López: Alicante en el siglo XVIII..., página 407.

2.1.10. VASCONGADAS.

Con referencia a las Vascongadas tenemos un total de 243 barcos, o lo que es lo mismo, el 1,60% sobre las 15.143 entradas. El período más destacado es el de 1809-1815 con 162 buques, es decir, el 66,66% sobre el total de las 243, justamente el doble que en el período 1800-1808, donde tenemos un registro del 33,33%, según el ritmo ya constatado para el resto de España. Según recabamos del registro del Vigía, el puerto de mayor relevancia es el de Bilbao, con 117 buques (48,14% sobre los 243), cuyas relaciones comerciales con Cádiz se basan en la exportación de productos fundamentales de construcción naval como el hierro y el acero; en menor cuantía le siguen el alquitrán, brea, remos, lienzos y cáñamo. Otros puertos vascos con presencia en Cádiz, aunque en menor cuantía, son San Sebastián, desde donde parten 40 barcos, es decir, el 16,46% sobre el total de los 243. En cuanto a este puerto, la plaza mercantil guipuzcoana más importante del momento, sabemos de algunas partidas de hierro (bien como primera materia o bien en forma de clavazón, anclas, flejes, etc) desembarcadas en Cádiz. Otros productos secundarios son el alquitrán, cueros, frascos y remos. Le siguen Pasajes (hierro, arcos de palo y tocino) con 31 barcos (12,75%), Plentzia (hierro, fundamentalmente, acero, lienzos y cristales) con 11 (4,52%), Deva (hierro, acero, flejes) y Mundaca (hierro, alquitrán, brea y pertrechos de guerra), con 8 (3,30%), respectivamente. El resto de los enclaves portuarios, como Ondárroa, Lequeitio, Bermeo, Zumaia y Motrico, no aportan cifras significativas para nuestro estudio. O sea, que todos estos puertos tienen como principal característica la dedicación a la construcción naval o a la pesca.

Según Aingeru Zabala Uriarte el nexa (y en esta apreciación sí coincide plenamente con la Vigía) de unión entre Vascongadas y Cádiz viene dado principalmente por la exportación de un producto fundamental en las relaciones mercantiles vasco-gaditanas: el hierro. Ya desde la paz de Utrecht (1713) los mercados tradicionales del hierro vizcaíno volvieron a entrar en pleno funcionamiento. Por un lado, el propio mercado nacional,³⁰⁸ en el que los primeros apuntes de una política naval, gran consumidora de hierro, auguraban una demanda fuerte y continuada. Por otro, los mercados internacionales, fundamentalmente Francia, Inglaterra y Portugal. Sin embargo, este comercio nacional de exportación del hierro mediado ya el

³⁰⁸ Entre 1733 y 1766, los navíos que salían de Bilbao hacia Cádiz, no es improbable que, además de hierro transportaran otras mercancías, pero nos atrevemos a suponer que en cantidades menores, pues la carga media de hierro por navío era superior a los 1.000 quintales por viaje, el más alto que se registra en Bilbao. Aingeru Zabala Uriarte: *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1810*. Bilbao 1994, página 243.

siglo XVIII va cayendo en una crisis que surge por tres razones: deficiencias internas, cierre de mercados y aumento de competencia.³⁰⁹ En tales condiciones, con el aumento de costos y el cerco aduanero que poco después se produciría, el sector estaba, irremisiblemente abocado al fracaso. Dicha crisis se acentuará hasta el período 1790-1805, etapa en que el hierro enviado a Cádiz tan sólo supone el 21,32% (Zabala no da cifras absolutas, sólo porcentajes) del total de las exportaciones vascas, es decir, que hay menos hierro exportado. No obstante, muy lógicamente, esta cantidad es superior a la registrada en los puertos andaluces de Sevilla y Málaga, donde obtenemos un 11,38% y un 0,89%, respectivamente.³¹⁰

A raíz de lo argumentado, podemos deducir que tampoco los conflictos bélicos de finales del XVIII y comienzos del XIX ayudaron a resolver el problema de fondo del comercio exterior vasco. Como muestra de ello el bienio 1800-1801, según la Vigía, sólo ofrece el pobre bagaje de 5 bastimentos procedentes de Vascongadas que recalán en el puerto de Cádiz, es decir, el 2,05% sobre los 243 entrados. Así que, corroborando esta apreciación, Montserrat Gárate Ojanguren afirma que los inicios del XIX estuvieron marcados por el ahondamiento de las dificultades anteriores, que no hicieron sino prolongar la crisis, sobre todo, del sector siderúrgico vasco, principalmente por la competencia europea que seguía afectando negativamente al sector ferretero. Sin embargo, el tráfico de mineral de hierro, que se desarrollaría años más tarde, procuraría nuevas acumulaciones de capital, potenciando el despegue económico de Bilbao, San Sebastián y su entorno. Ya en 1809, año en que tiene lugar el mayor número de arribadas vascas a la dársena gaditana, con 45 embarcaciones (18,51%), se produce la recuperación, pues las transformaciones del sector siderúrgico europeo proporcionaron una oportunidad al mineral vasco, cuyo volumen de exportaciones creció a lo largo del siglo XIX.³¹¹

2.1.11. INDETERMINADAS.

Son 199 barcos los de procedencia indeterminada, o lo que es lo mismo en valores relativos, representan un 1,31% sobre el total de las

³⁰⁹ Crisis que se fundamenta en las siguientes razones: deficiencias internas, cierre de mercados y aumento de competencia. Sin embargo a pesar de las dificultades, tanto la extracción del mineral, como la producción para el mercado hispano (castellano y americano) consiguieron mantenerse, sobre todo a consecuencia de las diligencias practicadas por las instituciones del Señorío y el Consulado que lograron, en gran medida paliar los efectos señalados. *Ibidem* Página 425.

³¹⁰ *Ibidem*...página 429.

³¹¹ Montserrat Gárate Ojanguren: "Comercio exterior en el País Vasco (siglos XVIII-XIX)". *Revista de Historia Contemporánea (Transición al siglo XIX)*, nº 2, Vitoria, 1989, pp. 165-177.

15.143 entradas españolas que recalán en la dársena gaditana. Dichos bastimentos presentan un grave problema: ni se determina el puerto ni la región de donde vienen. ¿Por qué no se especifica la procedencia? Aunque no podemos responder a esta interrogante con total certeza, cabe la posibilidad de argumentar que fuese debido a que tocaban numerosos puertos de cabotaje, razón por la cual no se detallan. Esta afirmación la podemos aplicar en los dos apartados siguientes con los que cerramos el capítulo de procedencias regionales españolas.

2.1.12. COSTA DE LEVANTE.

Se supone que el Vigía de Cádiz, aunque no lo determina, por la carga que traen los barcos (embarcaciones menores que albergan en sus bodegas: papel, pasas, vino, carbón, almendras, aguardiente, higos, cebada, avellanas, cáñamo y cal entre otros productos) se refiere a la Costa Mediterránea del Levante español (desde el cabo de Gata almeriense hasta el Cabo de Creus gerundense) que hace acto de presencia en nuestro movimiento portuario con una aportación de 570 barcos, de los cuales no se especifica ni puerto ni región, lo que supone el 3,76% sobre el total de las 15.143 registradas. Su año de mayor relevancia se da en plena guerra de la Independencia, 1811, con 309 naves, es decir el 54,21% sobre las 570 entradas. Situación lógica debido al múltiple cabotaje mediterráneo.

2.1.13. COSTA DE PONIENTE.

Para finalizar con las procedencias españolas, hagamos alusión a la participación de la Costa de Poniente, que lógicamente por proximidad geográfica al puerto gaditano, registra un número superior al mencionado en el apartado anterior: 1.771 barcos que, cabría la posibilidad, aunque no podemos asegurarlo, de que por la carga que traen estas naves menores (leña, ganado vacuno y lanar, madera, chacinas, paja, atún, almejas, aceite, sardinas, lana y almagra, entre otros productos), procediesen de los puertos de la Costa de Poniente española, más exactamente de los puertos del área de Huelva y que no se especifican en el registro de la Vigía. Traducidos a términos relativos, esta cifra equivale al 11,69% sobre las 15.143 naves entradas, dándose su mayor número también en 1811, con 806 procedencias, es decir el 68,83% de las 1.771 registradas.

Cuadro nº 3

Procedencias de los barcos entrados e identificados del resto de Europa en el puerto de Cádiz en 1800-1815

ÁREAS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL	%
Canal Mancha	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,01
Ciud Lib Hanseat.*	3	2	44	14	3	0	2	0	1	0	0	0	0	0	10	24	103	1,42
Dinamarca	0	4	10	3	46	2	0	8	9	1	2	1	0	1	2	9	98	1,35
Ducado Toscana	0	0	21	0	55	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6	8	96	1,32
Escocia	0	0	3	0	0	0	0	0	5	4	6	2	0	0	2	2	24	0,33
Estados Pontificios	0	0	0	0	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	14	0,22
Finlandia	1	2	19	7	16	1	1	0	0	0	0	0	0	0	6	16	69	0,95
Francia	0	9	105	27	44	5	4	4	0	2	0	0	0	0	44	71	315	4,34
Génova*(Rep.Lig.)	0	1	17	27	10	5	0	2	0	0	6	8	7	7	18	42	150	2,07
Gibraltar	4	6	85	77	86	13	15	4	79	286	491	162	128	197	153	118	1.904	26,23
Imperio Austriaco	0	0	6	1	11	7	0	1	0	1	1	0	0	0	5	8	41	0,56
Imp.Otomano	0	1	0	1	27	26	5	9	0	9	8	36	15	13	6	9	165	2,27
Imperio Ruso	5	3	5	3	13	6	0	0	0	0	0	0	0	4	12	13	64	0,88
Inglaterra	5	11	97	33	60	23	22	16	100	268	250	160	79	94	61	64	1.343	18,50
Irlanda	3	5	17	10	17	2	4	3	6	26	26	32	40	49	24	39	303	4,17
Malta	0	0	0	0	3	1	0	0	1	16	13	46	6	18	5	4	113	1,55
Mar Adriático	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,01
Noruega	1	1	12	3	9	5	2	2	4	0	2	1	0	0	1	16	59	0,81
País de Gales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,01
Países Bajos	6	2	55	17	63	11	3	2	2	0	1	0	0	0	20	56	238	3,28
Portugal	23	26	89	57	97	40	87	119	62	140	315	188	311	103	86	122	1.865	25,69
Prusia	0	0	8	9	39	4	0	0	0	0	0	0	0	1	3	4	68	0,94
Reino Cerdeña	0	0	0	0	1	0	0	0	1	8	8	2	0	7	8	7	42	0,57
Reino Nápoles	0	0	0	2	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	6	12	27	0,37
Reino Sicilia	0	0	1	2	7	1	1	2	1	1	5	4	0	4	12	8	49	0,67
República Ragusa	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,03
Suecia	4	1	14	3	8	0	0	0	4	2	2	1	1	13	28	21	102	1,40
TOTAL	55	74	609	296	627	162	146	172	275	764	1137	643	588	511	522	676	7.257	99,92
%	0,75	1,01	8,39	4,07	8,63	2,23	2,01	2,37	3,78	10,52	15,66	8,86	8,10	7,04	7,19	9,31	99,92	

(*) Ciudades libres hanseáticas: Hamburgo, Bremen y Lübeck. Estos puertos no son prusianos.

(*) Aunque perteneciente a la República Lígur, el puerto de Génova la hemos tratado como un caso especial.

Gráfico nº 3 (I)

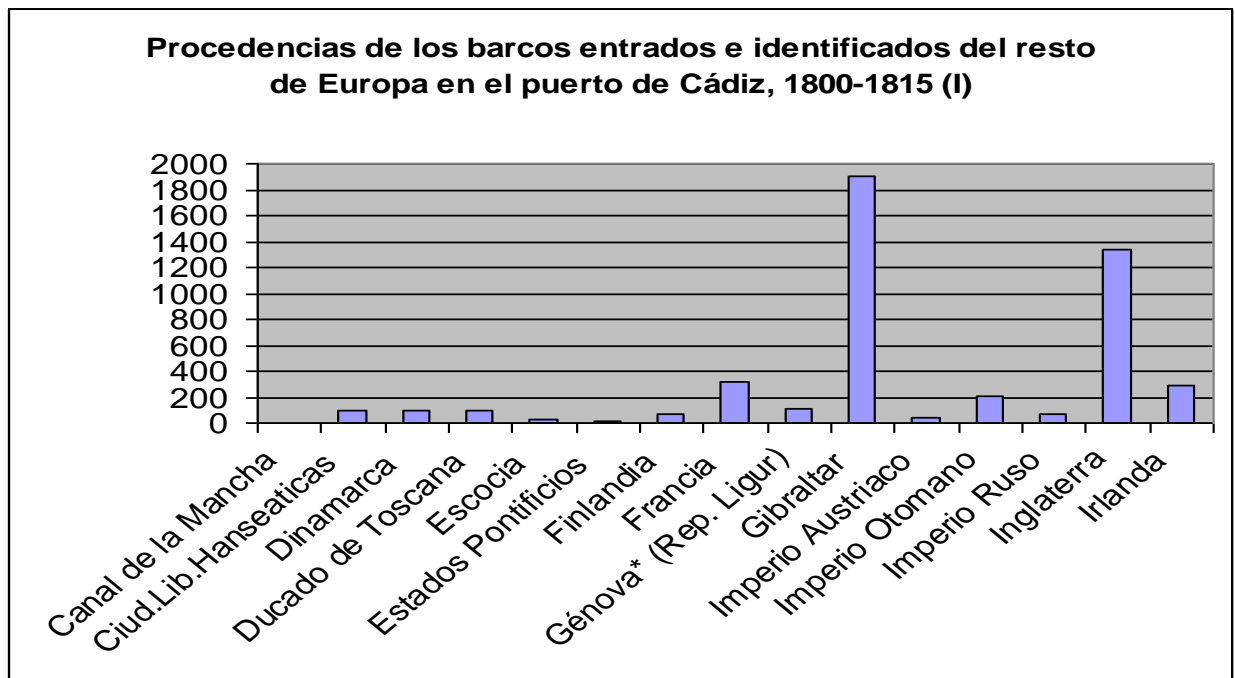
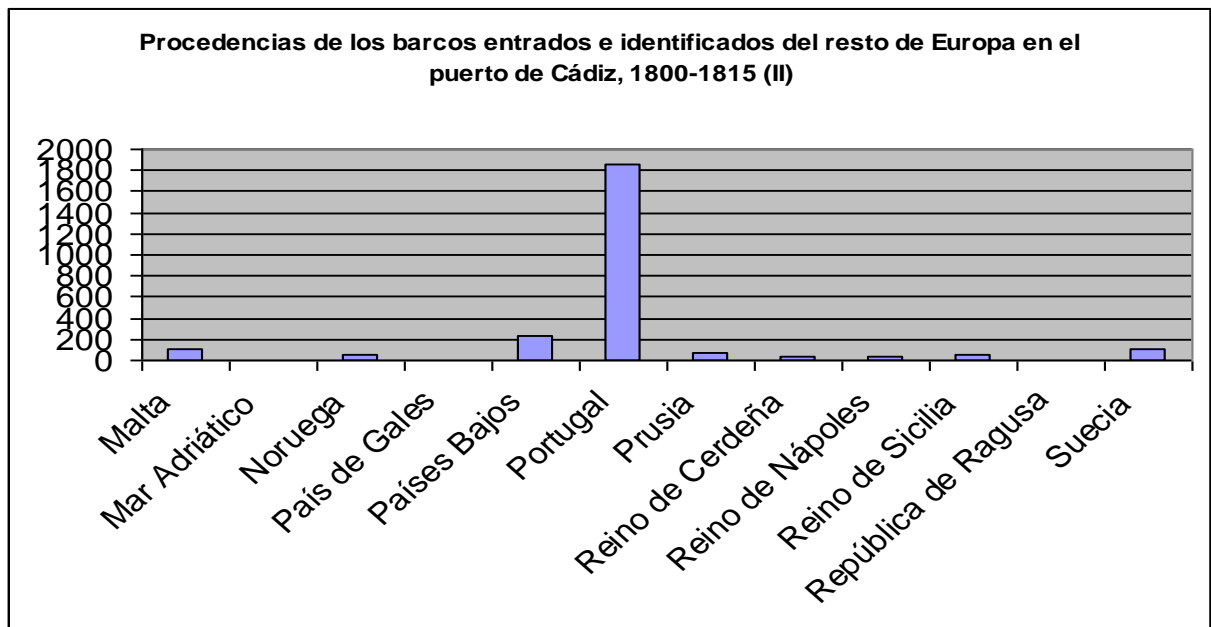


Gráfico nº 3 (II)



2.2. Procedencias de los barcos entrados e identificados del resto de Europa en el puerto de Cádiz en 1800-1815.

2.2.1. CANAL DE LA MANCHA.

Tan sólo registramos 1 barco -navío inglés de guerra-, o sea el 0,01% sobre las 7.257 entradas del resto de Europa, desconociéndose el puerto y la nación de procedencia.

2.2.2. CIUDADES LIBRES HANSEÁTICAS.

Las relaciones mercantiles del circuito comercial de los puertos hanseáticos con Cádiz vienen representadas por la entrada de 103 barcos en el puerto gaditano, es decir, un 1,42% sobre el total de las 7.257 entradas del resto de Europa. Constituyendo el año más significativo el de 1802 con la arribada de 44 barcos, es decir el 42,71% sobre los 103. El primer puerto en importancia es Hamburgo con 70 buques (incluyendo 6 naves de Altona, distrito del propio Hamburgo), o lo que es lo mismo el 62,13%. Este enclave portuario exporta al puerto gaditano como productos prioritarios cristales, lienzos, trigo, lencería y cebada; a renglón seguido, y en menor cuantía, tenemos bacalao, frijoles y habas. El puerto libre de Hamburgo era prácticamente la cabeza directora de las antiguas componentes de la Hansa, con Lübeck y Bremen, y desde el siglo XVIII mantuvo su carácter de almacén de gran parte del comercio báltico y de salida natural de las producciones manufacturadas de Silesia y Sajonia. La línea de conexión mercantil con Cádiz era un factor fundamental para los mercaderes hamburgueses, los cuales empezaron a demostrar su protagonismo en esta navegación.³¹² La principal razón estaba en el hecho de que los comerciantes establecidos en Hamburgo, entre los cuales se encontraban muchas casas judías y de inmigrantes de otras zonas de Europa, negociaban con productos ultramarinos procedentes de las colonias hispanas, haciéndolo normalmente por vía indirecta desde España y Portugal, a través del tráfico marítimo con Francia e Inglaterra, e, incluso con Dinamarca.³¹³ Estas tres ciudades hanseáticas (Hamburgo, Bremen y Lübeck), ciudades libres que de forma mancomunada mantienen relaciones diplomáticas con

³¹² Jesús Pradells Nadal: *Diplomacia y comercio...* página 458.

³¹³ Ana Crespo Solana: "El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1723)". *Revista de investigaciones de Historia económica*, nº 8, Madrid 2007, pp. 45-76.

los países europeos más importantes, están representadas en la corte española a finales del siglo XVIII y principios del XIX por un «ministro residente» y por cónsules en varios puertos peninsulares; en Andalucía hay cónsul en Cádiz y Málaga. Por contrapartida, España también mantiene un representante diplomático ante las tres ciudades hanseáticas, que comúnmente reside en Hamburgo.³¹⁴

Hans Pöhl puso de manifiesto los principales elementos que definieron las relaciones entre la pequeña república financiero-mercantil y el vasto imperio económico que representaban los dominios españoles en América, pues, frente a lo relativamente reducido de su comercio con España, generalmente diez veces inferior en valor y volumen al que realizaban con Francia, por ejemplo, la línea de conexión mercantil con Cádiz era un factor fundamental para los mercaderes hamburgueses. Los amplios márgenes de beneficio que dejaban las reexportaciones de lienzos de Silesia y Sajonia hacia la América colonial por medio de Cádiz tuvieron un destacado peso específico en la economía de la ciudad báltica, que resulta difícil de valorar en términos exactos, pues la actividad contrabandista de los productos procedentes de Hamburgo (comercio intérlope y actuación de intermediarios de otras naciones) se estima que fue muy importante. Pero, mientras las relaciones entre Hamburgo y Cádiz resultaban claves para el funcionamiento de la ciudad hanseática, en contraste, destaca el escaso protagonismo de los productos españoles en el área báltica.³¹⁵ Consideramos interesante subrayar que, durante las tres primeras décadas del siglo XIX, las ciudades hanseáticas intentaron reorganizar el comercio, y el mismo Napoleón en su recorrido por Europa propició la Confederación del Rin en la cual se buscó la manera de aprovechar la unión mercantil que, si no dio los resultados que el emperador esperaba, sí contribuyó a la posterior unidad alemana. Bajo la dominación napoleónica el comercio de Hamburgo se redujo al mínimo, sus habitantes soportaron contribuciones onerosas, aunque gracias a su incansable trabajo pudieron recuperar su marina mercante. El Congreso de Viena reconoció a Hamburgo como Estado libre e independiente y parte integrante de la confederación germana.³¹⁶ El primer pensamiento de Hamburgo, una vez que gozó de la independencia, fue la de reanimar su comercio (al que tanto había afectado el bloqueo continental) que había quedado casi aniquilado por las tan largas guerra napoleónicas, volviendo

³¹⁴ Horst Pietschman: “La marginación de Andalucía en el comercio trasatlántico de las ciudades Hanseáticas en el primer tercio del siglo XIX. Un aporte historiográfico.” Andalucía y América en el siglo XIX. Volumen 1. Huelva 1986, pp. 247-266.

³¹⁵ Jesús Pradells Nadal: Diplomacia y comercio...pp.457-458.

³¹⁶ Rosaura Hernández Rodríguez: “Comercio entre México y las ciudades hanseáticas en 1842.” Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México. Volumen 1, México 1965, pp.135-158.

a entablar sus relaciones con los países extranjeros, entre ellos España y su comercio particular con Cádiz, puerto en el que el bienio 1814-1815, 20 de los 34 barcos hanseáticos arribados son de Hamburgo. Sin embargo este comercio ya no era posible conducirlo otra vez por las antiguas vías, dado que la mayor parte de Europa le había sido cerrada por lo que era necesario darle otra dirección y abrirle otros nuevos caminos.³¹⁷

En segundo lugar, destaca con 31 barcos (30,09%) Bremen, que envía a Cádiz remesas de lienzos en grandes cantidades, lencería, trigo y madera. Bremen enviaba sus navíos cargados de mercancías a América, Francia, Inglaterra y a España -incluso esta ciudad hanseática, durante el siglo XIX, comerció con Canarias³¹⁸ y en el caso que nos ocupa a Cádiz, en cuyo puerto el comercio bremense más relevante aparece en 1802 con la presencia de 12 bastimentos, es decir el 38,70% sobre los 31 arribados

Finalmente, aparece Lübeck (trigo y madera) con tan sólo 2 barcos que equivalen al 1,94% sobre el total de los 103 arribados a la dársena gaditana, uno en 1804 y otro en 1815.

El comercio de esta ciudad hanseática, favorecido por la situación de la urbe, respecto al río Trava, que le sirve de medio de comunicación entre el mar del Norte y el Báltico, y por su puerto sito en Travemunde, halla sus principales recursos en la relación y tránsito entre los Países Bajos y Alemania. Lübeck fue tomada por el ejército francés en 1806, después de la batalla de Jena. Incorporada al Imperio Francés en 1810, no recobró su libertad hasta 1815. El acta constitutiva de la Confederación Germánica restableció y confirmó la asociación, más bien municipal que política, de las tres ciudades hanseáticas, y reconoció su existencia independiente.³¹⁹ Sin embargo, Lübeck, como hemos podido deducir por la casi nula aportación de sus bastimentos, no obtuvo mucho provecho de ello en su tráfico comercial con el puerto de Cádiz, estableciéndose unas relaciones mercantiles que podemos determinar bajo mínimos.

2.2.3. DINAMARCA.

El reino de Dinamarca entra en escena en nuestro movimiento portuario con 98 arribadas en la dársena gaditana, equivalente al 1,35% sobre el total de las 7.257. La mayor afluencia se da en el año 1804 con 52

³¹⁷ Jean Baptiste Gaspard Roux de Rochelle: Historia de las ciudades hanseáticas, Barcelona 1844, página 356.

³¹⁸ Antonio Ruiz Álvarez: "Los cónsules de Bremen en Tenerife 1828-1867." Anuario de Estudios Atlánticos, nº 20, Canarias (1974), pp. 315-336.

³¹⁹ Francisco de Paula Mellado: Enciclopedia Moderna. Diccionario Universal de Literatura, Ciencias, Artes, Agricultura, Industria y Comercio. Tomo nº 26, Madrid, 1833, pp381-383.

barcos, es decir, el 53,06% sobre los 98 bastimentos daneses. Los puertos más destacados que intervienen en sus aportaciones a Cádiz son los siguientes. En primer lugar, Tonningen (trigo y lienzos) con 50 buques (51,02%). Este enclave portuario (actualmente perteneciente a Alemania), ubicado en el ducado de Schleswig-Holstein, en la frontera con la península de Jutlandia, estuvo ligado a la corona danesa hasta 1864 en que fue cedido a Prusia. En segundo lugar destacamos a Copenhague, con 17 barcos (17,34%), que exportan hierro sobre todo, más lana y jarcia. Le siguen Helsingor (brea y duelas) con 7 (7,14%), Kiel (mercancías indeterminadas), también con 7 (7,14%). Este puerto, actualmente alemán, presenta las mismas circunstancias históricas, ya reseñadas, que Tonningen. A continuación tenemos Frederikshaven (madera y lino) con 5 (5,10%); y, finalmente Randers (carne, madera y queso), de donde vienen 4 barcos (4,08%). Enclaves portuarios, que también menciona la Vigía, tales como Christiansen, Norby, Rompton, Nyborg y Frondhem presentan nula o escasa relevancia. Los puertos daneses apoyan también sobre todo la construcción naval.

Según Jesús Pradells³²⁰, por encima de las tensiones que existieron en las relaciones diplomáticas hispano-danesas desde la primera mitad del siglo XVIII, el escaso protagonismo de la embajada española en Dinamarca, que entonces abarcaba bajo su jurisdicción también a Noruega, aparece como la principal causa del desinterés demostrado por los ministros españoles en establecer un consulado en la puerta de navegación báltica. En realidad, en el comercio hispano-danés, el puerto de Cádiz no alcanzó nunca niveles significativos más allá del protagonizado por la madera y el alquitrán.

2.2.4. DUCADO DE TOSCANA.

El Ducado de Toscana hace su aparición con 96 barcos, es decir un 1,32% sobre los 7.257 registrados, obteniéndose su número más significativo en 1804 con 55, es decir el 57,29% de las 96 arribadas. El puerto único que acapara el protagonismo comercial es Livorno, cuyas relaciones mercantiles con Cádiz están definidas, según la Vigía, por el envío de productos como arroz, madera labrada³²¹, trigo y mármol. Señalemos que desde Livorno, en 1802, parten 21 embarcaciones (21,87%)

³²⁰ Jesús Pradells Nadal: *Diplomacia y comercio...* página 479.

³²¹ A este respecto hay que matizar que en 1.803, el cónsul español en Livorno, Juan Bautista Virio, mostraba su indignación por las preferencias de la moda por el embarque hacia los puertos españoles, en especial a Cádiz, de muebles labrados, como si en España no se dispusiese de ebanistas. José Javier Tejonero García: *El movimiento portuario en Cádiz en 1803.* Tesis de licenciatura, U.N.E.D. Madrid 2002, página 59.

con destino a Cádiz, pero mayormente en esta ocasión transportan tropas francesas que irán a la República Dominicana: no olvidemos que en ese año la isla está bajo la dominación de Francia. Livorno por su privilegiada situación se convertía en el enclave portuario natural de Toscana y fue uno de los centros más atractivos de Italia a finales del siglo XVIII y principios del XIX, más aún estando bajo la administración francesa. A pocos kilómetros de la desembocadura del Arno, era también la puerta marítima para las ciudades de Pisa, Florencia, Lucca y las regiones más ricas de Italia, y centro de tránsito del comercio internacional con Levante, gracias también en gran parte a las ventajas fiscales concedidas por los grandes duques de Toscana.³²² Las relaciones económicas entre Cádiz y Livorno, quedaron condicionadas por el dominio de los comerciantes franceses, británicos y holandeses de las grandes rutas económicas. La nota característica de estas relaciones viene determinada porque se mantuvieron desde el siglo XVIII las corrientes tradicionales del comercio trigüero, desde el granero toscano hacia el puerto de Cádiz. Existen pues, unas relaciones estables Livorno-Cádiz.

2.2.5. ESCOCIA.

El reino de Escocia, integrado desde 1707 en Gran Bretaña, participa con 24 barcos, equivalente al 0,33% sobre las 7.257 entradas del resto de Europa. Su mayor afluencia se da en el período 1808-1811 -plena guerra de la Independencia- con 17, o lo que es lo mismo un 70,83% sobre las 24. Ello viene propiciado fundamentalmente por la alianza española con los británicos. Los puertos escoceses más destacados que envían sus barcos a Cádiz son Greenock (mercancías indeterminadas) con 8 (33,33% sobre las 24), Leith (carbón, patatas y duelas) con 7 (29,16%) y Glasgow con 5 (20,83%), que envía principalmente bacalao; como productos secundarios tenemos el azúcar, café y cacao, es decir, reexportaciones coloniales. Las procedencias de las Islas Seil, puertos de Dumfries y Peterhead, carecen de interés por su escasísima participación en el tráfico comercial con Cádiz.

2.2.6. ESTADOS PONTIFICIOS.

Presentan 14 arribadas que significan un 0,19% sobre las 7.257 procedencias. El año más significativo de entradas de naves procedentes de esta área, es el de 1804 con 8 barcos (57,14%). Su enclave portuario más importante es el de Civitavecchia (primer puerto de Roma en la Edad

³²² Jesús Pradells Nadal: Diplomacia y comercio...página 343.

Moderna, que exporta a Cádiz principalmente trigo, carbón y aceite) con 12 barcos (75% sobre los 16), mientras las otras dos embarcaciones (12,50%) corresponden a Ancona. Hay que hacer especial mención de que del puerto de Ancona, desde donde se exporta trigo a Cádiz, llegan las naves en 1805, precisamente cuando esta ciudad costera italiana del Adriático, capital de la región de las Marcas, volvió a ser administrada por la Roma Pontificia. En 1800 fue ocupada por los napolitanos, no sin antes, en 1798-1799, haber pertenecido a la República Romana, pequeño estado fundado por Napoleón.³²³ Sobre las relaciones económicas y mercantiles entre España y los Estados Pontificios no disponemos de mucha información, si bien es notorio que algunos de los puertos más destacados de los Estados del Papa (Rimini, Pesaro, Senigallia, Fano) tuvieron participación en el tradicional comercio triguero desde Italia a Cataluña, Valencia y Andalucía.³²⁴

2.2.7. FINLANDIA.

Finlandia había sido una región periférica de Suecia, subordinada a las decisiones tomadas en Estocolmo (lo que podría explicar en parte el bajo nivel de desarrollo). Esa situación había cambiado: la derrota sueca en la guerra contra Rusia, en 1809, llevó a la supremacía rusa sobre los finlandeses y a importantes reformas institucionales.³²⁵

La presencia de Finlandia se manifiesta con 69 entradas en el puerto de Cádiz, que traducidas en términos relativos suponen el 0,95% sobre el total de las 7.257 del resto de Europa, siendo el período de mayor realce el de 1802-1804 con 42, es decir el 60,86% sobre el total las naves procedentes del país nórdico. Los enclaves portuarios finlandeses más importantes en las relaciones comerciales de Finlandia con Cádiz son, en primer lugar, Helsingfors (actual Helsinki), importante por su exportación

³²³ El puerto de Ancona era uno de los mayores emporios pontificios del Adriático. Pese a ello, Ancona permaneció siempre como una “ciudad anómala” por las peculiares características de su población y de su cultura. Su desarrollo quedó estrechamente ligado al sutil mecanismo de neutralidad y dura competencia mercantil en que subsistieron las pequeñas repúblicas italianas del mediterráneo central y oriental, atrapadas entre la creciente presión económica de las grandes potencias y el Imperio Otomano. Jesús Pradells Nadal: *Diplomacia y comercio...* página 125.

³²⁴ Jesús Pradells Nadal: *Diplomacia y comercio...* página 122.

³²⁵ Se creó un Estado finlandés dentro del imperio ruso, en la forma de un Gran Ducado definitivamente autónomo, bajo la dependencia directa del Zar. Particularmente notable fue el rápido crecimiento de las industrias forestales. Las exportaciones de madera en bruto y productos aserrados a Inglaterra y Alemania se sumaron a la demanda desde Rusia para dinamizar la producción. Ari Kokko y Tarmo Haavisto: “La política como factor determinante del desempeño económico: el caso de Finlandia” Capítulo VIII, en Blömmstom Magnus, coord. *Trayectorias divergentes: Comparación de un siglo de desarrollo económico latinoamericano y escandinavo*. Santiago de Chile, 1990. pp. 199-229.

de madera, que participa con 29 barcos, o sea con un 42,02% sobre las 69, y en segundo lugar Loviisa (madera e hierro), de donde vienen 23 (33,33%). Puertos como Abo, Brahestad, Jakobstad, Veksala, Uluburgo y Karleby juegan un papel irrelevante, aunque envían a Cádiz productos como el alquitrán y la brea. El desarrollo del comercio de Finlandia con Cádiz no despierta mucho interés, salvo su contribución a la construcción naval.

2.2.8. FRANCIA.

Francia ocupa el cuarto lugar, tras Gibraltar, Portugal e Inglaterra, en el número de barcos del resto de Europa, con 315, o lo que es lo mismo un 4,34% sobre el total de las 7.257; su mayor afluencia de bastimentos la determina el período 1802-1804 con 176, es decir un 55,87% sobre las 315 arribadas francesas. Es lógico que esto suceda en este período por la razón de que Francia durante esta etapa es aliada de España. El puerto galo que aporta mayor número de embarcaciones se encuentra ubicado en la Francia Mediterránea: se trata de Marsella con 58, es decir un 18,41%, y que exporta a Cádiz productos agrarios o derivados como el aceite, aguardiente, trigo y vino, seguido por otros, en menor cuantía, como el esparto y jabón.

Marsella no supo o no pudo enraizar y fructificar su capital, tanto el humano como el financiero. Al basar su reputación en el comercio marítimo, se convirtió en una ciudad de armadores y negociantes y no en cuna de una burguesía industrializadora. Este comercio hispano-marsellés, que fue favorecido por las relaciones de vecindad y alianza política entre los dos países, puede ser calificado de comercio de subsistencia con predominio de las tradicionales cargas de los productos alimenticios citados en primera línea, que componían las mercancías de mayor volumen³²⁶. Posteriormente aparecen Tolón, de donde vienen 10 bastimentos (3,17%) y que envía a Cádiz remesas de vino, y Sète (vino y aguardiente), con 9 (2,85%). Los puertos de Narbona y Niza apenas tienen valor representativo. La colonia francesa en Cádiz fue, con diferencia la más numerosa establecida en España, y además gran parte del comercio de los puertos del Mediterráneo español estaba en manos de comerciantes franceses o de origen francés.³²⁷

³²⁶ Jean-François Troin: *Las metrópolis del Mediterráneo*, Barcelona 2003, página 29.

³²⁷ Ya desde 1700 la actividad económica de Marsella tenía su principal fundamento en el comercio mediterráneo. Sus exportaciones, básicamente de origen regional, no compensaban la balanza negativa que arrojaba el comercio con Levante y los países norteafricanos, que constituían entonces su verdadera arteria vital. La vinculación económica de Marsella con el Mediterráneo y el Atlántico español, en nuestro caso con Cádiz, estuvo sujeta a una actividad casi permanente, y con ritmos variables en función de las

En cuanto a la Francia atlántica se refiere, viene liderada por Burdeos (vino, alquitrán, harina), con 53 naves (16,82%). Este puerto representa el ejemplo más sobresaliente de la Francia del XVIII y principios del XIX. El valor del comercio bordelés, según Pradells Nadal, se multiplicó por 30 a lo largo de esta etapa. Su estructura comercial, basada en la primera mitad del siglo XVIII en la comercialización de la producción vitícola de la Gironde y también de Borgoña, experimentó una profunda transformación al convertirse en reexportador de la producción colonial de las Antillas francesas. Por otra parte, los puertos del norte y sur peninsular (entre ellos Cádiz) se convirtieron en almacenes de vinos bordeleses que, previamente camuflados, eran reexportados a Inglaterra, debido a los prohibitivos aranceles impuestos en aquel país a la introducción de los vinos galos.³²⁸ A reglón seguido, destacamos El Havre (alquitrán, algodón, trementina y manteca), con 38 barcos (12,06%), que centralizaba la mayor parte del comercio interior y exterior de la Alta Normandía, de manera que constituía uno de los principales centros vitales de la actividad económica de todo el noroeste francés. Desde la perspectiva francesa, por encima de las variaciones coyunturales registradas en función de los diferentes conflictos bélicos, Cádiz constituyó un mercado fundamental para las manufacturas normandas a lo largo de todo el siglo XVIII, a pesar de las medidas proteccionistas del gobierno español que, parecían que no habían afectado muy seriamente a la totalidad de las exportaciones francesas. Nantes (trigo -como producto básico-, lino, arencones y frijoles), que aparece en escena con 32 buques (10,15%), era el principal puerto bretón en volumen y actividad comercial. El mercado gaditano representaba para Nantes una fuente imprescindible de plata. Saint Malo (lienzos, telas y clavazón), con 18 barcos (5,71%), fue un puerto que evolucionó a lo largo del siglo XVIII y principios del XIX hacia una mayor especialización de la actividad de comercialización de las producciones textiles bretonas. Tenía casi la exclusiva del comercio textil con Cádiz, lo que permitió el enriquecimiento de determinados hombres de negocios (los Danycau de L'Espine, los Magón de la Chipaidière, los Duguay-Trovin, etc.)³²⁹. Además, las relaciones comerciales de este puerto francés con el mundo colonial español por medio de Cádiz llegaron a ser el más sólido cimiento de su capitalismo comercial. A continuación le siguen Bayona con 13 buques (alquitrán y brea) (4,12%); Brest (mercancías indefinidas), con 12 barcos (3,81%); Dieppe (harina), con 10 embarcaciones (3,17%) y, por

coyunturas bélicas europeas y de la mayor o menor actividad del comercio con el Levante. Jesús Pradells Nadal: *Diplomacia y comercio...* pp. 165-166.

³²⁸ *Ibidem...* pp. 203-204.

³²⁹ Manuel Bustos Rodríguez "Los siglos decisivos. Las interioridades del comercio": en Francisco Javier Lomas Salmonte. *Historia de Cádiz*, Madrid 2005, pp.331-341.

último, Morlaix (lonas), también con 10 naves (3,17%). Los puertos como Calais, Saint Valery, Lorient (sede de la Compañía de las Indias Orientales), Ruán, Rochefort, La Rochela, Cherburgo, Caen, Granville, San Juan de Luz.... apenas tienen valor representativo. Subrayar, finalmente que según señalaba el economista e historiador francés Pierre Dardel, junto con el comercio antillano, las relaciones mercantiles francesas con la América española, por medio del comercio realizado con Cádiz, estuvieron situadas en el primer rango de las preocupaciones de los negociantes y economistas franceses del siglo XVIII.³³⁰

2.2.9. GÉNOVA (REPÚBLICA LIGUR).

Procedentes de Liguria arriban a Cádiz 150 embarcaciones que equivalen al 2,07% sobre el total de las 7.257 entradas del resto de Europa, siendo el año de arribadas más significativo el de 1815 (parece ser que el del definitivo despegue del comercio genovés, al ser anexionada la ciudad por el reino de Cerdeña) con 42 barcos (28,00% sobre los 150). Precisemos que 104 barcos llegan de Génova (69,33%), cuyas relaciones mercantiles con Cádiz quedan determinadas por la exportación a esta última ciudad de productos como trigo y arroz, fundamentalmente. Otras remesas de mercancías menos destacadas son maíz, aceite, loza y papel. El segundo puerto importante de la República Ligur es Puerto Especie (La Spezia) con 38 bastimentos (25,33%) y que exporta a Cádiz garbanzos, trigo y cera. A continuación, registramos la Isla de la Especie, actual Isla Palmaria, que se trata de un pequeño islote cercano a La Spezia y que constituye otro enclave portuario desde donde arriban a Cádiz 5 embarcaciones, es decir, el 3,33% sobre las 150. Su exportación es únicamente de trigo. Los restantes 3 bastimentos (2,80%), proceden de Onella (Oneglia), con 2 buques que transportan aceite y trigo, y de Puerto Mauricio, con 1 barco (aceite). Estos dos últimos enclaves portuarios están ubicados en la región de Imperia, en la frontera con Francia.

Tan importante era su representación en la ciudad que a fines del siglo XVIII, los genoveses de Cádiz realizaban volúmenes de negocios que podrían compararse con los tráficos de las colonias mercantiles inglesa, holandesa o francesa.³³¹ Destaca la importancia de la colonia genovesa establecida en la ciudad de Cádiz, subrayada por el hecho de que, desde final del siglo XVI hasta la caída de la República en manos de Napoleón

³³⁰ Jesús Pradells Nadal: *Diplomacia y comercio...* página 224.

³³¹ Ricardo Franch Benavent: "La inmigración italiana en la España moderna". *Actas del coloquio. La inmigración en España*. Santiago de Compostela, 6-7 de noviembre de 2003, pp.1031-46.

Bonaparte (1805), Génova mantuvo en la ciudad atlántica su propio Consulado, destinado a representar los intereses de la República en aquella ciudad que, durante un largo período de tiempo, constituyó el principal puerto español en el cual tenían origen y terminaban las rutas marítimas para las escalas de América. Los representantes genoveses eran todos personajes de la burguesía mercantil, que vivían en Cádiz y contaban con intereses mercantiles. Se ha afirmado, y así lo hace ver Pedro Collado Villalta,³³² que fueron los pioneros en la colonización mercantil gaditana y que fueron aumentando cada vez más su colonia en la ciudad durante toda la época moderna, pero perdiendo con el tiempo cualificación profesional, solvencia económica y prestigio social.

En 1805, desaparece de la escena mediterránea y europea la República de Génova, por causa de la invasión napoleónica. La República Ligur³³³ quedó anexionada al Imperio y la marina militar francesa ocupó el puerto de Génova, otorgándose un poder arbitrario y excluyendo a las autoridades civiles. Los intereses genoveses fueron sistemáticamente subordinados a los franceses. La parálisis del comercio genovés fue completa, sobre todo a consecuencia de la aplicación del sistema arancelario francés, sin que esto viniera acompañado de la eliminación de las barreras aduaneras entre los dos países.³³⁴ Esto naturalmente afectó a las relaciones mercantiles de esa ciudad con Cádiz (obsérvese, aunque parezca extraño, como desde 1805 hasta 1813, sólo entra un barco genovés en el puerto gaditano), terminando aquí la presencia de su consulado. Después de un paréntesis de diez años, las relaciones comerciales se reemprendieron, como se demuestra en 1815 con el mayor número de bastimentos genoveses arribados, implicando una nueva realidad, la del reino de Piamonte y Cerdeña, del cual Liguria constituía la región marítima. En aquél tiempo se había roto, por azar de la historia, una serie de vínculos seculares saliendo a la luz una nueva realidad geopolítica.

³³² Collado Villalta: "El impacto americano en la bahía: la inmigración extranjera en Cádiz, 1709-1819". Actas de las Primeras Jornadas de Andalucía y América. Huelva 1981, pp 63-64.

³³³ El 6 de junio se firmó el tratado de Mombello que alteró la tradicional forma de gobierno de la República, creándose poco después, el 14 de enero de 1797, la nueva República Ligor, desmembrada en 1805 como dos departamentos franceses: Montenotte y Génova. La República Ligor persistió hasta junio de 1805 salvo un breve periodo desde mayo al 24 de junio de 1800. Volvió a ser proclamada el 28 de abril de 1814 y existió hasta diciembre del mismo año, en que fue cedida al reino de Cerdeña, recibiendo de nuevo el nombre de República de Génova.

Carlos Salinas Salinas: "Las relaciones de la República de Génova con la Francia revolucionaria, a través de la documentación diplomática española (1789-1796)". Revista Anales de Historia Contemporánea, Volumen nº4, Murcia 1985, pp.1-14.

³³⁴ Laura Calosci: "La transformación del comercio mediterráneo durante la primera mitad del siglo XIX. El caso de Barcelona y Génova". Mediterráneo e Historia Económica, Volumen nº 7. Jordi Nadal y Antonio Parejo coordinadores. Colección Mediterráneo Económico. Almería 2005, pp.164-183.

2.2.10. GIBRALTAR.

El enclave británico es protagonista de nuestro movimiento portuario con 1.904 barcos, es decir, figura en primera posición con un 26,23% sobre el total de las 7.257 entradas del resto de Europa. La razón fundamental es la de proximidad geográfica al puerto de Cádiz y su dependencia de Inglaterra. Lógico por otra parte, ya que en dicha fecha España está inmersa en plena alianza con los británicos en la lucha contra el invasor francés. Su año de mayor aportación se sitúa en 1810, con 491 barcos, que equivalen al 25,78% sobre los 1.904. Hay envíos de remesas de trigo, vino y jabón fundamentalmente, y, en menor cuantía, de aceite, queso y pasas.

Hay que señalar que, respecto a la posición de Gibraltar como intermediario en el comercio anglo-español, ésta variaba en función de elementos de distinta naturaleza, unos más coyunturales y otros más estructurales. Respecto a los primeros, está en su papel de alternativa en momentos en que situaciones adversas, generalmente dimanadas de los conflictos que enfrentaban a los dos países (obsérvese en el cuadro nº 3, el bienio 1800-1801 el escaso número de barcos -únicamente 10- y el trienio 1805-1807 -sólo un ligero aumento en que aparecen 32 bastimentos-) que canalizaban el intercambio de mercancías a través de la Roca.³³⁵ Con relación a los segundos, se trata del contrabando. Se habla mucho de que los comarcanos (destacando los vecinos de Marbella y Estepona) pasaban como podían a Gibraltar para vender sus mercancías, en especial víveres, al igual que, a la inversa, se introducía género británico en las costas españolas. Pero la realidad era mucho más compleja. Desde la perspectiva del origen socio-profesional, no eran sólo los habitantes de la zona, pescadores o labradores, fundamentalmente, los que se buscaban la vida y se arriesgaban a hacer ese tráfico. Agentes de aduanas, de sanidad, comerciantes, etc., también ejercían estas actividades.³³⁶

Como es bien sabido, los años de la paz de Amiens afluyeron a Cádiz mercancías y metales preciosos que habían quedado retenidos en las colonias, produciendo un hinchamiento temporal de los diferentes sectores económicos de la ciudad. Una buena parte de lo que entró lo hizo a través del contrabando. Gibraltar se convirtió al efecto en una pieza utilísima. Los británicos en particular, aunque probablemente no en exclusiva,

³³⁵ María Nérida García Fernández: Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765), Madrid 2006, página 409.

³³⁶ *Ibidem*...página 400.

aprovecharon esta base en suelo peninsular para introducir sus mercancías, cuyo volumen no cesó de aumentar, especialmente en los momentos en que su comercio tenía que afrontar una mayor competencia de parte de sus rivales.³³⁷ Esta actividad llegó a alcanzar tal envergadura que de vez en cuando se levantaba la alarma en las más altas instancias del país denunciando el peligro que representaba su existencia. El camino habitual que seguía el contrabando era el siguiente: las mercancías eran vendidas por los almacenistas, depositarios y comerciantes gibraltareños, hebreos en su mayoría, que jugaban un papel muy importante en todo este mecanismo; posteriormente eran embarcadas en el puerto de Gibraltar en diferentes barcos que eran conducidos hasta el litoral español, eludiendo la vigilancia que ejercían los generalmente escasos y mal pertrechados guardacostas del resguardo. Los que sacaban estas mercancías de Gibraltar y las transportaban hasta la costa española eran los llamados corredores de contrabando y quienes efectuaban el traslado de las mercancías por tierra, eran los porteros o cargueros, quienes constituían el elemento más conocido de todo el complejo negocio del contrabando³³⁸.

Las circunstancias especiales de la guerra de la Independencia propiciaron la concesión de excepciones a los ingleses, quienes pudieron introducir masivamente sus productos derivados del algodón, que al ponerse moda crearon una fuerte demanda. El tabaco, los productos textiles y las especias eran los productos que con más frecuencia eran objeto de este tráfico clandestino. Restablecida la monarquía de Fernando VII, y también la legislación proteccionista anterior a 1808, resultó difícil ya frenar ese mecanismo mediante el cual determinados productos británicos eran solicitados en el mercado español. Si no podían circular legalmente, lo harían de forma ilegal.³³⁹ Con todo, podemos asegurar que fue a partir de la finalización de la guerra de la Independencia, y hasta mediados del siglo XIX, cuando el contrabando conoció su época dorada.

Hay que destacar también el papel que Gibraltar ejerció en el curso. Mientras que, en octubre de 1807, acontecimientos paralelos como el

³³⁷ Manuel Bustos Rodríguez: “Cádiz entre dos siglos (XVIII-XIX): el testimonio de sus hombres de negocio” en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (coords.) Trafalgar y el mundo Atlántico, Madrid 2004, pp. 299-320.

³³⁸ La operación solía hacerse en las noches oscuras, aunque no resultaba extraño que el desembarco fuese presenciado por los propios agentes del resguardo, que estaban sobreaviso y conocían perfectamente el lugar y la hora donde debería efectuarse. Su actitud era meramente pasiva, ya que habían sido previamente sobornados, y respondía sólo a la necesidad de evitar que fuesen engañados por el corredor. Así podían comprobar con sus propios ojos que el acuerdo al que habían llegado se respetaba en todos sus extremos. La cantidad que los corredores solían pagar a los agentes del resguardo por cada fardo desembarcado era de una onza, y de ocho duros al patrón de la embarcación. Rafael Sánchez Mantero: Estudios sobre Gibraltar: Política, diplomacia y contrabando en el siglo XIX., Cádiz 1989, pp. 59-65.

³³⁹ *Ibidem*...página 68.

proceso del Escorial o la firma del tratado de Fointanebleau anunciaban el comienzo de un conflicto armado entre España y Francia, en las costas del Estrecho la actividad corsaria continuaba activa y los corsarios españoles seguían renovando licencias para corsear en las aguas del Estrecho de Gibraltar. A ellos se sumaban los precedentes de otras naciones europeas, especialmente los franceses e ingleses. Durante el año citado, la actividad de los corsarios ingleses contra las embarcaciones de transporte españolas en las aguas mediterráneas y atlánticas se intensificó. Gibraltar seguía siendo el principal puerto al que se trasladaban estas embarcaciones apresadas.³⁴⁰ En muchos casos, los interesados, armadores o capitanes españoles, conseguían autorización para ir a Gibraltar del Comandante General del Campo de Gibraltar. Con el comienzo de la guerra de la Independencia dejan de producirse fianzas de armamento de corso contra ingleses y desaparece cualquier referencia a la presencia de corsarios franceses en las aguas del Estrecho en lo que resta de 1808. Las detenciones de barcos han caído en picado y la citada guerra, eminentemente terrestre, llevó a algunos corsarios de la zona a vender sus barcos.³⁴¹

2.2.11. IMPERIO AUSTRIACO.

Aparece en escena el Imperio Austriaco con 41 barcos, o lo que es lo mismo, en términos relativos un 0,56% sobre el total de las 7.257, siendo el año más significativo el de 1804 con 11, o sea un 26,82% sobre las 41 arribadas referidas. En principio tenemos dos barcos de puertos indeterminados (5,40%). El citado Imperio tenía su principal centro de actividad marítima económica en el puerto de Trieste (hoy Italia), de donde parten rumbo a Cádiz 30 embarcaciones, es decir el 73,17% sobre las 41, que exportan trigo aceite, lencería y, en menor cuantía, acero. A renglón seguido, le sigue Venecia con 8 barcos (19,51%) que exportan arroz, frijoles, maíz y trigo, (ciudad que desde el 17 de octubre de 1797 fue anexionada por Austria, tras el tratado de Campoformio³⁴², a cambio de que

³⁴⁰ El merodeo de los corsarios ingleses en las proximidades del Estrecho obligaba a veces a los capitanes de las pequeñas embarcaciones españolas que se veían acosados por ellos a aligerar el peso de sus bodegas para ganar velocidad. Así lo relata el capitán de un místico de la matrícula de Huelva llamado *San José y las Ánimas* que cuando se dirigía desde el puerto de Málaga al de Cádiz con carga de vino, pasas y harina, se vió perseguido por un corsario inglés frente a Estepona. Para huir aligeró el cargamento arrojando al mar 40 barriles de vino, 100 quintales de pasas de legia, 12 quintales de pasas largas, 84 parrones de uvas y 25 barricas de harina. Mario L. Ocaña Torres: El Estrecho de Gibraltar en las Guerras Napoleónicas ... Página 174.

³⁴¹ Ibidem... página 231.

³⁴² Finalmente el 19 de octubre desvaneciéronse todas las ilusiones e inquietudes; supiéronse ya en Venecia las principales cláusulas del tratado que acababa de firmarse el 17 en Campoformio. “Bonaparte, decían sus panegiristas, había resuelto sacrificar a Venecia, cuyo estado sólo merecía indiferencia y

el emperador austriaco reconociese la conquista napoleónica al norte de Italia; no se devolvió al emperador francés hasta el tratado de Presburgo - hoy Bratislava- de 26 de diciembre de 1805) y Fiume (actual Rijeka - Croacia-) con 1 buque -español de guerra-, que representa un 2,43%.

La actividad mercantil del puerto de Trieste, a fines del XVIII y principios del XIX, se fundamentaba en la presencia de comisionistas. La savia de la vida económica de este puerto la constituía el comercio de tránsito. Era todavía un centro comercial escasamente desarrollado (de ahí el reducido número de barcos que arriban a Cádiz). La síntesis final de las escasas posibilidades que se abrían al comercio directo hispano-austriaco lo constituye el “Proyecto para la introducción de comercio con los Estados Austriacos” donde se hacía alusión a la creación de una compañía mixta hispano-austriaca para paliar la situación de este casi nulo comercio. La sociedad de comercio “Española-Austriaca”, que tendría su sede en Cádiz, con delegaciones en Barcelona y Trieste, necesitaría un capital mínimo de 10.000.000 reales, distribuidos en acciones de 5.000 reales, y serían los gobiernos respectivos los que determinarían su participación.³⁴³

Sin embargo, más que los problemas derivados de la organización y gobierno de la Sociedad, que no eran pocos, eran las medidas generales que sería necesario adoptar las que hacían inviable el proyecto. En primer lugar, sería necesario un tratado de comercio que contemplase la concesión recíproca de privilegios, cifrados en un tratamiento preferente en cuestión de aranceles. Había que garantizar la seguridad de la navegación contra el corso -bien con un proporcionado armamento, bien mediante la cobertura con el pabellón austriaco- y realizar el tráfico de puerto a puerto para evitar los recargos de derechos que representaban las escalas, sobre todo en territorio veneciano; procurar que Viena llevase a cabo el proyecto de abrir un canal de comunicación fluvial entre Hungría y Croacia para facilitar la salida de los cereales al mar; rebajar los derechos de tránsito que pesaban sobre los productos españoles en Alemania; abrir una oficina del Real Giro para negociar letras de cambio y, entonces, ensayar de forma progresiva, la introducción de los géneros de España y sus dominios en los territorios Imperiales.

Sin unas condiciones de tratamiento privilegiado recíproco, difícilmente se podría establecer un comercio directo capaz de desbancar a

desprecio. Veía que los venecianos carecían de fuerza y energía, divididos entre sí, y que aceptaban con frialdad el sistema político que quiso imponerles, y se resolvió a entregarlos a Austria con la condición de que esta potencia renunciase a los límites del Oglio estipulados en los preliminares de Leoben y retrocediese hasta el Adige.”León Galibert: *Historia de la República de Venecia*, Madrid 1857, página 603.

³⁴³ Jesús Pradells Nadal: *Diplomacia y comercio...*pp. 408-420.

los intermediarios en las relaciones hispano-austriacas. En realidad, las expediciones directas en barcos imperiales entre Trieste y Cádiz fueron contadas. El balance final de las relaciones mercantiles entre España y el Imperio en las postrimerías del siglo XVIII se inclinaba, en conjunto, hacia un desequilibrio favorable al Imperio, basado más en la actividad exportadora de sus manufacturas textiles por los puertos del norte de Europa, que en el comercio de economía cerrada que prevalecía en el caso del puerto adriático.³⁴⁴

Con respecto a Venecia, hemos de argumentar que los ocho años que permaneció bajo la dominación de Austria, fueron años de opresión, por dos razones fundamentales. La primera, es que se conservó una policía demasiado represiva de la inquisición de Estado. La segunda y mucho más importante, fue la de la lamentable situación que presentaba el comercio exterior veneciano, que apenas daba señales de vida: los buques que permanecían en el arsenal se estaban pudriendo, y los canales interiores, por no limpiarlos se obstruían y llenaban.³⁴⁵

Con la llegada de los franceses, el 26 de diciembre de 1805, el príncipe Eugenio de Beauvais intentó remediar el estado agónico en que se hallaba el comercio veneciano, estimulándolo, declarando puerto franco a Venecia y considerando a esta ciudad como el único establecimiento marítimo del Reino de Italia. Sin embargo, toda esta obra no dio los resultados previstos, no pudiéndose conseguir los objetivos de apertura comercial que quedaron en aguas de borrajas, al menos en lo que se refiere a las relaciones mercantiles hispano-venecianas con relación al puerto gaditano. En el período comprendido entre 1806-1814 como se demuestra en el cuadro nº 4, según datos de la Vigía, de los 8 barcos que entran en la dársena gaditana, ninguno procede de Venecia (7 son de Trieste y 1 de Fiume).

En 1815, por decisión del Congreso de Viena y dentro de la jurisdicción del reino Lombardo-Véneto, vuelve Venecia a incorporarse al Imperio Austriaco bajo el gobierno de Francisco I de Habsburgo, pero

³⁴⁴ *Ibidem...*pp. 408-420.

³⁴⁵ Bastará un solo ejemplo para dar idea de la malevolencia con que miraba Austria a Venecia. En 1801 habiendo obtenido la ciudad del consejo áulico un subsidio de sesenta mil francos para las reparaciones que hacía necesaria en el litoral el empuje de la aguas del mar, enviaron seis meses después desde Viena una comisión para proceder a la valoración de estas obras: pero los daños se habían aumentado, como era natural, durante el invierno, por lo que la nueva valoración fue mas crecida que la primera: enviaron otra comisión con igual objeto, y luego otra; pero como los estragos eran siempre mayores, fueron sucediéndose las comisiones hasta el año 1805 sin que el gobierno tomara ninguna resolución. Por último después de la entrada de los franceses pusieron estos manos a la obra y costó más de seiscientos mil francos el preservar al litoral de los embates de las olas. León Galibert: "Venecia bajo el dominio francés y austriaco" en *Historia de la República de Venecia*. Madrid-Barcelona, 1857, pp. 572-606.

tampoco es significativa su participación en las relaciones mercantiles con Cádiz, registrándose tan sólo la llegada de 1 embarcación (las 7 restantes llegan de Trieste).

En resumen, tenemos que el peso del tráfico entre Venecia y el puerto de Cádiz, dentro de su reducido movimiento, lo marca la primera etapa del dominio austriaco, con la arribada de 7 naves entre 1804-1805, que significan el 87,50% sobre el total de las 8 venecianas. Poco, muy poco bagaje para una ciudad que tuvo el monopolio del comercio de Levante. La causa estriba en que a fines del siglo XVIII y principios del XIX, por la incapacidad manifiesta en política económica de sus gobernantes, su radio de acción comercial se había reducido a los estrechos límites del Adriático.³⁴⁶

2.2.12. IMPERIO OTOMANO.

Aparece en escena este territorio con la participación de 165 barcos que supone el 2,27% sobre el total de los 7.257 del resto de Europa. Según el registro de la Vigía, el período más destacado es el cuatrienio 1810-1813 con la entrada de 72 barcos en el puerto gaditano, lo que en términos relativos equivale 43,63% sobre el total de los 165. Los enclaves portuarios que a continuación detallamos, son todos ellos pertenecientes a la Península Balcánica (donde figura como área más importante Grecia) e islas adyacentes, que en el período investigado están bajo la administración del Imperio Otomano. En primer lugar tenemos a Idra con 105 barcos (63,63%) y cuyas relaciones comerciales con Cádiz se determinan por la exportación de productos como pueden ser trigo (que ocupa un lugar preferente), aceite, trementina, aguardiente y jabón. En segundo lugar, sobresale a una distancia considerable, Constantinopla (trigo) con 7 (4,24%), Ipsara (trigo) con 5 (3,03%) y por último Zante (aceite) también con 5 (3,03%). Las 43 naves restantes (26,06%), en pequeña escala, se la reparten otros puertos, como Morea (habas), Candia (jabón), Epiro (trigo), Salónica (trigo), Islas del Golfo de Bolu (trigo y cebada), Tinos (trigo), Preveza (aceite y cebada), Golfo de Patrás, Satalia y Atenas, pero son irrelevantes en el tráfico comercial con Cádiz.

El puerto de Cádiz, sobre todo en el período 1810-1813, según datos de la Vigía, se constituye como una de las terminales de la actividad de las naves greco-otomanas (denominadas así, debido a que eran construidas en

³⁴⁶ Manuel González Llana/Evaristo Escalera: La Italia del siglo XIX: sus revoluciones, sus nombres célebres, su legislación, sus ciencias, su literatura, sus artes y su industria y comercio. Madrid 1861, página 17.

astilleros de los puertos de Grecia -bajo dominio turco desde 1453 hasta 1821- citados anteriormente). Ello explica el apogeo de los intercambios comerciales otomanos con los hispanos. El papel que podía desempeñar Cádiz en este sentido estaba estrechamente vinculado a su condición de cabecera del comercio americano. Esta función de la plaza andaluza le convertía, teóricamente al menos, en un centro redistribuidor, junto con el puerto de Barcelona, de primer orden de productos comerciales a los mercados levantinos, en este caso al Imperio Otomano. El paso por los puertos hispanos, especialmente por el de Cádiz, además de la práctica habitual de ir ofertando el cereal levantino por los diversos puertos, muestra la actividad de los capitanes otomanos a la busca de fletes, sin desdeñar intervenir en el cabotaje español utilizando como nave la polacra.³⁴⁷

Hemos puesto de manifiesto que el producto más importante que llegaba al puerto gaditano era el trigo levantino, que según Eloy Martín entre 1798 y 1808 llegó a Cádiz en cantidad de 542.500 fanegas.³⁴⁸ Sin embargo, en lo tocante a la exacta procedencia de este trigo existen poderosas dudas. El problema radica en que en esta época el trigo ruso del Mar Negro se descargaba en diversas islas del Imperio Otomano, o bien hacían allí escala, y salían en dirección al Mediterráneo occidental ocultando su verdadera procedencia.³⁴⁹ Por último, señalar que estas relaciones comerciales de Cádiz con el Imperio Otomano, tienen su germen en la política exterior de Floridablanca deseosa de ampliar los horizontes del comercio español al Mediterráneo Oriental, puesto que, junto a la preocupación política por establecer relaciones con los turcos, el objeto principal perseguido era asegurar un activo intercambio económico con el imperio otomano (fortalecido en el importante Tratado de Paz y Comercio firmado en 1782 entre España y la Sublime Puerta) que, no hay que olvidar, dominaba todo África del Norte, Asia Menor y los actuales Estados balcánicos y parte de Rusia.³⁵⁰ En definitiva, podemos argumentar que las diversas demostraciones de acercamiento (alianzas políticas, firmas de tratados, capitulaciones y establecimientos de treguas) favorecieron entre ambas partes una actividad mercantil cuyos ejes fundamentales fueron la canalización del flujo argentífero en la dirección América-España-Magreb-Oriente, por un lado, y la importación de productos berberiscos y levantinos (granos, materias primas, aceite, etc.), por el otro.³⁵¹

³⁴⁷ Eloy Martín Corrales: "La flota greco-otomana en Cádiz a fines del siglo XVIII". Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna (II), Córdoba 1995, pp. 390-400.

³⁴⁸ Eloy Martín Corrales: Comercio de Cataluña...página 76.

³⁴⁹ Eloy Martín Corrales: La flota greco-otomana...página 397.

³⁵⁰ Jesús Pradells Nadal: Diplomacia y comercio...pp. 540-541.

³⁵¹ Eloy Martín Corrales: Comercio de Cataluña...página 50.

2.2.13. IMPERIO RUSO.

El papel desempeñado por el Imperio Ruso en nuestro movimiento portuario viene definido por la presencia de 64 barcos que recalán en la dársena gaditana, lo que viene a significar un 0,88% sobre el total de las 7.257 naves procedentes del resto de Europa, siendo su período más significativo el trienio 1813-1815 con 29 barcos, que equivalen al 29,68% sobre los citados 64. Según el registro del Vigía, los puertos rusos de mayor calibre en las relaciones mercantiles con Cádiz pueden agruparse de la siguiente manera. En primer lugar citemos los enclaves portuarios del Báltico: San Petersburgo encabeza la lista con 17 barcos que exportan a Cádiz productos básicos para la construcción naval: madera, jarcia y cáñamo sobre todo, para continuar con otros envíos como cristales, hierro y lienzos (26,56% sobre las 64). A continuación, la vieja ciudad hanseática de Riga (hoy Letonia) que envía como productos prioritarios madera y trigo, a renglón seguido, duelas y lino, también con 17 (26,56%), Vyborg - en la frontera con Finlandia- (madera) con 15 (23,43%) y, por último, Kronstadt (alquitrán, brea y madera), con 3 (4,68%). Los enclaves portuarios de Archangelsk y Parnu ocupan un lugar poco significativo en las relaciones mercantiles del Imperio Ruso con Cádiz. En segundo y último lugar, tenemos el área del Mar Negro, representada por Odessa (trigo) con 4 (6,25%) y Taganrog -Mar de Azov- (trigo), también con 4 (6,25%).

Con respecto a Rusia hay que argumentar que, si bien las relaciones diplomáticas hispano-rusas durante la primera mitad del siglo XVIII prestaron una considerable importancia a los asuntos económicos, no fue hasta el reinado de Carlos III cuando las relaciones mercantiles hispano-rusas conocieron un mayor acercamiento, con el fin de aminorar la situación de dependencia recíproca en que ambas naciones se hallaban respecto de los importantes circuitos mercantiles de ingleses y holandeses. España fue receptora de efectos rusos (sobre todo de efectos navales) destinados a los arsenales, generalmente por vía de intermediarios, que se enviaban desde los puertos de Riga y San Petersburgo, además de importar, sobre todo esencialmente por el Mediterráneo, un producto alimenticio fundamental como es el trigo,³⁵² cuyo comercio con el Báltico se limitaba a

³⁵² Hay que recalcar que, el comercio de trigo desde Rusia resultaba peligroso, pues, si, en general, el comercio de toda especie de granos, y señaladamente el de trigo está expuesto a muchas variaciones y contingencias, la distancia y la necesidad de una navegación exclusivamente estacional, hacía del comercio de cereales desde Rusia un comercio especialmente “temible”. El alto riesgo de recalentamiento de los granos en las bodegas en un viaje que podía durar dos o tres meses (un riesgo que no cubrían los

algunas remesas llegadas de Riga. Aun así, a pesar de este fluido tráfico con el trigo, hay que matizar también que la competencia con los holandeses resultaba muy difícil, puesto que, desde Ámsterdam y Róterdam, ponían los cereales en los puertos españoles (y Cádiz no iba a ser menos) con más favorables precios de venta.

Rusia se había configurado como un mercado atractivo para España, que realizó intentos por lograr ampliar los reducidos márgenes de su navegación y comercio directo con los puertos europeos septentrionales. Los caminos para conseguir el establecimiento de relaciones comerciales directas pasaron por dos vías. En primer lugar, la labor diplomática, que trató de allanar los obstáculos políticos y arancelarios a favor de las iniciativas privadas. En segundo, las aventuras emprendidas por los hombres de empresa españoles. Con respecto a las relaciones comerciales hispano-rusas, la vertiente económica del planteamiento político se centró en el desarrollo de una ofensiva multilateral en materia de expansión del comercio activo y la navegación española con la ampliación de los acuerdos comerciales, en un intento de aprovechar la dinámica de crecimiento que parecía experimentar el conjunto de la economía española desde la segunda mitad del siglo XVIII. Además durante toda esta centuria España contaba con un cónsul en San Petersburgo, Antonio de Colombí y Payet, que fundó una casa de comercio en la capital rusa (en el año 1773) dando tan buenos resultados en las relaciones comerciales hispano-rusas que, aún en 1796, la Casa Colombí lograba que treinta buques españoles arribasen a San Petersburgo.

Sin embargo, no hay que olvidar que el comercio hispano-ruso hubo de sufrir, en los últimos años del siglo XVIII, las consecuencias de la guerra hispano-rusa en el año 1799, durante el reinado del zar Pablo I (1799-1801)³⁵³. Esto naturalmente afectó al puerto de Cádiz, que registró en el bienio 1800-1801 solamente la entrada de 8 barcos rusos, es decir, un 12,50% sobre el total de las 64 naves procedentes de Rusia. Tras el tratado de paz de París, firmado el 4 de noviembre de 1801, ya con el zar Alejandro I en el trono, se puso fin al conflicto y Antonio de Colombí intentó restablecer la delicada situación de estas relaciones mercantiles,

aseguradores) y la anticipación necesaria con que debían hacerse las compras, puesto que debían encargarse en diciembre para recibirlas en septiembre siguiente, reducían las posibilidades de beneficios empresariales. Jesús Pradells Nadal: *Diplomacia y comercio...*pp. 483-502.

³⁵³ La guerra hispano-rusa (1799-1801) fue un conflicto militar entre el Imperio ruso y el Reino de España, motivado por la alianza de la España borbónica con el Directorio Francés y la negativa de Carlos IV de España a reconocer a Pablo I de Rusia como Gran Maestre de la Orden de Malta. A pesar del estado de guerra entre ambos países, nunca se llegaron a romper oficialmente las hostilidades. Ana María Schop Soler: Un siglo de relaciones diplomáticas entre España y Rusia (1733-1833). Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid 1984. Página 444.

pero la efímera recuperación que parece apreciarse en el trienio 1803-1805, con 22 barcos rusos (34,37%) arribados a la dársena gaditana, resultó ser un espejismo.³⁵⁴ Además, el gobierno ruso, siguiendo los imperativos de Napoleón, hubo de proceder al cierre de los puertos del mar Báltico, llevando así a efecto el establecimiento del Bloqueo Continental. Para demostrar lo afirmado anteriormente, podemos observar cómo en el período 1806-1812 no concurre ningún barco ruso al puerto de Cádiz.

Colombí permaneció hasta su muerte en San Petersburgo, en donde, algunos años más tarde, había de desempeñar un importante papel de mediador en el momento de la firma del tratado de amistad, alianza y cooperación firmado en Velikie Luki el 20 de julio de 1812 y negociado por el diplomático español Francisco de Cea Bermúdez y Buzo, secretario de Estado del gobierno español. Por ese tratado, el zar Alejandro I, en esos momentos en guerra con Napoleón, establece una alianza con España y reconoce la Constitución de Cádiz.³⁵⁵ Entonces, a finales de 1812 y principios de 1813 el gobierno ruso procedió, en razón de la creciente tensión franco-rusa, a la reapertura de sus puertos del mar Báltico suponiendo un alivio para las relaciones comerciales de Rusia con el puerto de Cádiz y que posibilitó la entrada de esas 29 embarcaciones que reflejamos al principio.

2.2.14. INGLATERRA.

El puerto de Cádiz recibe un número de 1.343 barcos de Inglaterra, ostentando los ingleses el tercer lugar, tras Gibraltar y Portugal, en cuanto a los mismos se refiere. Ello supone un 18,50% sobre el total de los 7.257, siendo el período más destacado el de 1808-1811³⁵⁶ con 778, que en términos relativos equivale al 57,93% sobre los 1.343. Los puertos de mayor relevancia a lo largo del período 1800-1815 son, en primer lugar, Londres con 535 embarcaciones, o sea un 39,83% sobre el total de las 1.343. Sus relaciones mercantiles con Cádiz, según la Vigía, están definidas por la exportación de mercancías tales como arroz, trigo, cacao (reexportación) y pertrechos de guerra sobre todo, seguidos, en menor

³⁵⁴ El historiador soviético Zolotov ha confirmado que en 1804 la demanda de trigo ruso procedente del mar Negro y en dirección a España -los 13 buques (20,31%) que llegan a Cádiz en ese año son un claro ejemplo- fue considerable. *Ibidem...* página 444.

³⁵⁵ Ana María Schop Soler: "Las relaciones comerciales hispano-rusas..." pp. 444-471.

³⁵⁶ Prueba de ello es que, según Prados de la Escosura, las importaciones directas británicas en este período fueron por valor de 6.406 libras esterlinas. Leandro Prados de la Escosura: "El comercio hispano-británico en los siglos XVIII y XIX. I. Reconstrucción". *Revista de Historia Económica*, nº 2, Madrid 1984, pp. 113-150.)

cuantía, por harina, bacalao y manteca. En segundo lugar destacamos el puerto de Portsmouth con 153 naves, que en términos relativos supone el 11,39% sobre las 1.343. Este enclave portuario suministra productos a Cádiz entre los que se encuentran sobre todo pertrechos de guerra y mercancías indefinidas, y a continuación también hallamos remesas de azúcar, café (reexportación) patatas, trigo y carbón. En tercer lugar aparece el puerto de Falmouth con 145 bastimentos (10,79%), cuyas relaciones mercantiles con Cádiz quedan determinadas por la exportación de productos como pesos fuertes (otro excepcional caso de reexportación), lienzo, queso y salmón. Aparte del envío de mercancías, digamos que es un puerto especializado en enviar correspondencia. La cuarta posición la ocupa Liverpool con 139 (10,35%), y su comercio con Cádiz se basa en el envío de productos como harina y trigo, y, en menor cuantía, cacao, café, arroz, carne y pertrechos de guerra. Plymouth participa con 116 buques que equivalen al 8,64% sobre el total de los 1.343, exportando a la capital gaditana remesas de azúcar, el producto enviado en mayores cantidades, arroz, arencones, trigo y pertrechos de guerra. Kingston Upon Hull aparece con 42 naves (3,12%) y sus relaciones mercantiles con Cádiz están determinadas por el envío a este puerto de productos tales como carbón, hierro, duelas y hojas de lata. A continuación sale a escena Guernesey (isla anglo-normanda que pertenece a Inglaterra) con 39 barcos (2,84%): sus envíos al puerto gaditano se limitan a aceite, bacalao y patatas como los tres productos fundamentales, más mercancías indefinidas, jabón y vino, todo ello en cantidades reducidas. El puerto de Bristol con 32 embarcaciones (2,33%) envía a Cádiz los siguientes productos en escasas remesas: azúcar, loza, carbón y cristales. Jersey con 29 naves (2,11%) exporta a Cádiz mercancías como patatas, hierro, cueros, y resolí. Exon aparece con 15 bastimentos (1,09%) y envía a Cádiz sólo mercancías indefinidas. Enclaves portuarios ingleses como Dartmouth, Poole, Southampton, Ross on Wye -puerto fluvial muy cerca del Canal de Bristol-, Newcastle, Islas Scilly y New Holland son irrelevantes.

De 1796 a 1802 estallaron entre España e Inglaterra las hostilidades y se rompieron las normales relaciones de intercambio. Obsérvese en el cuadro nº 3 de procedencias de barcos, el bienio 1800-1801 donde sólo 16 embarcaciones inglesas entran en el puerto de Cádiz, y el trienio 1805-1807 -después de la reanudación de la guerra en diciembre de 1804-, período en que únicamente 61 bastimentos recalán en la dársena gaditana. Estas rupturas tienen dos aspectos distintos a considerar: por una parte, la superioridad enorme de la marina inglesa implicaba un acusado descenso de los intercambios comerciales entre España con sus colonias, además de con Inglaterra, y por otra, esta misma superioridad permitía desviar el

tráfico inglés hacia Portugal o Gibraltar e introducir así los productos ingleses en España por la vía de contrabando.

Corroborando los datos de la Vigía en el período 1809-1810, consideramos que es muy cierta la apreciación de Jacques Godechot³⁵⁷ cuando afirma que el tráfico inglés con la España sublevada contra Napoleón, y en especial en lo que al puerto de Cádiz se refiere, reflejó un neto progreso en el referido bienio (aunque el último año -1810- sufriese un pequeño altibajo, según hemos comprobado). Algo muy importante que argumentar es que con los puertos con los que Inglaterra mantiene relaciones constantes y fluidas, como es el caso de Cádiz, se produce una red secundaria, a nivel local y con cierta autonomía, de modo que las compañías inglesas creaban su propia red unicéfala en el ámbito provincial. Es decir, esta ciudad ejercería las funciones de núcleo portuario aglutinador, respecto de otras ciudades aledañas como Sanlúcar, El Puerto de Santa María, Jerez, etc. Lo que significa que Cádiz era centro redistribuidor de mercancías inglesas entre las localidades de su entorno.³⁵⁸

¿Qué podemos deducir de la participación de Inglaterra al lado de España en la guerra de la Independencia contra Napoleón? ¿Qué obtuvo Inglaterra por este camino? En primer lugar conseguía romper el bloqueo continental que intentaba imponerle Napoleón; después el mercado peninsular se abría durante estos años con mayores facilidades que nunca a las manufacturas inglesas; y, finalmente, el vacío de poder creado por la guerra contribuía a debilitar los lazos de la metrópoli con sus colonias y por tanto aumentaba de forma indirecta en ellas la influencia inglesa que podía transportar allí sus productos con total impunidad. Los ingleses al luchar al lado de los españoles lucharon por el comercio de América en beneficio propio y en consecuencia, en último término, contra la subsistencia del imperio español.³⁵⁹

Finalizada la guerra de la Independencia, España iba perdiendo paulatinamente su imperio colonial (realizamos esta afirmación porque

³⁵⁷ Mientras que en 1807 y a comienzos de 1808 la economía británica había parecido afectada seriamente por el bloqueo continental, las insurrecciones y la guerra de 1809 relajaron la presión que la sofocaba. Ni Napoleón por una parte, ni Jefferson, por otra, lograron hacer respetar las rigurosas medidas decretadas contra el comercio británico. Así, la economía británica se recuperó. En 1809 conoció un verdadero “boom”, que, a los ojos de todos, prueba cuán quimérico era intentar “vencer al mar por tierra”. Jacques Godechot: “Fracaso del bloqueo continental” en Europa y América en la época Napoleónica (1800-1815), Barcelona 1969, pp. 121-124.

³⁵⁸ María Nélica García Fernández: Comunidad extranjera y puerto privilegiado. Los británicos en Cádiz en el siglo XVIII, Cádiz 2005, página 38.

³⁵⁹ Joaquín Nadal y Farreras: “Las relaciones comerciales hispano-británicas 1772-1914.” en tesis doctoral Comercio exterior y subdesarrollo. Las relaciones comerciales hispano-británicas 1772-1914, Barcelona 1979, pp. 184-210.

todavía se daban las luchas entre realistas e insurgentes y aún se mantenían las relaciones con la América española, pues no fue sino hasta la batalla de Ayacucho, en 1824, cuando se produjo el final definitivo del dominio colonial español en América del sur, que no en las Antillas y en Filipinas) y se encontraba definitivamente relegada a potencia de segunda fila. La colaboración que España e Inglaterra habían mantenido durante el conflicto de la guerra de la Independencia, se saldaba con un tratado de paz y alianza, y España dejaba las puertas abiertas para que en un futuro inmediato Inglaterra alcanzara nuevos y mayores privilegios en su comercio con ella. España, en el tratado de paz de París (1814) se comprometía a no firmar ningún pacto de familia con Francia, prometía a Inglaterra que si otras naciones eran admitidas a comerciar con América ella recibiría el trato de “nación más favorecida y privilegiada” y ambas naciones se comprometían a iniciar conversaciones para la firma de los preliminares de un nuevo tratado de comercio, entre sir Arthur Wellesley y José Miguel de Carvajal,³⁶⁰ tratado que nunca llegó a ver la luz, ya que hasta su teórica conclusión se dispuso que las relaciones comerciales hispano-británicas se mantuvieran bajo las mismas condiciones que antes de 1786, es decir, las estipuladas en Utrecht, modificadas por las escasas renovaciones arancelarias introducidas en 1786.³⁶¹

2.2.15. IRLANDA.

Constituye, en nuestro período investigado, una región con personalidad propia, pero señalemos que no es independiente sino que forma parte del Reino Unido de la Gran Bretaña. Sus barcos se contabilizan en un número de 303 que equivale en términos relativos al 4,17% sobre las 7.257 entradas del resto de Europa, registrándose el período más significativo durante el cuatrienio 1810-1813 con 147 buques, es decir el 48,51% sobre las 303 naves. Los puertos irlandeses más importantes que establecen relaciones mercantiles con Cádiz, según hemos recabado del registro de la Vigía, son los que a continuación se relacionan. En primer lugar, Dublín con 114 barcos (37,62% sobre el total de las 303), cuyos productos enviados al puerto gaditano son manteca, carne y trigo como mercancías prioritarias, y a continuación, en menor cuantía, lienzos, ropas y patatas. El segundo enclave portuario en importancia es Waterford, con 72 naves (23,76%) exportador de carne, patatas y bacalao. En tercer lugar, aparece Cork, con 65 arribadas (21,45%) que envía mercancías tales como carbón y trigo fundamentalmente, además de cebada y tocino. Luego, Limerick, con 27 buques (8,91%), que depositan en la dársena gaditana los siguientes productos: carne y trigo como primarios, más tocino y jabón y Belfast, con

³⁶⁰ *Ibidem...*pp.186-187.

³⁶¹ Jesús Pradells Nadal: *Diplomacia y comercio...*página 393.

19 barcos (6,27%), cuyos productos exportados a Cádiz son principalmente lienzos, y, en menor cuantía, carne, carbón, patatas y manteca. Puertos como Galway, Youghal, Strangford y Kinsale carecen de interés en las mencionadas relaciones comerciales irlandesas-gaditanas.

María del Carmen Lario de Oñate³⁶² establece que Irlanda ya desde la segunda mitad del siglo XVIII, exactamente en 1767-1768, exportaba a España otros productos como tejidos de lino, velas, pieles curtidas y sin curtir y salmón; en los años 80, azúcar, queso, arenques, cerveza, medias y una variedad de paños muy amplia.

Desde el segundo tercio del siglo XVIII, los comerciantes irlandeses importaban de los Países Bajos, Prusia y en general del mercado hanseático, fundamentalmente ropa y telas, que ellos mismos distribuían a una red de minoristas establecidos en España en poblaciones extremeñas y andaluzas, sobre todo en Cádiz, tal y como hacían franceses, flamencos y españoles.³⁶³ A lo largo del siglo el número de irlandeses fue siempre superior al de los demás miembros de la colonia británica. En Cádiz ocupó siempre el tercer lugar dentro de las colonias extrajeras, tras franceses y genoveses. La mayoría procedía de ciudades irlandesas muy conocidas o de sus parroquias rurales. Según María Begoña Villar García, Waterford era declarada como el lugar de origen de un buen número, más del 30,9%, pero también habían llegado desde Dublín, Galway, Limerick etc. Fundamentalmente se dedicaban a actividades mercantiles (hombres de negocio, mercaderes, dependientes), aunque también ejercían otras profesiones ya que, a pequeña escala, reproducían las situaciones sociales más dispares.³⁶⁴ La evolución económica de las compañías de comercio y de los comerciantes irlandeses a título individual se puede decir que fue favorable hasta finales del siglo XVIII. Pero en los últimos años del siglo y en los comienzos del XIX los capitales de los irlandeses se vieron afectados

³⁶² María del Carmen Lario de Oñate: La colonia mercantil británica e irlandesa en Cádiz a finales del siglo XVIII. Cádiz 2000, página 165.

³⁶³ “Así por ejemplo en 1739 D. Diego Maguire tenía que haber recibido del capitán del barco fletado en Dublín, de nombre “Milcom”, por los señores Smit y Goulding del comercio de dicha ciudad para conducir en su navío mercaderías de ropa desde el puerto de dicho Dublín a la Bahía de la ciudad de Cádiz y hacer la entrega a que venían consignadas y hecha venir con su navío a este río para cargarlo de fruta y conducirla a dicho puerto de Dublín para cuya carga y descarga así en Dublín como en la de Cádiz.” Mercedes Gamero Rojas/Manuel F. Fernández Chaves: “Los negocios” en Irlanda y el Atlántico Ibérico. Movilidad, participación e intercambio cultural. Editores: Igor Pérez Tostado/Enrique García Hernán: Valencia 2010, pp. 11-12.

³⁶⁴ Así, en 1773, de los 127 irlandeses censados en Cádiz, 48 eran comerciantes; 41 eran dependientes de comercio y otros 8 ejercían diversas profesiones relacionadas con el comercio. Es decir, el 74% del total. El 26% restante -35 personas- ejercían profesiones diversas como militares, religiosos, médicos, carpintero, sastre, zapatero, posadero, costurera o lavandera. María Begoña Villar García: “La contribución irlandesa al progreso de Europa en el siglo XVIII: militares, políticos y comerciantes.” Revista Baetica. Estudios de Arte, n.º 24, Málaga 2002, pp.445-460.

por las duras crisis que se derivaron de las guerras con Inglaterra, de la apertura del comercio americano a los países neutrales y de las guerras napoleónicas en Europa y en la propia España. La desaparición física de algunos de los más importantes comerciantes irlandeses de la segunda mitad del siglo XVIII se vio acompañada por el eclipse, a corto plazo, de sus empresas. En el siglo XVIII era normal una vida profesional de treinta o cuarenta años, pero la dura etapa del primer cuarto del siglo XIX impuso unos relevos con plazos mucho más cortos que aún no se conocen en su totalidad.³⁶⁵

Un factor muy importante a tener en cuenta, es el vínculo de estos irlandeses católicos (que aunque pertenecían al Reino Unido de la Gran Bretaña no querían ser ingleses) asentados en Cádiz con el comercio colonial español. Gracias a los privilegios de naturaleza que se le concedieron, se les proporcionó la oportunidad de viajar y comerciar con la América española. Muchos de ellos iniciaron su fortuna con los viajes que, en sus años de juventud, los llevaban hasta allí. También mantuvieron relaciones frecuentes con los principales focos del comercio indiano como Cartagena de Indias, Veracruz o Jalapa, donde solían desplazar a algún miembro de su familia o contaban con un comisionista de su confianza. No fueron raras las asociaciones mercantiles en aquella parte del mundo entre españoles y hombres de origen irlandés. Igualmente fueron numerosas a lo largo del siglo XVIII las naturalizaciones y la matriculación de irlandeses en el Consulado gaditano. A Ricardo Sheil, irlandés y vecino del comercio de Cádiz, se le concedió carta de naturaleza para tratar con Indias el 10 de febrero de 1800, tras 23 años de residente sin ausencia y separado de otra nación.³⁶⁶

2.2.16. MALTA.

La isla de Malta, colonia inglesa desde 1800 hasta 1964, entra en escena con 113 barcos que equivalen al 1,55% sobre el total de las 7.257 entradas del resto de Europa, registrándose el período más significativo en el trienio 1809-1811 con 75 naves, es decir el 66,37% sobre las 113. Según datos de la Vigía, se desconoce el puerto de procedencia de estas embarcaciones, aunque todo hace indicar que llegan del principal puerto de Malta y capital del país, La Valletta. Los productos que en mayor cuantía exporta Malta a Cádiz son, en primer lugar, los que forman la denominada

³⁶⁵ Ibidem.

³⁶⁶ Jorge Chauca García: "Irlandeses en el comercio gaditano-americano del Setecientos" en *Extranjeros en la España Moderna. Actas del I Coloquio Internacional*, Málaga 28-30 noviembre de 2002. Editores: María Begoña Villar García y P. Pezzi Cristóbal, Málaga 2003, pp. 267-277.

tríada mediterránea: aceite, trigo y vino; a renglón seguido como secundarios nos encontramos con remesas de jarcia, habas, cebada, lana y vinagre. Observaremos que entre estos productos no aparece el algodón que constituía la base de la economía maltesa, debido a que se exportaba solamente a Barcelona.

En conjunto, parece que el marinero maltés estaba bien visto y todavía hay constancia de marineros malteses al servicio de España muy entrado el siglo XIX, cuando los ingleses llevaban ya veinte años en Malta. Sin embargo, en Cádiz, en 1801, debido a la crisis finisecular del siglo anterior, se redujo su volumen y sólo quedaron 41.³⁶⁷

La colonia maltesa se dividían en dos grupos, el primero el constituido por los hombres “de la mar” que constituían un 15%, bastante integrados en la comunidad gaditana, tenían unos 60 años de edad, eran analfabetos, naturales de la zona del Gran Puerto de Malta y vivían repartidos por el Barrio de Santa María, probablemente reclutados para servir en la Armada española. El segundo grupo lo constituye los “no de la mar” o dedicados al comercio, de alto nivel de alfabetización y menos de 40 años de edad, constituyen un 85%, de los que solo el 3,7% son comerciantes al por mayor, vivían en el barrio del Ave María, preferentemente en las calles Nueva, San Agustín y Guanteras.

2.2.17. MAR ADRIÁTICO.

Solamente registramos 1 embarcación de nacionalidad otomana (0,01% sobre las 7.257 del resto de Europa) procedente de la Costa Dálmata, desde donde no se especifica puerto, que recalca en Cádiz en 1815 y cuyo producto exportado es trigo.

2.2.18. REINO DE DINAMARCA-NORUEGA.

Desde 1536 hasta 1814, Noruega estuvo unida a la corona danesa, constituyendo lo que se denominó el reino de Dinamarca-Noruega. A raíz de la última fecha citada, exactamente el 4 de noviembre, bajo el reinado de Carlos XIII, pasa a formar parte de Suecia permaneciendo en ella hasta 1905, lo que supuso un fortalecimiento de su comercio exterior con España y particularmente con Cádiz. La prueba de ello la tenemos en que es en el

³⁶⁷ Manuel Bustos Rodríguez: Cádiz en el sistema atlántico... página 113.

año 1815 cuando Noruega registra la mayor aportación de naves a la dársena gaditana, 16 exactamente, es decir el 27,11% sobre el total de las 59 distribuidas durante 1800-1815, que a su vez representan el 0,81% sobre el total de las 7.257.

Según la Vigía, las relaciones mercantiles noruegas con Cádiz están determinadas por las exportaciones (en la mayoría de las ocasiones de pertrechos para la construcción naval) de enclaves portuarios indeterminados: 29 naves (49,15% sobre el total de las 59) de donde proceden mercancías como madera, hierro, alquitrán y carbón de piedra. Entre los puertos identificados, Bergen es el más significativo con 17 barcos (28,81%) y envía a Cádiz principalmente madera, tablas y bacalao. Los puertos de Cristiansen -actual Oslo- (-), Arendhal (madera y bacalao), Langesund (madera), Mandal (-), Rotom (-), Larsnes (madera), Friedrikstadt (alquitrán, hierro y tablas) y Sellevol (manteca, madera, lienzos y bacalao) son irrelevantes.

En resumen, el comercio hispano-noruego, en lo referente a su relación con Cádiz, fue en el período de 1800-1815 (salvo el último año reseñado) marginal y de escaso volumen. Las razones argumentadas son las siguientes. La primera es que a comienzos del siglo XIX, en España las disposiciones sobre comercio y navegación³⁶⁸, al igual que sucedía en Noruega, eran prohibitivas y, por consiguiente, motivos de queja para los comerciantes noruegos. Así ocasionalmente visaban el manifiesto de carga en el viceconsulado español, por lo que muchas veces sus buques sufrían prolongadas esperas en el puerto de Cádiz, o dilatadas inspecciones sanitarias con motivo de la fiebre amarilla, o simplemente aumento de los derechos de puerto y nuevos recargos sobre determinados productos o, en general, pesados trámites administrativos.

En segundo lugar, en el reino de Dinamarca-Noruega, los comerciantes noruegos no podían competir con las poderosas empresas de la capital danesa. A finales del siglo XVIII la mayoría de las importaciones se embarcaban en Copenhague, puerto al que se le concedió mayor prioridad que a Bergen. Ante esta situación creada, los vendedores de madera del sureste de Noruega presentaron una demanda unificada para crear un banco nacional noruego, demanda que fue rechazada, pues el gobierno temía cualquier movimiento que pudiera aumentar la autonomía de Noruega, y así perjudicar difundir la fuerza de la unión.³⁶⁹

³⁶⁸ Javier Maestro Bäcksbäck: "Las relaciones de comercio y navegación entre Suecia-Noruega y España en el siglo XIX" en *Comercio y Navegación entre España y Suecia. Siglos X-XX*. coord.. Alberto Ramos Santana. Cádiz 2000, pp 365-466.

³⁶⁹ Javier Maestro Bäcksbäck: "Las relaciones de comercio ... pp 365-466.

Finalmente, la tercera razón estriba en que esta tendencia negativa se aceleró durante las Guerras Napoleónicas de 1807-1814. Dinamarca-Noruega eran aliados de Francia, y el bloqueo resultante aisló a Noruega de Dinamarca y del mercado. Esto repercutió negativamente en el puerto de Cádiz, a cuya dársena arribaron únicamente 10 barcos noruegos (16,94% sobre el total de los 59 buques) en el citado período. El transporte marítimo y las exportaciones de madera casi se interrumpieron y la tierra fue asolada por el hambre. Como Noruega ya no podía ser administrada desde Copenhague, se nombró una comisión de gobierno de oficiales superiores para llevar a cabo esta misión, pero el problema económico que sufría Noruega seguía sin solventarse. Todos estos acontecimientos formaron el telón de fondo de lo que acabaría sucediendo a finales de 1814: la anexión por Suecia.

2.2.19. PAÍS DE GALES.

Poco tenemos que argumentar respecto a esta región. Sólo que tenemos 1 barco en el año 1812, lo que traducido a términos relativos resulta el 0,01% sobre el total de las 7.257 entradas del resto de Europa. Este territorio, un principado perteneciente tradicionalmente a Inglaterra, exporta a Cádiz hojalata y provisiones desde el tradicional puerto carbonífero de Newport, situado a 12 kilómetros al este de la capital, Cardiff.

2.2.20. PAÍSES BAJOS.

Este territorio se incorpora al movimiento portuario gaditano con la aportación de 238 barcos que equivalen al 3,28% sobre el total de las 7.257 entradas del resto de Europa. Los períodos más significativos que hallamos son, en primer lugar, el trienio 1802-1804 (135 barcos -56,72% sobre los 238-). En segundo lugar, tenemos el bienio 1814-1815 (76 barcos -31,93%-), al final del cual los Países Bajos salen de la órbita napoleónica, tras el Congreso de Viena, surgiendo un nuevo repunte de las relaciones mercantiles de Holanda con el puerto de Cádiz, después de un período de total inactividad que abarcó prácticamente toda la guerra de la Independencia. Los enclaves portuarios neerlandeses son los siguientes. Ámsterdam, principal puerto exportador, aporta 121 barcos (50,84% sobre los 238) que traen en sus bodegas productos como cebada, manteca, queso trigo, fundamentalmente y, en menor cuantía, hierro y duelas. A

continuación, Róterdam con 38 buques, es decir, el 15,96% sobre las 238 naves que entran de los Países Bajos: sus exportaciones están determinadas por el envío de remesas entre las que destacan sobremanera los frijoles, queso, trigo y manteca, seguidas de habas, lencería, lino, alquitrán y duelas. Dordrecht con 32 buques (13,44%) que envían a Cádiz manteca, chícharos (guisantes), queso, trigo y vidrios. En menor cantidad de remesas, igualmente que de los otros puertos citados, llegan efectos de construcción naval como alquitrán, jarcia, brea, madera, clavazón y anclas. Los puertos de Harlem, Flesinga, Zierikzee, Harligem, Shiedam, Midelburg, Maasluis e isla del Texel son irrelevantes. Los Países bajos del Sur (actual Bélgica) están representados por los puertos flamencos de Ostende, con 23 barcos (9,66%), que exportan paños, lienzos, y pertrechos de guerra, y Amberes, con 9 naves (3,78%), cuyas remesas a considerar son ladrillos, habas y trigo fundamentalmente y, en menor cuantía, harina y lino. El enclave portuario de Brujas es poco significativo.

Con respecto a estos productos que hemos consignado y que proceden del registro de la Vigía, Ana Crespo Solana detalla algunos productos que coinciden con los anteriores. Un producto -afirma la autora- importante en las importaciones procedentes del norte de la República, con destino al mercado ibérico seguían siendo las manufacturas textiles (lencería, paños). Otro capítulo lo ocupaban los alimentos de primera necesidad, tales como el trigo y otros granos (cebada) junto con materiales para la construcción naval (alquitrán, brea, madera, jarcia, clavazón). En resumen, destaca que con respecto a la conexión con el Báltico, el sector naval y el comercio del grano seguían siendo los dos ejes indiscutibles del comercio holandés en su vinculación con Cádiz.³⁷⁰ El trato dado a las mercancías referidas aparece también constatado en los tipos notariales gaditanos: mantecas, quesos, lienzos, etc. La introducción del trigo, y su redistribución en Cádiz, estaba controlada por algunas casas de comercio neerlandesas que acordaban un tipo de contrato mercantil con los atahoneros de la provincia, que posteriormente se encargaban de vender a otros usuarios.³⁷¹

Hemos argumentado que el puerto holandés de mayor importancia en las relaciones mercantiles establecidas entre Los Países Bajos y Cádiz era, sin lugar a dudas Ámsterdam. Pero, ¿qué características ofrecía esa singladura? La navegación entre los puertos de Ámsterdam y Cádiz estaba enmarcada en un esquema institucional, previo acuerdo entre las

³⁷⁰ Ana Crespo Solana: El comercio entre Ámsterdam y Cádiz (1713-1768). Estudios de Historia Económica nº 40, Madrid 2000, pp.27-28

³⁷¹ Ana Crespo Solana: Entre Cádiz y los Países Bajos. Una comunidad mercantil en la ciudad de la Ilustración, Cádiz 2001, pp. 257-261.

administraciones españolas y holandesas. El convoy hacia el sur peninsular era organizado regularmente por la Sociedad para el comercio de Levante de Ámsterdam y Middelburgo y el apresto de la flota era severamente fiscalizado y vigilado por el almirantazgo. Ámsterdam reunía tres factores importantes para ser un puerto de salida rentable: la eficacia en la intermediación de los expedidores, la seguridad de la marina y la rápida expedición y pago en las tarifas de fletes. Los contratos de fletamentos de buques realizados tanto en Ámsterdam como en la ciudad de Cádiz ofrecen una rica información de cómo se articulaba esta ruta comercial, e indican que en este intercambio se relacionaban los intereses de varias partes: la casa comercial con sus “boekhouders” (contadores), los fletadores, los consignatarios y otros intermediarios en el puerto de salida y en el de llegada.³⁷²

Al margen de lo reseñado, Ana Crespo subraya que, sin duda, fue la necesidad de obtener el preciado metal americano (oro y plata) lo que produjo esa continuada querencia de las flotas procedentes del Norte de Europa hacia Cádiz, pues era conocido en el Mar del Norte que la capital de la Carrera de Indias era el lugar más barato para conseguir estos metales nobles. Los conflictos bélicos y la necesidad de defender intereses comunes fueron, al menos en lo político, una razón del acercamiento hispano-holandés, pero también suponían un serio hándicap a lo que pudo haber sido la continuación de un próspero intercambio comercial, en el que España habría podido llegar a tener una interesante participación. Pronto, al finalizar el siglo XVIII, tanto España como la República, y las propias provincias meridionales, se enfrentaron a graves problemas internos, y, según los escasos testimonios presentados, permanecer en Cádiz fue, no sólo una estrategia para conectar con las ricas flotas de América, sino también para defender el comercio con el Mediterráneo.

Para la clase mercantil holandesa el comercio con España (y particularmente con la ciudad de Cádiz) era muy valioso y sus intereses comerciales coincidían, no sólo con los consulados holandeses en España sino con el de las extensas comunidades flamencas. De hecho, la mayoría de los neerlandeses que se afincaron en España prefirieron seguir llamándose flamencos, especialmente si eran católicos o descendientes de flamencos católicos emigrados a la República libre holandesa. Es obvio que todos estos grupos, sin embargo, jugaron con la doble nacionalidad, pero hasta qué punto era mayor ésta en uno u otro grupo, es algo que aún queda por resolver.³⁷³

³⁷² Ana Crespo Solana: El comercio entre... p.80-110.

³⁷³ Ana Crespo Solana: “Comercio economía y finanzas: las comunidades mercantiles y el mantenimiento de los sistemas comerciales de España, Flandes y la República holandesa (1648-1750)”, en *España y las*

Según afirma Ana Crespo Solana, y con ello no queremos caer en ninguna contradicción, aunque en esta ocasión como se ha demostrado a través de los datos que ofrece la Vigía, sólo suponga un modesto 3,28% para 1800-1815 constituyendo una excepción, es que Cádiz ciertamente era uno de los puertos peninsulares que generalmente atraía un amplio número de barcos procedentes del área neerlandesa y además (he aquí lo esencial de esta argumentación) sirvió de enlace necesario para otras áreas conectadas a los Países Bajos como fueron Bilbao, Málaga y las costas del Levante español. Es decir, que los holandeses actuaron como abastecedores de los productos citados no sólo a Cádiz, sino que tuvieron una actividad considerable también en el abasto de los puertos mediterráneos y cantábricos, amparados en unas favorables condiciones de competitividad. Pero la comunidad neerlandesa de Cádiz, tan activa, no es comparable con los datos que, hasta el presente, registran otros puertos y regiones españolas. Y, no lo será, al menos, hasta que no se realicen nuevos estudios que lo demuestren, comparando a los holandeses y flamencos de Cádiz con aquellos que residían en otros puertos del litoral peninsular.³⁷⁴

2.2.21. PORTUGAL.

Ocupa el segundo lugar en procedencias de buques de Europa con 1.865, equivalente al 25,69% sobre las 7.257 entradas. Siendo el período más significativo el cuatrienio 1809-1812 con 954 naves, es decir, el 51,15%, más de la mitad, sobre las 1.865. Hay que tener en cuenta que en este período los portugueses son aliados de España en la lucha contra el invasor francés, lo que contribuye a que las relaciones comerciales hispano-portuguesas (salvo algún ligero altibajo en 1811) sean bastante fluidas. A lo largo de los dieciséis años de nuestro período investigado, de varios puertos portugueses no determinados de los cuales se desconocen las mercancías, proceden 56 naves (3,00%). El enclave portuario más destacado es el de Lisboa, que ostenta el liderato con 910 buques, es decir, el 48,79% sobre el total de los 1.865. Sus relaciones comerciales con Cádiz quedan determinadas por la exportación, en primer lugar, de productos como el algodón, cueros, bacalao y tablas; a continuación tenemos cebollas, cerveza, pertrechos de guerra, pesos fuertes y cacao (los dos últimos resultan un raro caso de reexportación, quizás debido a desabastecimientos en el puerto de Cádiz). El segundo enclave portuario en importancia es el

17 provincias de los Países Bajos. Coordinadores: Ana Crespo Solana y Manuel Herrero Sánchez, Actas de Congreso Internacional, vol. II. Córdoba 27 a 29 de junio de 2002, pp. 443-469.

³⁷⁴ Ibidem.

de Tavira, situado en la zona del Algarve, con 215 naves (11,52%): entre sus envíos se encuentran como productos más destacados algarrobas, chícharos (así se denomina en la Vigía, también se le conoce con el nombre arvejo o guisante), huevos y carbón. A renglón seguido con 208 (11,15%), aparece Faro, que exporta leña, naranjas, algarrobas y habas como productos de primera línea; le siguen aceite, almejas y gallinas. En tercer lugar figura Villarreal de San Antonio con 112 (6,00%) que envía a Cádiz, aceite, trigo y vino en grandes cantidades; le siguen en menor cuantía, cera, sardinas y goma. Setúbal participa con 89 barcos (4,77%) y exporta fundamentalmente leña y cebollas. Oporto figura con 52 bastimentos (2,78%), que distribuyen a Cádiz productos como vino, aguardiente y tablas sobre todo mientras en remesas más reducidas se exporta algodón, madera, jamones y bacalao; Viana do Castelo aparece con 38 buques (2,03%) y exporta sólo madera; Villanueva de Portimão presenta 36 barcos (1,93%) y envía remesas de carbón, cebollas y gallinas como productos en primera línea y a continuación huevos y madera; Lagos con 35 naves (1,87%) remite a Cádiz como mercancías destacadas carbón y gallinas y a continuación, cebada, galletas y vino; Madeira con 34 (1,82%) y se relaciona mercantilmente con Cádiz a través de la exportación de productos como frijoles, galletas, cueros, loza y cobre.

Otros enclaves portuarios peninsulares lusos como Vale de Paredes, Caminha, Peniche, Mértola, Sines, Cera, Albufeira, Esposende, Ericeira y Sagres son irrelevantes. Igual ocurre con los puertos insulares del archipiélago de las Azores (islas de São Miguel, Faial y Terceira).

Si observamos el bienio 1800-1801, podemos afirmar que en él las relaciones comerciales hispano-portuguesas eran casi inexistentes. Esto ocurrió no sólo debido a los efectos de la declaración de guerra por parte de Carlos IV de España a Gran Bretaña el 6 de octubre de 1796, que ya hemos comentado en otras ocasiones, sino también a la Guerra de las Naranjas, aunque tuviese una efímera duración, del 20 de mayo al 6 de junio de 1801³⁷⁵. Tras el Tratado de Badajoz, que puso fin a la guerra, la promesa de los lusos de cerrar sus puertos a los barcos ingleses para aislar

³⁷⁵ En virtud de la alianza con Francia, Carlos IV exigió a Portugal el cierre de sus puertos a los navíos ingleses. Ante la negativa del príncipe regente, el rey de España le declaró la guerra y dispuso la inmediata invasión. El ataque fue relámpago y dio lugar a una muy breve campaña en la que los portugueses no resistieron y pudo ocuparse casi todo el Alentejo. Portugal pidió la paz. El tratado se firmó en Badajoz el 8 de junio entre el plenipotenciario portugués Luis Pinto da Sousa y el Príncipe de la Paz, devolviéndose todas las conquistas a Portugal, salvo Olivenza, que ya era un viejo contencioso fronterizo entre los dos países. Godoy, tras la toma de la ciudad de Elvas, ofreció a la reina María Luisa un ramo de naranjas tomadas en el país enemigo, ofrenda que dio nombre a la brevísima y casi incruenta campaña. Varios autores: "Godoy y Napoleón" en España en armas. El reinado de Carlos IV y la guerra de la Independencia. Historia de España, volumen 17, Barcelona, 1993, página 1898.

económicamente a Inglaterra, no se cumplió.³⁷⁶ Durante el conflicto no tenemos referencia, según la Vigía, de que entrase en Cádiz ningún barco procedente de Portugal. Sólo 49 buques lusos recalán en la dársena gaditana en el referido bienio (0,02% sobre las 1.865), pobre bagaje que no conoció mayor recuperación que el derivado de las autorizaciones a barcos extranjeros para navegar a los puertos españoles de América, pero esto no sucedió hasta 1806 y 1807.³⁷⁷ Según María Cristina Moreira Almeida,³⁷⁸ el período de menor exportación portuguesa a España corresponde a 1801-1807 y tal afirmación podemos corroborarla cuando la comparamos con los datos de la Vigía en dicho período: 538 barcos portugueses (28,85% sobre el total) arriban al puerto gaditano. Las relaciones hispano-portuguesas durante estos años, a pesar de la neutralidad de la corte lusa, estuvieron presididas por la tensión resultante del enfrentamiento de las líneas diplomáticas desarrolladas por Francia e Inglaterra. Las exigencias de cerrar los puertos portugueses a la navegación británica, que trató de imponerse con la guerra de las Naranjas, quedaron, en realidad, en papel mojado, hasta que Napoleón decidiera imponer el bloqueo continental.³⁷⁹ Después vino la época de mayor prosperidad (lógico por otra parte, ya que durante la guerra de la Independencia se dio la alianza tripartita británico-hispano-portuguesa) en las relaciones comerciales luso-hispanas, que se da en el período 1809-1813, donde para el caso del puerto de Cádiz se refleja la extraordinaria entrada de 1057 embarcaciones, es decir, el 56,67% sobre el total de las 1865 que llegan de Portugal durante todo el período considerado. Importante es significar que en esta etapa España se constituyó como segundo cliente del comercio exterior portugués. El mercado portugués fue una vía para que España, no sólo colocara productos nacionales como cereales, animales y lana, sino también una plataforma (en la que también colaboró Cádiz) de salida de lana, básicamente para Inglaterra. Las relaciones comerciales intraibéricas se asentaron en un binomio de capital importancia, tráfico-legal/tráfico ilegal, que dinamizó el comercio triangular Brasil-Portugal-España e Inglaterra-Portugal-España. El tema del contrabando luso-español (en el que no vamos a extendernos ya que resulta excesivo para el tema que nos ocupa, teniendo en cuenta las modestias de las exportaciones lusas a Cádiz: algarrobas, huevos, alubias, gallinas, almejas) es común a las memorias, correspondencia consular y producciones literarias, y su estudio permite

³⁷⁶ Carlos Antolín Cano: “Una contienda diplomática en el reinado de Carlos IV: las relaciones hispano-portuguesas en el período 1780-1802”. *Hispania. Revista Española de Historia*. Tomo 43. N° 153, Madrid 1983, pp. 65-88.

³⁷⁷ Jesús Pradells Nadal: *Diplomacia y comercio...*página 384.

³⁷⁸ María Cristina Moreira: “La importancia del mercado español en el comercio exterior portugués” *Hispania Nova. Revista de Historia Contemporánea*. Separata. n° 6, Madrid 2006. pp.167-191

³⁷⁹ Jesús Pradells Nadal: *Diplomacia y comercio...*página 385.

sólo esbozar un retrato de contornos imprecisos de una realidad también indeterminada. Indicios de esta realidad fue la denuncia constante de la relajación o incluso connivencia de los empleados de aduanas e incluso de algún cuerpo diplomático y la tendencia de mayor control de los puntos de contacto de una extensa frontera terrestre.³⁸⁰

2.2.22. PRUSIA.

Prusia interviene con 68 embarcaciones, es decir, un 0,94% sobre el total de las 7.257 entradas del resto de Europa, registrándose el año más significativo en 1804 con 39 entradas, es decir equivalente al 57,35% sobre el total de las 68. Los puertos prusianos más importantes que establecen relaciones mercantiles con Cádiz son: en primer lugar, Dantzig, actual puerto polaco de Gdansk, cuyas exportaciones son trigo, cebada y madera, con 23 buques (33,82% sobre las 68). El comercio de Dantzig sujeto a fuertes gravámenes antes de la anexión de 1795, comienza ahora a resurgir después de lo que se denominó el tercer reparto polaco.³⁸¹ Sin embargo, este circuito comercial recibiría un golpe definitivo con el bloqueo continental de Napoleón y la ocupación de las ciudades prusianas por tropas francesas.³⁸² Ello se demuestra cuando observamos en el cuadro nº 3, como a partir de 1806 y hasta 1812 no entra ningún barco prusiano en el puerto de Cádiz. Las peculiaridades de la política europea, con la existencia de una serie de países, entre los que no estaba incluido España, alrededor de los cuales se concentraba el poder de decisión del continente, constituía la principal causa por la que Prusia no prestaba especial atención al sur de Europa. Para Berlín eran Rusia y Francia los ejes que servían de orientación a su política exterior. Las relaciones de España y Prusia eran desde hacía tiempo la de dos Estados que, por no compartir fronteras y estar alejados el uno del otro, transcurrían sin grandes problemas.³⁸³

En segundo lugar, tenemos a Stettin que en la actualidad pertenece a Polonia con el nombre de Sczcecin y que envía remesas de cristales y duelas, a través de 20 embarcaciones (29,41%). En 1720, Suecia se la

³⁸⁰ María Cristina Moreira: “La importancia del mercado español en el comercio exterior portugués” *Hispania Nova. Revista de Historia Contemporánea*. Separata. nº 6, Madrid 2006. pp.167-191

³⁸¹ Jesús Pradells Nadal: *Diplomacia y comercio...* página 479.

³⁸² Horst Pietschman: “La marginación de Andalucía en el comercio trasatlántico de las ciudades Hanseáticas en el primer tercio del siglo XIX. Un aporte historiográfico.” *Andalucía y América en el siglo XIX*. Volumen 1. Huelva 1986, pp. 247-266.

³⁸³ Rosario Solano Rodríguez: “Contactos diplomáticos entre España y Prusia”. *La influencia de la Guerra de la Independencia en Prusia a través de la prensa y la propaganda: la forjadura de una imagen sobre España (1808-1815)*. Alicante 2000, pp. 131-140.

vendió a Prusia tras la gran guerra del Norte. La tercera posición la ostenta Memel (hoy, Klaipeda, Lituania) con 8 bastimentos (11,76%) y exporta a Cádiz madera y trigo. A continuación, la cuarta posición la ocupa Emdem (queso, frijoles y trigo), con 4 naves (5,88%) y, finalmente, en quinta posición figura Varel (mercancías indeterminadas) con 3 buques (4,41%).

En conjunto las exportaciones de los cinco puertos prusianos se limitan a productos agrícolas, madera y cristales. Naturalmente que hay otros enclaves portuarios como Cuxhaven, Wismar, Rendsburgo, Rustersiel, Flensburg, Grunmark y Dilo, que se reparten las 10 naves restantes (14,70%) entre ellos, pero carecen de relevancia en las relaciones mercantiles de Prusia con Cádiz.

2.2.23. REINO DE CERDEÑA.

El Reino de Cerdeña contribuye al número de arribadas al puerto gaditano con un total de 42 embarcaciones, lo que equivale al 0,57% sobre el total de las 7.257. Hallamos 15 barcos de puertos indeterminados que representan el 35,71%. El mayor número de arribadas sardas a Cádiz se registran en el bienio 1809-1810, con 8 (19,04% sobre el total de las 42) y en 1814, también con 8 (19,04%). El puerto más importante es Cagliari, con 25 entradas (59,52% sobre las 42), que envía remesas de trigo, habas, cebada, pasas y lienzos. El Golfo de Palma (situado al sur de Cerdeña, en la región de Carbonia-Iglesias, al suroeste de Cagliari) es área irrelevante, al igual que el puerto de Oristano. Finalmente, hay que subrayar que la economía del Reino de Cerdeña desde el siglo XVIII se caracterizó por la escasa entidad de las transformaciones en el sector agrario y el mantenimiento de una economía de exportación de excedentes agrícolas, subordinada a una situación de dependencia económica de las grandes potencias.³⁸⁴ La correspondencia del embajador español en 1807 en Cerdeña, Luis César Baille, informa que una de las columnas vertebrales de la actividad económica sarda era la exportación de cereales, producto que formaba parte de la dieta cotidiana de los habitantes de los puertos españoles del Mediterráneo y del Atlántico sur y que constituía la base de las relaciones mercantiles que mantenía con España.³⁸⁵ O sea, casi todo lo exportado se limita remesas de trigo.

³⁸⁴ Jesús Pradells Nadal: *Diplomacia y comercio...* página 119.

³⁸⁵ *Ibidem...* página 142.

2.2.24. REINO DE NÁPOLES.

De esta área del sur de Italia, registramos 27 embarcaciones, es decir, que en términos relativos se traduce en un modestísimo 0,37% sobre las 7.257.

Sin embargo, hay que recalcar que desde febrero de 1806, el Reino de Nápoles, que había participado en la tercera coalición antifrancesa, es ocupado por el ejército galo, registrándose un descenso significativo de la actividad manufacturera y del comercio (obsérvese en el recuadro la ausencia de barcos a partir de esa fecha). Comerciantes y empresarios se resentían del trato de favor que se daba a los productos franceses y de las restricciones que, a partir de 1806, supuso la activación del bloqueo continental, perjudicando la actividad del puerto napolitano³⁸⁶. El cénit del comercio de Nápoles con Cádiz, según la Vigía, llega en el año de 1815, que es el más significativo con respecto al número de bastimentos, es decir, 12 barcos (44,44% sobre las 27). El puerto de mayor exportación es el de Nápoles con 13 naves (48,14% sobre las 27) y los productos descargados en Cádiz son sobre todo trigo y en menor cuantía aguardiente, lencería y seda. A corta distancia le sigue Manfredonia con 11 buques (40,74%) que exclusivamente envía trigo a la capital gaditana. El puerto de Barletta es irrelevante con sólo 2 buques (7,40%) y sus envíos se limitan únicamente a escasas remesas de trigo y cebada. Estos dos últimos puertos (Manfredonia y Barletta) estaban ubicados en la costa italiana del mar Adriático, dentro de la jurisdicción territorial del Reino de Nápoles

2.2.25. REINO DE SICILIA.

Su participación en el movimiento portuario gaditano queda determinada por la presencia de 49 barcos, o lo que es lo mismo, el 0,67% sobre el total de los 7.257, siendo el año más significativo de registros el de 1814 con 13, es decir, el 26,53% sobre las 49 entradas. De puertos indeterminados llegan 10 naves (20,40%) con trigo. Los enclaves portuarios más relevantes son los que se detallan a continuación: Messina con 14 buques, lo que supone un 28,57% sobre las 49 entradas sicilianas. Sus relaciones mercantiles con Cádiz se establecen a través de la exportación de productos como el trigo, en primer lugar, seguido del aceite, jabón y seda. A muy corta distancia le sigue Palermo con 13 (26,53%) que envía remesas de trigo, jabón y mármol sobre todo, seguido de aceite, azufre y seda. Girgenti (Agrigento) interviene con 5 embarcaciones

³⁸⁶ Carlo Capra: "El final del Antiguo Régimen en Italia (1780-1820)". Cuadernos de Historia Moderna. Anejos. N° VII, Madrid 2.008, pp. 115-134.

(10,20%) y exporta habas y trigo. Los puertos sicilianos de Gallípoli (este enclave portuario aunque ubicado al sur de la península italiana, en la provincia de Lecce, justamente en el golfo de Tarento, no hay que confundirlo con el Gallípoli turco del mar de Mármara, en los Dardanelos - Asia menor-), Scopello (en el golfo de Castellamare), Trapani (noroeste de Sicilia) y el área del golfo de Castellamare (muy cerca de Palermo) carecen de interés. Es necesario argumentar que, según información recabada del consulado español, tanto en Nápoles como en Sicilia a finales del XVIII y principios del XIX, la escasez de comercio con España se debe a que el transporte (en especial el comercio triguero) hacia los puertos españoles era realizado por barcos ingleses y holandeses, mientras que la participación directa de las embarcaciones sicilianas y napolitanas era muy reducida.³⁸⁷

2.2.26. REPÚBLICA DE RAGUSA.

Poco que comentar con respecto a este territorio de la costa dálmata. Sólo contabilizamos 2 bastimentos (0,03% sobre las 7.257), procedentes 1 del puerto de Zadar en 1802, que además viene sin mercancías, y 1 que llega de puerto indeterminado (trigo).

2.2.27. SUECIA.

Finalizamos el capítulo de procedencias de barcos del resto de Europa, haciendo alusión al país escandinavo desde donde arriban al puerto gaditano 102 buques, o lo que es lo mismo el 1,40% sobre las 7.257 procedencias europeas. El período de mayor relevancia queda registrado en el trienio 1813-1815 con 62 barcos (60,78% sobre el total de las 102). Los puertos suecos más destacados son, en primer lugar Goteborg (Gotemburgo) con 46 embarcaciones, que en términos relativos supone el 45,09% sobre las 102 naves suecas. Las relaciones mercantiles de este enclave portuario (como ocurre con el resto de los demás) con Cádiz quedan determinadas fundamentalmente por la exportación de productos, casi todos ellos básicos para la construcción naval, como hierro, madera y alquitrán que están entre los más importantes. A continuación, en menor cuantía, hallamos remesas de acero, brea, duelas, tablas y arencones. En segundo lugar tenemos el puerto de Estocolmo con 26 barcos, es decir, supone un 25,49% sobre el total de los 102. Las mercancías enviadas a Cádiz desde la capital sueca son madera y hierro fundamentalmente y, en menor escala, partidas de brea y alquitrán. Sigue Uddevalla con 6 buques

³⁸⁷ Jesús Pradells Nadal: Diplomacia y comercio...página 136.

(5,88%), entre cuyas exportaciones se encuentran, madera y hierro; y Umea con 3 barcos (2,94%) con envíos de madera, hierro y alquitrán. Los puertos de Kalmar, Sundsval, Gestavi, Jakosbyn, Helsingborg, Midlllave, Boerneburg, Frederikstadt, Gefle, Norköping, Isla de Gotland, Vastervik, Krotebar y Karlskrona, son poco significativos en cuanto a las relaciones comerciales entre Suecia y el puerto de Cádiz se refiere.

Las relaciones comerciales entre España y Suecia, donde Cádiz desempeñó un papel fundamental, tienen su origen en los siglos XV y XVI cuando las rutas comerciales hacia Suecia atravesaban los Estrechos hasta el Báltico y los puertos situados en la Suecia continental, hasta Finlandia, así como los puertos bálticos controlados por Suecia. Estocolmo desempeñó en aquel momento un papel fundamental en las relaciones comerciales con España. El gobierno sueco favoreció a Gotemburgo, fundada en 1619, en muchos sentidos y el puerto prosperó sobre todo a finales del siglo XVIII.³⁸⁸

Es necesario afirmar que a principios del siglo XIX, las casas comerciales suecas instaladas en Cádiz eran muy escasas, probablemente por la tardía incorporación de Suecia al tráfico internacional. Además, el dominio casi absoluto de los circuitos europeos de intercambios por parte de holandeses, ingleses y franceses impidió la negociación directa de las casas comerciales suecas con Cádiz.³⁸⁹

La Coalición del Norte formada por Dinamarca-Noruega y Suecia-Finlandia junto con Rusia no logró sobrevivir las guerras napoleónicas y, tras el bombardeo inglés de Copenhague en 1800, Suecia se alineó con Inglaterra y Dinamarca con Francia. Las represalias francesas no se dejaron esperar. Por de pronto se prohibió en 1806 la entrada de buques suecos en los puertos españoles, y por supuesto en Cádiz, por la amistad de Suecia con Inglaterra. Esta situación se prolongó en 1807. Las relaciones entre Suecia y España ya se habían deteriorado bastante, hasta tal punto que una Real Orden, fechada un día antes que estallara el motín de Aranjuez, ordenaba la salida de todos los vasallos suecos del reino en el plazo de un mes. Era una consecuencia de los pactos que ataban la política exterior española a la de Francia.³⁹⁰

³⁸⁸ Bertil Anderson: "Algo más que sal. El comercio entre España y Gotemburgo 1750-1820. Estudio preliminar," en Comercio y navegación entre España y Suecia. (Siglos X-XX) en Alberto Ramos Santana, coordinador. Cádiz 2000, pp. 267-281.

³⁸⁹ Guadalupe Carrasco González: "Cádiz y el Báltico. Casa comerciales suecas en Cádiz (1780-1800)" en Comercio y navegación entre España y Suecia. (Siglos X-XX) en Alberto Ramos Santana, coordinador. Cádiz 2000, pp. 317-353.

³⁹⁰ Aunque en esta ocasión, a pocas semanas de iniciarse la Guerra de la Independencia, la confusión creada en España por la lucha por el poder entre las camarillas partidarias del monarca Carlos IV y del príncipe Fernando, hizo que esta práctica declaración de guerra a Suecia sólo vinculara al posterior

El 19 de marzo de 1813 se firma entre España y Suecia un Tratado de Paz y Amistad (que fue ratificado por las Cortes de Cádiz), y el 6 de junio saldría con destino a España el nuevo embajador sueco, conde de la Gardie³⁹¹. Una vez restablecida la paz y la amistad entre Suecia y España, el monarca sueco transmitió al Encargado de Negocios español en Estocolmo la conveniencia de firmar un tratado de comercio. No pareció haber llegado el momento, porque, cuando el representante español intentó por su cuenta dar cuerpo a semejante acuerdo comercial, quedó desautorizado para hacerlo “sin haber iniciativa del Rey”, según reza un oficio del 31 de marzo de 1815; y otro escrito del 19 de abril del mismo año indicaba “que no es ventajoso por ahora entablar especulaciones de comercio con la Suecia porque las producciones de exportación de este País no tienen proporción alguna con las que podemos exportar de España y así la ganancia no irá a nuestro favor”.³⁹² No obstante, el recién llegado embajador de Suecia en España, Jacobo de la Gardie, volvió a manifestar el deseo de su país de concluir un tratado de comercio, para lo cual envió, a instancias del Secretario de Estado, una exposición de motivos y una enumeración de los aspectos comerciales que debían recogerse en un futuro tratado.

Con todo, en el trienio 1813-1815 (aunque con un pequeño descenso en 1815) el número de embarcaciones suecas arribadas a Cádiz, puerto que estuvo siempre interesado en el comercio sueco, principalmente por la provisión de materiales de construcción naval.

régimen de José Bonaparte. Las Juntas Patrióticas, creadas al comenzar la Guerra de la Independencia, iniciaron ya en el otoño de 1808 contactos políticos y comerciales con Suecia para recabar fondos y procurarse medios para proseguir la guerra contra los franceses. Javier Maestro Bäcksbäck: “Las relaciones de comercio ... pp.365-466.

³⁹¹ *Ibidem* ...página 384.

³⁹² *Ibidem*.

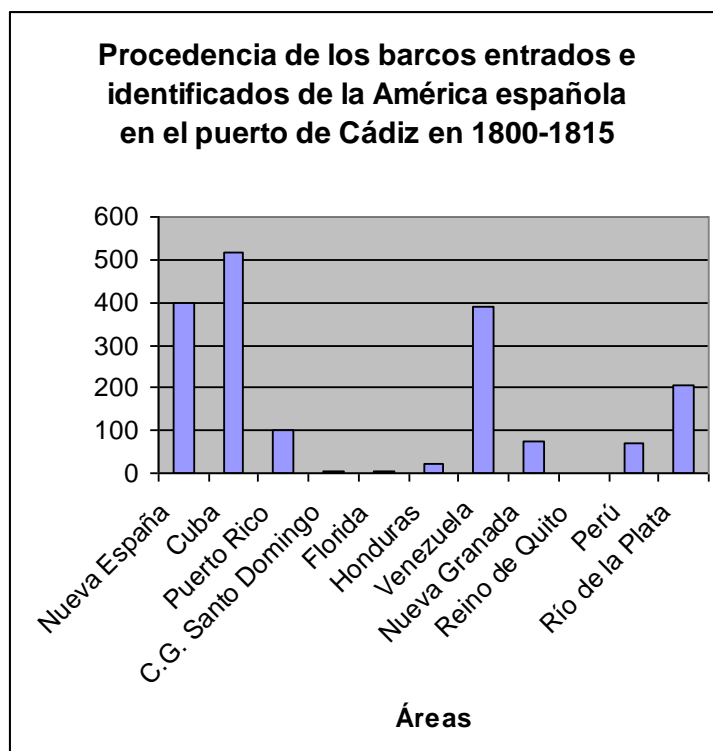
Procedencias de los barcos entrados e identificados de la América española en el puerto de Cádiz en 1800-1815

Cuadro nº 4

ÁREAS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	Total	%
Nueva España	8	10	28	42	44	4	10	7	10	48	63	46	21	17	23	19	400	22,25
Cuba	1	1	62	61	61	1	2	1	6	79	38	30	32	48	51	44	518	28,82
Puerto Rico	1	0	8	2	1	0	0	1	3	9	11	13	13	10	18	9	99	5,50
C.G. Sto. Dom.*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	4	0,22
Florida	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	3	6	0,33
Honduras	0	0	1	2	2	0	1	1	0	2	3	4	1	1	3	2	23	1,27
Venezuela	5	1	54	44	52	0	5	7	7	74	54	14	4	23	7	40	391	21,75
Nueva Granada	1	2	16	5	17	0	0	0	1	8	13	8	4	0	0	1	76	4,22
Reino de Quito	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,11
Perú	1	1	2	7	2	0	0	0	0	7	11	6	9	4	7	13	70	3,89
Río de la Plata	1	4	27	22	28	1	3	2	3	35	48	15	8	2	9	0	208	11,57
TOTAL	18	19	198	187	207	6	21	19	31	263	242	137	92	105	121	131	1.797	99,93
%	1,00	1,05	11,01	10,40	11,51	0,33	1,16	1,05	1,72	14,63	13,46	7,62	5,11	5,84	6,73	7,28		99,93

(*) Capitanía General de Santo Domingo. A partir de 1809, este territorio, ubicado en el área oriental de la Isla de La Española, vuelve a estar bajo administración española. Hasta 1844 no recibiría el nombre de República Dominicana.

Gráfico nº 4



(*) Capitanía General de Santo Domingo.

2.3. Procedencias de los barcos entrados e identificados de la América española en el puerto de Cádiz en 1800-1815.

2.3.1. NUEVA ESPAÑA.

El Virreinato de Nueva España ostenta el segundo lugar en cuanto a procedencias de buques de la América española se refiere, con 400 naves que recalán en el puerto de Cádiz, lo que supone un 22,25% sobre el total de las 1.797. Los puertos mexicanos participantes en nuestro movimiento portuario son dos. En primer lugar destaca Veracruz, puerto exportador por excelencia, conocido como la Puerta de México al Mundo, ya que el puerto es y ha sido el más importante del país desde sus inicios en la época colonial hasta la época actual. Durante 250 años fue el único puerto por el cual podían entrar y salir mercancías de Nueva España hacia Europa. Desde Veracruz zarpan 385 barcos con destino a Cádiz en 1800-1815, es decir el 96,25% sobre los 400, y cuyas mercancías fundamentales a descargar en la dársena gaditana son: pesos fuertes (en plata -producto líder en exportación-), añil, palo de tinte, grana y azúcar. En menor cuantía, también se reciben remesas de cobre, purga, tabaco, algodón, cacao y zarzaparrilla. Finalmente, aparece Campeche con la aportación de 15 bastimentos (3,75%). Sus exportaciones al puerto gaditano comprenden remesas de arroz, palo de Campeche, pesos fuertes, pimienta, cera y cacao. El período más significativo de este tráfico comercial es el de 1809-1811 con 157 buques, o sea, el equivalente al 39,25% sobre los 400 para toda Nueva España.

Hay que destacar que durante el trienio 1802-1804 desde el puerto de Veracruz, partieron 109 barcos (28,31% sobre los 440 de Nueva España) con dirección a Cádiz.³⁹³

Durante el cuatrienio 1805-1808, sólo entran en el puerto de Cádiz 31 barcos procedentes de Nueva España, que equivalen al 7,75% sobre el total de los 400 arribados, por las circunstancias coyunturales que todos conocemos. El cese casi total del suministro de productos europeos al

³⁹³ Hallándose el comercio español incomodado en todas partes por los corsarios ingleses, se hizo pasar una gran parte del cacao de Guayaquil por el reino de Nueva España, llevándolo a embarcar de Veracruz para Cádiz. Se prefirió la travesía de Guayaquil a Acapulco, y un camino por tierra de 157 leguas (696,29 kms.) de Acapulco a Veracruz, en vez de la empleada tradicionalmente navegando por las costas de Perú y Chile para cruzar el cabo de Hornos y dirigirse al golfo de México. Alexander Von Humboldt: Ensayo político sobre el reino de la Nueva España. Volumen I, capítulo II, página 41, París 1822.

mercado americano, sumado a los intensos esfuerzos realizados por Inglaterra para compensar por medio del contrabando los intentos de Napoleón de implantar el Sistema (o Bloqueo) Continental, obligó, una vez más, a las autoridades españolas a dar vía libre al comercio neutral³⁹⁴, en esta ocasión sin la obligatoriedad de que las mercancías se llevaran directamente a la metrópoli. Clara muestra de lo que, como era de esperar, produjo esta decisión es el caso de Veracruz, que en 1807 hizo en barcos neutrales casi todas sus exportaciones, exactamente el 95%.³⁹⁵ Las operaciones de este tráfico de neutrales se concedieron a la firma del consorcio londinense Gordon-Murphy, con una amplia red de socios y corresponsales no sólo en Cádiz, La Habana y Veracruz, sino también en Málaga, Lisboa, Hamburgo, Nueva Orleans y Jamaica. Obtuvo los contratos más importantes, llegando a ejercer un papel muy destacado en el comercio y las finanzas novohispanas desde 1805 en tanto fue asumiendo muchas de las funciones tradicionales del comercio oficial de mercancías, encargándose de la exportación y transporte a América de artículos esenciales como el mercurio y el papel y, también del regreso de remesas de plata oficial y de otros artículos.³⁹⁶ El tráfico de neutrales que practican los veracruzanos, sobre todo con Estados Unidos, alcanzó una importancia considerable en años críticos para el mercado novohispano³⁹⁷, sobre todo en el referido período de 1805-1808 en que vuelven las hostilidades hispano-británicas. Por ello entran tan pocos barcos, sólo 31 como hemos dicho, en el puerto de Cádiz procedentes de Veracruz. Sin embargo, dentro del 5% restante de aquel año de 1807, debemos incluir las exportaciones a Cádiz que sí se hicieron en barcos no neutrales, españoles por cierto, en un número -según la Vigía- de 7 (6 barcas y 1 bergantín que suponen el 1,75% sobre el total de los 400).³⁹⁸ El período 1809-1811, constituye la etapa cumbre de las relaciones mercantiles de Nueva España con Cádiz. Son 157 embarcaciones procedentes de ese virreinato las que arriban a la dársena gaditana, es decir, el 39,25% sobre las 400 naves llegadas de Nueva España. Este repunte se debe a que los ingleses garantizaron al tráfico.

³⁹⁴ Miguel José de Azanza, virrey mejicano, tuvo que admitir de hecho la extensión que los comerciantes habían dado a la Real Orden de 1797, admitiendo en sus puertos buques neutrales americanos, cuando ésta sólo habilitaba a los europeos, por tres razones: 1. La de proveer al virreinato de artículos europeos. 2. Facilitar la salida de productos del virreinato. 3. La incertidumbre de las reglas precisas a seguir en el comercio neutral. Javier de la Tabla Ducasse: El comercio exterior de Veracruz 1778-1821. Crisis de dependencia, Sevilla 1978, pp 278-292.

³⁹⁵ John Robert Fisher: El comercio entre España ... página 64.

³⁹⁶ Carlos Marichal: La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810, México 1999, página 216.

³⁹⁷ Javier de la Tabla Ducasse: Memorias políticas y económicas del consulado de Veracruz. (1796-1822), Sevilla 1985, página 65.

³⁹⁸ Abel Juárez Martínez: "La decadencia de Cádiz y Veracruz, centinelas del monopolio peninsular 1800-1820". Revista La palabra y el hombre, Veracruz (México) 1994, pp.129-140.

Es importante subrayar que entre octubre de 1808 y febrero de 1811, Nueva España envió a Cádiz casi 25 millones de pesos, cruciales para las finanzas de la administración española que luchaba en el sur de España para contener el avance de las tropas de Napoleón.³⁹⁹ En este sentido puede afirmarse que el virreinato novohispano cumplió un papel tan fundamental como sostén financiero del gobierno español y de los ejércitos patriotas en la península que, sin la plata mexicana, posiblemente ni la Regencia, ni luego las Cortes de Cádiz, hubieran sobrevivido ante la impetuosa ofensiva de los ejércitos franceses, especialmente en los terribles años de 1809 y 1810.

Según Mario Trujillo Bolio, se ha constatado que en el transcurso de la Guerra de Independencia de México, iniciada en 1810⁴⁰⁰, el tráfico entre Cádiz-Veracruz y Veracruz-Cádiz se mantuvo estable y con un intercambio marítimo-mercantil favorable para la Metrópoli.⁴⁰¹ Pero ¿cuál fue la postura que adoptó el comercio veracruzano ante el estallido de estos brotes de insurgencia? Los comerciantes formaron uno de los sectores sociales con mayor poder en los años de la colonia; de sus alforjas brotaban las jugosas sumas de oro para las juras y los homenajes a los monarcas en turno, ubicados en permanente armonía con las autoridades metropolitanas; por esta razón, al percatarse de que el desbordamiento del consenso popular podría colocarlos en posición incómoda, se aliaron con los realistas. Con este marco de circunstancias expuesto, se comprende en toda su complejidad la contrarrevolución impulsada por los mercaderes en el mismísimo año de 1810, formando para el caso un cuerpo de milicias, conocido más comúnmente por voluntarios distinguidos de Fernando VII y leales al virrey Francisco Javier Venegas.⁴⁰²

³⁹⁹ Carlos Marichal: La bancarrota del virreinato...pp. 244.245.

⁴⁰⁰ En 1812, el gobierno de Cádiz, confrontando la insurgencia masiva y concentrada que comenzó con la rebelión de Miguel Hidalgo en septiembre de 1810, y a continuación, en 1814, el régimen restaurado del rey Fernando VII, despacharon tres expediciones de las tropas españolas a Nueva España (1812-1813, 1815, y 1817). En cada una de las expediciones, la idea estratégica de los oficiales superiores españoles consistía en añadir un elemento fuerte al lado realista que pudiera abrumar definitivamente a la oposición rebelde y reestablecer la paz y el orden. En pocas palabras, los once a doce mil oficiales y soldados de los once regimientos españoles expedicionarios tratarían de reforzar el ejército realista y el régimen de Nueva España. Christon I. Archer: "Las tropas expedicionarias españolas en la guerra de independencia de Méjico, 1810-1822." En Revisión histórica de la guerra de la Independencia en Veracruz. Juan Ortiz Escamilla coordinador, Universidad veracruzana, Méjico 2008, pp. 197-228.

⁴⁰¹ Mario Trujillo Bolio: "El puerto de Cádiz y el Atlántico americano en su tráfico marítimo-mercantil desde el Diario Marítimo de la Vigía (1800-1840)." Revista Trocadero n° 17, Cádiz 2005, pp.207-220.

⁴⁰² Abel Juárez Martínez: "La polémica en torno al libre comercio en Veracruz (1800-1821)". Anuario IX. Universidad Veracruzana, Veracruz (México), 1994, pp. 45-56.

Por último, destacamos el período 1812-1815 en que registramos la entrada en el puerto de Cádiz de 31 barcos procedentes de Veracruz, que equivalen al 7,75% sobre el total de las 400 naves arribadas de Nueva España. A partir del inicio de esta etapa, se inicia una tendencia a la baja, con 21 buques (5,25%) que continuará hasta 1814, donde habrá un muy débil repunte, 23 buques (5,75%), para concluir con un nuevo descenso en el año 1815 con la llegada de 19 naves (4,75%).

¿Qué podemos argumentar en torno a las relaciones mercantiles del puerto de Campeche, que siempre fue un puerto menor, con Cádiz? A tenor de los datos que ofrece la Vigía, no nos cabe otra respuesta que la de considerar que fueron prácticamente inexistentes, ya que Campeche, enclave portuario ubicado en la península mexicana de Yucatán, participa en el movimiento portuario gaditano con tan sólo 15 buques, que equivalen, como dijimos al principio, únicamente a un 3,75% sobre el total de las 400 arribadas de Nueva España. Pobre y escaso bagaje, registrándose sus entradas más significativas en la dársena gaditana en el año 1804 con 3 naves (0,75%) y en 1810 con 4 bastimentos (1,00%). El resto de las unidades están muy dispersas.

¿Por qué nos encontramos con esta reducida cifra de procedencias de embarcaciones campechanas en el puerto de Cádiz?. Ello es debido a que el sistema monopólico novohispano permitió que Veracruz fuera reconocido como único puerto para el comercio con Europa, en tanto que a Campeche se le admitía como único puerto de Yucatán, o sea que su función se limitaba al comercio interior con el Virreinato y poblaciones costeras del golfo de México, entre ellas Veracruz, salvo en rarísimas excepciones en la que sus barcos efectuaban la singladura hacia el Viejo Continente, donde comerciaban en España no sólo con el puerto de Cádiz, sino también con los de Santander, Tenerife y Málaga.⁴⁰³

Sin embargo, a pesar del escaso tráfico entre Campeche y Cádiz, es importante subrayar que las relaciones mercantiles campechano-gaditanas, estaban principalmente definidas por el comercio de palo de tinte que se realizaba desde este puerto yucateco para su envío a Cádiz y que resultó ser un negocio muy beneficioso para los comerciantes gaditanos, particularmente en los tiempos de las guerras marítimas de España contra Inglaterra a principios del siglo XIX y durante los años que duraron los movimientos emancipadores de las colonias españolas americanas.⁴⁰⁴ El palo de tinte o palo de Campeche era la baza económica más fuerte de

⁴⁰³ Carlos Ruíz Abreu y Rosario Lima Jiménez: "El Puerto de Campeche (1800-1829)" Proyecto de Investigación. Universidad metropolitana de México. Unidad Iztapalapa. México, 1998. pp. 1-83.

⁴⁰⁴ Mario Trujillo Bolio: "El puerto de Cádiz y el Atlántico americano ..." pp. 207-220.

Yucatán. Es un arbusto de generación espontánea, del cual se extraían los tintes para las fábricas de tejidos de media Europa. Hasta el descubrimiento de procedimientos de tinción sintéticos, su aceptación fue enorme. Desde el 23 de abril de 1774, por Real Cédula, fue declarado libre de impuestos de entrada en Cádiz y demás puertos habilitados excluyéndoseles igualmente de pagar derechos de salida si se exportaba a dominios extranjeros.⁴⁰⁵

En resumen, para finalizar el apartado de las procedencias de Nueva España, digamos que el tráfico marítimo-mercantil que partió de Veracruz y Campeche entre 1798 y 1825 cobró un significado muy especial a pesar de complicarse en algunos años a causa de las guerras marítimas citadas en la página anterior. Este proceso, desde un principio, logró extenderse a distintos puertos españoles -aunque Cádiz no deja de ser el principal puerto receptor-, y notablemente a otros tantos puertos europeos, a varios de la costa este de Estados Unidos y a los espacios portuarios del Caribe.⁴⁰⁶

2.3.2. CUBA.

Cuba se erige en líder de las procedencias de buques, con un registro de 518 embarcaciones, que suponen un 28,82% sobre el total de las 1.797 entradas de la América española en el puerto de Cádiz. Haciendo mención de que tenemos 6 buques (1,15% sobre los 518) procedentes de puertos indeterminados cubanos, los puertos exportadores a Cádiz son, en primer lugar, La Habana, de donde vienen 502 barcos, o sea el 96,91% sobre los 518. Los principales productos, según el registro de la Vigía, de este enclave portuario son azúcar, café, palo de tinte, pesos fuertes y tabaco.⁴⁰⁷ Como mercancías secundarias se registran el ron, la zarzaparrilla y la quina. A renglón seguido, Cabo Francés con 6 naves (café, ron, algodón y cueros) que equivalen al 1,15%. Trinidad (azúcar y cueros) con 2 bastimentos (0,38%) y Matanzas (aguardiente, azúcar, palo de tinte)

⁴⁰⁵ Pablo Emilio Pérez- Mallaína Bueno: Comercio y economía en la Intendencia de Yucatán: 1797-1814, Sevilla 1978, pp. 15-16.

⁴⁰⁶ Mario Trujillo Bolio: El péndulo marítimo mercantil en el atlántico novohispano (1798-1825). Comercio libre, circuitos de intercambio, exportación e importación. Cádiz, 2009, página 73.

⁴⁰⁷ Cuba se convirtió en la perla de las Antillas durante el siglo XVIII. Al principio, el producto principal de exportación fue el tabaco, pero desde 1760 las exportaciones comenzaron a crecer al mismo tiempo que a diversificarse (entró en escena el café). Sin embargo, hay que argumentar, y esto es importante, que una vez que la revolución devastó la rica colonia francesa de Haití, en la década de 1790, Cuba, pasó a ser la isla con más capacidad exportadora de azúcar (aunque no era mucha la que iba a España) de las Antillas, debido a las condiciones naturales y a su estratégica situación geográfica (cercanía de los mercados europeos, estadounidenses y de la América española, punto de confluencia comercial).

(Pedro Pérez Herrero: "Conflictos ideológicos y la lucha por el poder" en Germán Carrera Damas y John V. Lombardi: La crisis estructural de las sociedades implantadas. Historia General de América Latina. Volumen V. París, 2003. pp. 323-356.)

también con 2 (0,38%), tienen escasa relevancia en las relaciones mercantiles cubano-gaditanas.

La Habana es, sin duda, uno de los grandes enclaves del Atlántico. Durante los cuatro siglos de presencia española, el origen y principal razón de la existencia habanera fue su puerto. Como puerto de intermediación comercial atlántico, disfrutó del comercio legal de flotas, el comercio directo con el extranjero, el llamado Comercio Libre (1765-1824) y, durante el período bélico de 1796-1814, el comercio de neutrales en el que halló un gran socio: Estados Unidos. Cuba descubrió en este país un gigantesco mercado con muy favorables perspectivas para colocar sus excedentes azucareros y al tiempo un gran centro abastecedor. La demanda que ofrecía ese nuevo mercado parecía gigantesca y al tiempo demostraba más capacidad de comerciar que ninguna de las plazas de abastecimiento tradicionales. Por todo ello si Cuba pretendía ensanchar las fronteras de su producción necesitaba de Estados Unidos. Cádiz, por otro lado, comenzó a tener un serio competidor en el tráfico norteamericano -a partir de 1795 casi desplazaría a Cádiz del mercado cubano- y en definitiva los propios Estados Unidos, expulsados de los puertos ingleses, impelidos a seguir comerciando, conocieron la fuente de riqueza que les podía suponer la isla antillana.⁴⁰⁸

La especialización de Cuba en la producción de azúcar fundamentalmente implicó una peculiaridad en el colonialismo hispano en comparación con el de otras naciones: el mercado principal para las exportaciones de aquella no fue su metrópoli, sino los países de la Europa Occidental y los Estados Unidos. Además, el desarrollo manufacturero y financiero español tampoco permitió crear una industria refinadora en la península para completar la elaboración del dulce, ni satisfacer la demanda de bienes de equipo y capital de la isla, por lo que dichos artículos tuvieron que ser importados también de esos otros países y fue en ellos -en Norteamérica concretamente- donde se establecieron las refinerías⁴⁰⁹.

Una vez inmersos en el siglo XIX, las circunstancias dejan de favorecer a la ciudad de Cádiz, principalmente en su aspecto comercial y mercantil, no sólo con un bloqueo comercial que limitaba su actividad con Indias, sino también con un brote epidémico que causaría un total de 4.766 muertes en la ciudad.⁴¹⁰ Por tanto, iniciamos el siglo, con una etapa

⁴⁰⁸ Pablo Tornero Tinajero: "La participación de Cádiz en el comercio exterior de La Habana (1776-1786)", en *I Jornadas de Andalucía y América*, La Rábida (Huelva) 1981, pp. 85-103.

⁴⁰⁹ Antonio Santamaría García/Alejandro García Álvarez: *Economía y Colonia: La Economía Cubana y la Relación con España (1765-1902)*, Madrid, 2001, página 41.

⁴¹⁰ Gloria de los Angeles Zarza Rondón: "Cádiz y los inicios de ..." pp. 217-230.

depresiva y nefasta para el comercio gaditano en general y para las relaciones mercantiles hispano-cubanas en particular. Obsérvese el cuadro nº 4, donde el bienio 1800-1801 aparece con tan sólo la escasísima aportación de dos barcos procedentes de Cuba. Nuevamente se hallaba el comercio gaditano en fase de retroceso, lo que demuestra que no era solo el comercio neutral el causante de su estancamiento, pues había sido suprimido (por R.O. de 20 de abril de 1799), sino, sencillamente, que las relaciones económicas con las colonias, en este caso con Cuba, habían sufrido una importante transformación y a ello sí había contribuido el comercio neutral. En efecto, habituados en estos años aquellos comerciantes a entablar relaciones directas con sus compradores, se negaron a tener que recurrir nuevamente al servicio de intermediarios.⁴¹¹

El período más significativo de estas relaciones lo encontramos en el trienio 1802-1804, por las circunstancias apuntadas anteriormente, con la arribada de 184 embarcaciones, es decir, un 35,52% sobre el total de las 518. En el trienio 1805-1807, el tráfico entre la isla y Cádiz disminuyó, sólo entran 4 barcos (0,77% sobre los 518 entrados) en la dársena gaditana. El hecho se debió, en primer lugar, a los ataques ingleses a las embarcaciones españolas y al desastre de Trafalgar.⁴¹² En segundo, a que eran los neutrales (sobre todo EE.UU.) los que proveían comercialmente a la isla, por acuerdo del Capitán general, dictado por imperiosa necesidad. En tercer lugar, corría la actividad del corso que también influyó en la interrupción del tráfico de las relaciones comerciales cubano-gaditanas. La supremacía marítima inglesa, en guerra con España, hizo su reaparición en el Caribe. Conseguía de este modo atacar puntos estratégicos de la economía española cortando no ya los lazos con la metrópoli, sino de las colonias entre sí y aun de puntos de la misma colonia.⁴¹³ Y, por último, otra causa que debemos sumar a las anteriores y que contribuyó al colapso de la economía cubana, es la carestía de los fletes. Los fletes incidían considerablemente en los precios de los productos. El transporte de mercancías era más caro o más barato en función de la oferta de buques de carga, de las dificultades en mar abierto y de las contracciones del mercado. La unión de España con Francia o Inglaterra y las continuas crisis

⁴¹¹ Antonio García-Baquero González: Comercio colonial y guerras... página 150.

⁴¹² Las guerras con Inglaterra en primer lugar afectaron de forma muy sensible la marcha del comercio colonial español. Puede constatarse no sólo a través de las fluctuaciones del tráfico gaditano, sino también por las de otros puertos españoles. Para el caso de Barcelona, Vilar afirma que la ruptura con Inglaterra tuvo consecuencias mucho más graves que la ruptura con Francia y que si bien el comercio colonial no cesó por completo, como se ha dicho más de una vez, sin embargo llegó a ser muy difícil, "algo próximo a la simple aventura". Pierre Vilar: La Catalogne dans l'Espagne moderne, París, 1962, tomo II, página 417.

⁴¹³ La acción corsaria inglesa se desarrolló, en el caso de Cuba, en una franja desde Matanzas a Bahíahonda, al este y oeste de La Habana respectivamente. Salvador Arregui. Martínez: "Las relaciones comerciales entre España y Cuba en vísperas del movimiento emancipador americano (1803-1810)" Revista Anales, Murcia 1980, Volumen 38 (3), pp. 173-198.

bélicas entre ambas hicieron que el precio de los fletes fuera elevadísimo, sobre todo en el trienio 1805-1807. El crecido aumento afectaba igualmente a los transportes desde los puertos habilitados del resto de la isla al de La Habana. En un intento por disminuir costes, se pensó en una solución razonable: transportar las mercancías por tierra hasta La Habana y así solo pagar los fletes desde aquí a la Península, pero fue fallido, ya que los carreteros subieron sus precios al ver aumentar la demanda de carretadas de caña.⁴¹⁴

Luego, a pesar del comienzo de la guerra de la Independencia española, en 1808, se inicia una muy débil recuperación (sólo entran 6 barcos -1,15%-); pero ya en 1809 hay un notable repunte y es que como afirma Ramón de la Sagra, esta circunstancia, se produce por el embargo⁴¹⁵ que a finales de 1807 el presidente Thomas Jefferson hizo sobre su propio país, Estados Unidos, cerrando los puertos estadounidenses a todas las exportaciones e importaciones, lo que lógicamente repercutió en Cuba y colapsó el tráfico comercial de la Isla con los norteamericanos. Ello hizo que resucitasen las relaciones hispano-cubanas por haberse habilitado muchos buques que estaban en la bahía de La Habana con rumbo a la metrópoli (y a otros puertos coloniales), además de por la abundancia de frutos que produjo una mayor exportación, hecho por el cual, lógicamente fue favorecido el puerto de Cádiz.⁴¹⁶ Prueba evidente de ello, es que en el año de 1809, tiene lugar la mayor arribada de bastimentos procedentes de Cuba, un total de 79, o sea, el equivalente a un 15,25% sobre los 518.

Esta marcha ascendente emprendida por las relaciones mercantiles cubano-gaditanas, sufre una nueva interrupción en 1810, que se continúa en 1811: 38 (7,33%) y 30 (5,79%) naves, respectivamente, arriban al puerto de Cádiz desde Cuba. Ello no es debido a los albores del movimiento de emancipación americana ya que las concesiones y privilegios concedidos por la Corona a las élites cubanas (importación de esclavos), así como el bienestar económico alcanzado, hicieron que Cuba no se sumara a la marea de los movimientos de independencia política que se desataron en la América española a comienzos del siglo XIX⁴¹⁷, sino a la continuación, una

⁴¹⁴ Ibidem.

⁴¹⁵ El 27 de diciembre de 1807, a petición del ejecutivo estadounidense se promulgó el Decreto de Embargo (ya que el bloqueo continental en 1806 impulsó a Inglaterra a secuestrar buques de EE.UU. asestando un golpe mortal al comercio estadounidense de ultramar) contra las naciones europeas y sus colonias, en virtud del cual quedaban proscritas las importaciones y exportaciones comerciales con los países de Europa hasta que los últimos le reconocieran al norteamericano sus reclamados derechos comerciales y prerrogativas marítimas comerciales. Muy lejos de las proyecciones de Jefferson, el embargo no llevó a la ruina ni a Gran Bretaña ni a Francia, sino al comercio y los puertos americanos. Se levantaría en abril de 1809. José Moya: *Una empresa llamada Estados Unidos*, Madrid, 1994, página 167.

⁴¹⁶ Ramón de la Sagra: *Historia económica-política y estadística de la isla de Cuba: o sea de sus progresos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas*. La Habana, 1831, Página 143.

⁴¹⁷ Pedro Pérez Herrero: "Conflictos ideológicos y la lucha ..." pp. 323-356.

vez suspendido el embargo decretado por Estados Unidos, del comercio de neutrales ejercido por la Isla con los norteamericanos.

Si observamos el cuadro nº 4, vemos cómo a comienzos del trienio 1812-1814 el tráfico comercial entre Cuba y Cádiz sufre un ligero repunte, para finalizar con una cifra bastante considerable, o sea, que arriban a la dársena gaditana 32, 48 y 51 barcos, respectivamente, es decir 131 naves a lo largo del citado período, que traducido a términos relativos supone un 25,28% sobre el total de las 518 entradas. Constituye pues, el segundo trienio en importancia de arribadas en las relaciones mercantiles cubano-gaditanas. ¿Qué circunstancia ha producido este alza? Indudablemente no nos cabe otra respuesta que el conflicto bélico anglo-estadounidense.

Efectivamente, a partir de 1812 Estados Unidos entra en guerra por segunda vez con Inglaterra, guerra que se prolongará hasta 1815. En consecuencia el movimiento comercial cubano en cuanto a su relación con los Estados Unidos se refiere, se verá alterado tan gravemente que, según afirma Antonio García-Baquero, en 1812 las importaciones procedentes de Estados Unidos en Cuba se han reducido casi a la mitad, hasta suponer sólo el 38,2% del total de las importaciones extranjeras. Algo similar ocurre también en 1813 y 1814 cuando siguen descendiendo.⁴¹⁸ Para paliar esta grave situación, a los cubanos no les queda más remedio que dirigir sus expectativas comerciales a la metrópoli, y especialmente en lo que toca a Cádiz, de ahí el aumento paulatino, en este puerto, de embarcaciones procedentes de Cuba en el mencionado trienio. En 1815, fecha en que finaliza la contienda aludida, comienza a vislumbrarse un ligero descenso de embarcaciones, entran 44 (8,49%), prueba inequívoca de que, aunque muy lentamente, se va reanudando el tráfico cubano-estadounidense.

Resulta interesante argumentar, con respecto a las relaciones mercantiles cubano-gaditanas en los albores del siglo XIX, la presencia de comerciantes cubanos en Cádiz, aunque con una reducción considerable respecto a años anteriores (último cuarto del siglo XVIII). Aun así, el contingente americano sigue siendo una constante en la vida cotidiana de Cádiz. Los cubanos llegados a la ciudad con asuntos comerciales entre manos poseen en gran número algún tipo de establecimiento comercial o mercantil. Un 25% de la población cubana registrada estos años en Cádiz se dedican a esta labor.⁴¹⁹

⁴¹⁸ Antonio García-Baquero González: “Estados Unidos, Cuba y el comercio de neutrales: los inicios del intervencionismo económico norteamericano en la América española” en *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado. Problemas y debates*. (mismo autor). Granada, 2003, pp. 289-318.

⁴¹⁹ Gloria de los Ángeles Zarza Rondón: “Cádiz y la Isla de Cuba en los inicios del siglo XIX”. *Revista de Historia Moderna y Contemporánea El Trocadero* nº 20, Cádiz 2008, pp. 217-230.

Es importante resaltar, y en esta apreciación coincidimos con García-Baquero, que sin llegar a conclusiones definitivas sobre el alcance de estas guerras de finales del siglo XVIII y principios del XIX, respecto al comercio colonial español y de forma muy particular en lo que toca a las relaciones mercantiles cubano-gaditanas, conviene constatar este casi rígido paralelismo existente entre la evolución del comercio y la de la actividad bélica.⁴²⁰

2.3.3. PUERTO RICO.

Ocupa el quinto lugar en cuanto al número de barcos procedentes de la América española se refiere. Un total de 99 naves arriban al puerto de Cádiz en nuestro período investigado, es decir el equivalente al 5,50% sobre el total de las 1797 entradas del área citada en cuestión. Estos buques llegan de puertos indeterminados, según el Vigía. Las relaciones mercantiles de la Isla de Puerto Rico con Cádiz quedan definidas por la exportación de los siguientes productos: fundamentalmente destacamos el café, cacao, azúcar, cueros, cascarilla, cobre, estaño y pesos fuertes y, en menor cuantía, hallamos registros de palo (brasilete y moralete), tabaco, pimienta, quina, astas de toro y arroz.

Como antecedente a nuestro análisis digamos que al comenzar el siglo XIX, Puerto Rico estaba viviendo una aceptable situación económica que se traducía en un florecimiento político e intelectual. La guerra de Independencia peninsular y la subsiguiente independencia americana supone que a las Antillas deje de llegar el dinero -situado- que venía desde el Virreinato de México; a lo que los isleños supieron buscar nuevas soluciones.⁴²¹ En 1808 la isla pasó a depender de la Junta de Sevilla, pero se ofreció la oportunidad de que los puertorriqueños hicieran su primera aparición en la vida política de la metrópoli, con su representación en las Cortes de Cádiz en 1812 a través de su diputado Ramón Power y Giralt.

⁴²⁰ Antonio García-Baquero González: Comercio colonial y guerras... página 122.

⁴²¹ Las luchas políticas que en esos años se suceden en España, repercutían en la isla con la concesión o supresión de libertades y aún con cambios bruscos de gobernadores que se alternaban según el devenir metropolitano. La vacilante situación política que se creó en las Antillas, agravada con la llegada de insurrectos del continente, propiciaron la aparición de numerosas sociedades secretas que tenían como objetivo la independencia y que se manifestaban en repetidos levantamientos unos patrocinados por sociedades secretas, otros por hacendados e ideólogos y otros por los mismos esclavos que cada vez fueron intentos separatistas más definidos y peligrosos al contar con la ayuda de Estados Unidos. (María Magdalena Guerrero Cano: "El contexto antillano y el centro hispano-ultramarino de Cádiz". Revista Trocadero n° 20, Cádiz 2008, pp. 113-125.)

Sin embargo, a pesar de lo descrito, si observamos detenidamente el cuadro nº 4, comprobaremos cómo dentro de la primera década de las relaciones mercantiles de Puerto Rico con Cádiz, se distinguen dos períodos en que el tráfico es muy reducido: uno en 1802-1804, en el cual hallamos el registro de 11 embarcaciones que en términos relativos indican el 11,11% sobre el total de las 99 naves procedentes de la isla puertorriqueña y, el otro, fechado en 1805-1808 en el que aparece una reducción considerable naves, sólo 4 bastimentos que suponen el 4,04%. El reformismo borbónico (impulsado en Puerto Rico por el gobernador Felipe Ramírez de Estenós 1753-1757 y continuado por Alejandro O'Reilly en 1765), ensayó una serie de reformas para desarrollar una agricultura comercial de exportación, especializada fundamentalmente en la producción de azúcar y café y, en ocasiones, tabaco para exportar al mercado externo, en el caso que nos ocupa a Cádiz.

Desde el punto de vista comercial, la etapa cumbre data de 1809-1815 en la que el puerto de Cádiz registra 86 barcos procedentes de Puerto Rico, lo que supone un 86,86% sobre el total de las 99 embarcaciones que llegan de la isla.

Hemos de afirmar taxativamente, que lo que justifica el repunte de los bastimentos en 1809-1815 es que la Isla no se vio inmersa en el movimiento independentista ¿Por qué? La españolidad de la población que detentaba el poder económico en Puerto Rico, así como la escasez de una burguesía criolla, hicieron que no se dieran signos de sublevación en esta Isla hasta ya avanzado el siglo XIX, dando base a la monarquía española para realizar sus intervenciones militares contra los insurgentes desde allí. Esta situación hizo que Puerto Rico experimentase una ascensión notable en sus intercambios con España, en el caso que nos ocupa con Cádiz, gracias al colapso que se produjo en los puertos de la América española, en cuanto a sus remesas de productos a la Península.⁴²² Hasta tal punto revitalizaron el comercio entre España y Puerto Rico los movimientos de emancipación y guerras independentistas, que incidieron en el alza de las importaciones puertorriqueñas en Cádiz con la participación de un producto venezolano que se reexporta desde Puerto Rico, por causa de la revolución de Caracas: el cacao.

Otro factor importante en el repunte de entradas de las embarcaciones, se debe a que la política exterior española dio un cambio

⁴²² María del Carmen Carretero García: "El comercio español con Puerto Rico: 1809-1814. Etapa de la Regencia Española". *Revista de Estudios de Historia Social y Económica de América* nº 11, Alcalá de Henares 1986, pp. 265-291.

fundamental que favorecería el comercio atlántico a partir de 1809, por las circunstancias que todos conocemos y que no vamos a reiterar nuevamente.

Por último, encontramos una tercera causa: cierto es que la guerra de la Independencia española contra los franceses no afectó al desarrollo del comercio (aunque en España mermara la producción), pero limitó los puertos de origen-destino en la Península, durante los años de ocupación. El abanico portuario español se amplió conforme se resolvía el conflicto a favor de España. Sin embargo, las relaciones comerciales de Cádiz con Puerto Rico siempre fueron igual. Tanto es así, que las 11 salidas de naves de la Isla en 1810 tienen como único destino el puerto gaditano. Son los comerciantes en las colonias americanas los que teniendo conocimiento de los puertos que dominan los franceses en España, remiten todos sus navíos a Cádiz (recordemos que esta ciudad fue asediada por los franceses desde el 4 de febrero de 1810 al 25 de agosto de 1812, pero no ocupada), en la seguridad de que sus corresponsales (en el caso de ser remesas de productos para otros enclaves portuarios) los enviarán a su destino.⁴²³

El bienio 1809-1810 con la entrada de 20 naves (20,20%) nos ofrece el inicio de una dinámica en alza prácticamente interrumpida en los años 1805-1808.

El período 1811-1812 confirma el alza del bienio anterior con ese ligero aumento: 26 barcos (26,26%) recalán en el puerto de Cádiz, que podemos atribuir en parte a la promulgación de la Ley Power de 28 de agosto de 1811, que entre otras medidas declaraba la libre introducción de harinas, la separación de la Intendencia de la Capitanía General de Puerto Rico -que constituyó una verdadera descentralización de poderes que saneó la administración-, el establecimiento de una Sociedad Económica de Amigos del País que facilitó el comercio e industria. Además se ordenaba la apertura de cinco puertos menores en la Isla como Aguadilla, Mayaquies [Mayagüez], Cabo Rojo, Ponce y Fajardo, estableciéndose en cada uno de ellos un Administrador o tesorero de Hacienda. Estas medidas que fueron aprobadas por las Cortes gaditanas, repercutirían positivamente en el comercio puertorriqueño con Cádiz.⁴²⁴

⁴²³ Ibidem...página 272.

⁴²⁴ Delfina Fernández Pascua: “Ramón Power primer americano vicepresidente y presidente interino de las Cortes de Cádiz” (Discurso de ingreso como Académica Correspondiente en Puerto Rico). Revista Digital de la Real Academia Hispanoamericana de las Ciencias, las Artes y las Letras, nº 2, Cádiz 2012, (sin numerar).

En 1813-1814 registramos el mayor aumento, 28 buques (28,28%). El año 1814 es el que registra el mayor número de entradas borincanas en nuestro período investigado, por causas ya conocidas; 18 bastimentos (18,18%) recalán en el muelle de Cádiz.

Finalizamos el apartado del tráfico de Puerto Rico con Cádiz, analizando el último año, el de 1815, donde hay una sustancial diferencia de entradas con respecto al año anterior: justamente hay un descenso del tráfico a la mitad de barcos. Son 9 naves (9,09%) las llegadas desde la Isla borincana. Esto se explica porque por parte de España se da un reconocimiento oficial a la importancia del comercio con potencias amigas, en naves españolas o extranjeras, pagando un seis por ciento todos los frutos de importación y exportación, y el dos por ciento los productos reembarcados para La Habana y demás posesiones de Indias. Esta normativa se autorizó en la Isla en el referido año de 1815, a través de la Real Cédula de Gracias concedida por el gobierno absolutista de Fernando VII.⁴²⁵ Los lazos comerciales se intensificarán como consecuencia de ello con Estados Unidos, pasando Puerto Rico a depender de la órbita comercial norteamericana. El territorio estadounidense juega un papel importantísimo en el comercio puertorriqueño, ya que es el destino principal de los productos de la isla. También Europa recibe gran cantidad de estos productos. Así, a pesar de que la Real Cédula⁴²⁶ permitió el comercio directo entre Puerto Rico y España, ésta recibió escasas mercancías como justifica el escaso número de entradas en el puerto de Cádiz en el año 1815. Ello nos demuestra que para este tiempo España estaba perdiendo poder sobre Puerto Rico, y Estados Unidos se estaba aprovechando de este suceso. Por lo tanto, concluimos afirmando que la promulgación de la referida Cédula, ateniéndonos al ámbito comercial, no fue nada ventajosa para las relaciones mercantiles hispano-puertorriqueñas y muchísimo menos en lo que respecta al puerto de Cádiz. He ahí la diferencia de un 50% menos en la arribada de buques borincanos a la dársena gaditana con relación al año de 1814.

⁴²⁵ César Guivén Flores: "La Real Cédula de Gracias de 1815 para Puerto Rico. Instrumento jurídico de reformas y cambios en la primera mitad del siglo XIX." *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*. Méjico 1996. pp. 171-187.

⁴²⁶ La Cédula constituyó un abandono formal de las políticas exclusivistas españolas. La misma estableció quince años para el libre comercio con Puerto Rico y las otras colonias españolas y en caso de urgente necesidad de la Isla, permitió el comercio entre Puerto Rico y las islas extranjeras. También adjudicó por quince años permiso para introducir esclavos negros a la Isla e irlos a buscar a colonias amigas o neutrales. Legalizó el comercio que había existido con extranjeros pero de forma ilegal a través del contrabando. Al establecer la libertad comercial, disolvió el control de las compañías monopolísticas sobre el comercio, particularmente de los esclavos. María Elena Carrión: "La Real Cédula de Gracias (1815)". *Arqueología e Historia. Evolución del siglo XIX. Enciclopedia de Puerto Rico*. Fundación Puertorriqueña de las Humanidades. San Juan (Puerto Rico). Enero de 2009, pp. 1-2).

2.3.4. CAPITANÍA GENERAL DE SANTO DOMINGO.

La evolución política de la antigua Española explica la escasa representación de su tráfico. A finales del siglo XVIII, la entrega de la “siempre fiel” colonia española a los franceses, a causa de las guerras europeas desatadas por la Revolución Francesa, prepararía las condiciones para el despertar de la conciencia nacional. A tenor de los términos del tratado de Basilea, firmado el 22 de julio de 1795, que ponía final conflicto franco-español, pasó a dominio francés toda la Isla de La Española. La etapa francesa de 1801-1809 en Santo Domingo, se inicia con la conquista de la parte española de la isla por medio de Toussaint Louverture, quien el 9 de mayo de 1801 proclamó una constitución autonomista que le concedía plenos poderes. Posteriormente, entramos en el período denominado la Era de Francia en la que, durante el mandato de Ferrand (1804-1808), se tomaron, entre otras medidas, el restablecimiento de la esclavitud, el fomento de la producción agrícola y el establecimiento de un libre comercio donde no participara Inglaterra, mantenimiento de los símbolos hispánicos y, por último, el uso del idioma francés en los documentos oficiales. El brillo de la Francia napoleónica se percibió y surtió sus efectos en el país. Una vez rechazada la invasión de los vecinos haitianos, se advirtió que se iniciaba una administración competente y progresista; se advirtió que el gobernador francés, general Louis Marie Ferrand, era hombre capacitado y bien intencionado. En resumen, de 1804 a 1809, la parte Este se mantuvo como colonia francesa y bajo administración de franceses en permanente actitud hostil con la nueva República de Haití.⁴²⁷

Es decir, que el trasiego comercial con Cádiz tiene lugar en la etapa de gobierno española que se denominó La “España Boba”, llamada así por la poca atención que las autoridades españolas prestaban a la colonia, ya que Santo Domingo había ya agotado sus riquezas y la intervención de la metrópoli fue escasa o nula. Duró desde 1809 hasta 1821, año en que los criollos dominicanos proclamaron su emancipación de España, pero no pudieron sostener su autonomía, pues los haitianos invadieron rápidamente la parte española de la isla y la incorporaron a la República de Haití desde 1822 hasta 1844. A raíz de esta última fecha, exactamente el 27 de febrero,

⁴²⁷ Francisco Bernardo Regino Espinal: “Herencia colonial de las naciones dominicana y haitiana.” *Revista Clío. Órgano de la Academia Dominicana de la Historia*, nº 174, julio-diciembre de 2007. Santo Domingo, República Dominicana, año 2007, pp.67-98.

fue cuando se produjo la independencia de la nueva nación, República Dominicana.⁴²⁸

Pero centrémonos en la referida etapa de la “España Boba” que es la que interesa en nuestra exposición, con referencia al peso del tráfico dominicano en su contacto con Cádiz desde 1810 hasta 1815. Fue la época, que se inició con el gobierno de Juan Sánchez Ramírez el 11 de julio de 1809, marcada por la incapacidad administrativa de una metrópoli dividida y arruinada por la guerra de la Independencia española, que no pudo rectificar la catastrófica situación económica de su colonia desolada tras esta etapa de conflictos. El fracaso de esta tutela se tradujo en continuos rumores de complotos emancipadores y golpes de Estado.⁴²⁹

Cinco administraciones o gobiernos coloniales se sucedieron entre 1809 y 1821, sin que se produjera un cambio sustancial en la vida económica de la Capitanía General de Santo Domingo.

El estado en que cogió el brigadier don Juan Sánchez Ramírez la colonia, al hacerse cargo del gobierno de ella, no podía ser más deplorable. El doctor José María Morillas, que lo presenció, dice a propósito de ello en sus Noticias que el erario se hallaba exhausto, siendo muy escasas las entradas de las aduanas, de las cuales la que más producía era la de Santo Domingo de Puerto Plata, por su mucho comercio con los Estados Unidos y con Europa, a donde se llevaba el tabaco cosechado en el distrito del Cibao; que la agricultura se hallaba muy decaída, como podía considerarse, por consecuencia de las guerras, de la emigración y de otras muchas vicisitudes, reduciéndose la exportación al tabaco de aquel territorio, a café y madera de caoba, principalmente. La producción del cuero y del cacao era casi insignificante y nada se cosechaba de algodón ni de añil; tampoco existía desde muy antiguo ni una sola mina en estado de explotación; de tal modo que el comercio se reducía a la importación de géneros de consumo y a la exportación de los artículos ya mencionados; pero el movimiento

⁴²⁸ En este último año, los dominicanos proclamaron su separación de Haití y mantuvieron una larga guerra de independencia contra los haitianos hasta que el país fue anexado a España en 1861 buscando evitar una nueva anexión haitiana. Después de cuarenta años de alejamiento de España, la población dominicana se había acostumbrado de tal manera a los moldes republicanos que muy pronto empezó a resentir la dominación española que trataba despectivamente a un pueblo de color acostumbrado a la libertad. Durante la anexión Santo Domingo fue convertido en una provincia de ultramar como Cuba y Puerto Rico, en donde todavía existía la esclavitud. España no abandonó la isla hasta 1865, con posterioridad a la denominada Guerra de la Restauración -que costó a España miles de bajas- sostenida contra los isleños. Entonces, Santo Domingo volvió a su estatus anterior de República Dominicana.

(Frank Moya Pons: *Historia de la República Dominicana. Volumen 2*, Madrid, 2010. pp. 11-12.)

⁴²⁹ Eduardo González Calleja: “España “Boba”, España “Calavera” y España “Madre y Maestra”. *Clío. Órgano de la Academia Dominicana de la Historia*. Año 80, nº 182, Julio-Diciembre 2011. Santo Domingo (República Dominicana), pp. 227-248.

comercial era lánguido y de poca importancia, limitado a la importación de lo que necesitaba para su consumo una población escasa y pobre, en que apenas era conocido el lujo, pues en la capital no llegaban a media docena los carruajes.⁴³⁰ Así pues, todas las circunstancias reseñadas posibilitaron el reducido tráfico entre la Capitanía General de Santo Domingo y el puerto de Cádiz; relaciones mercantiles que se definen tan sólo por la entrada de 4 bastimentos (procedentes del puerto de Santo Domingo), o lo que es lo mismo, en términos relativos supone un 0,22% sobre el total de los 1.797 llegados de la América española. Las exportaciones de esta colonia están determinadas por los siguientes productos: caoba y café como mercancías más destacadas. A renglón seguido, en menor cuantía, tenemos cuero, azúcar, cacao, escasísimos pesos fuertes y palo de Campeche. El año más destacado de estas relaciones lo constituye el de 1814, con la arribada de 2 embarcaciones a la dársena gaditana.

2.3.5. FLORIDA.

Únicamente 6 barcos entran en el puerto de Cádiz procedentes de Florida en nuestro período investigado (colonia española que más tarde, exactamente en 1819, fue vendida a Estados Unidos por el tratado de Adams-Onís⁴³¹) o lo que es lo mismo, traducido a términos relativos el 0,33% sobre el total de los 1.797 arribados desde la América española. El año más relevante de sus relaciones mercantiles con Cádiz, es el de 1815 que registra la llegada de 3 naves.

Las efímeras relaciones comerciales llevadas a cabo entre Cádiz y la Florida se basan, según la Vigía, en las exportaciones de esta colonia hispana de productos como el algodón principalmente y a renglón seguido el tabaco y la harina, de los puertos de San Agustín, Pensacola y Tampa, respectivamente, llevando el peso más significativo del tráfico la Isla de Amelia (antiguamente Amalia para los españoles), situada al noreste de la Península y adosada a la costa, de donde proceden 3 naves de puertos no identificados, que aportan en la dársena gaditana los mismos productos

⁴³⁰ José Gabriel García.: Compendio de la Historia de Santo Domingo. Tomo II. 4ª edición. V parte. "Segunda Era de España. Libro I. Período de la reconstrucción." Santo Domingo (República Dominicana) 1968, pp. 25-26.

⁴³¹ Tratado que toma su nombre por el acuerdo firmado entre el ministro de la corona española D. Luis de Onís González López y Vara y D. John Quincy Adams, secretario de Estado de los Estados Unidos. En su artículo II este tratado dice: " S.M.C. (Su Majestad Católica -Fernando VII-) cede a los Estados Unidos en toda propiedad y soberanía todos los territorios que le pertenecen situados al este del Mississipi, conocidos bajo el nombre de Florida Oriental y Florida Occidental. Son comprendidos en este artículo las islas adyacentes dependientes de dichas dos provincias, los sitios, plazas públicas, terrenos baldíos, edificios públicos...y los archivos y documentos relativos a la propiedad y soberanía de las dichas dos provincias." Luis de Onís: Memoria sobre las negociaciones entre España y los Estados Unidos de América que dieron motivo al tratado de 1819. Madrid 1820, página 118.

citados anteriormente, a los que hay que añadir el arroz. ¿Qué explica ese escaso tráfico?

En primer lugar, debido a que son los Estados Unidos los responsables de esta gravosa situación. La Unión se encontraba en pleno proceso de expansión territorial hacia la región del Circuncaribe a través de sus reclamaciones sobre las Floridas, la oriental y la occidental, y sus pretensiones de extender los límites occidentales de la Luisiana, que había adquirido mediante una compra a Francia en 1803. El interés que los Estados Unidos tenían en adquirir sobre todo la Florida Occidental se basaba principalmente en que en aquella, aparte de ser una excelente tierra para la economía del algodón, la presencia española en Baton Rouge, suponía un peligro para la navegación del Mississippi, y Pensacola y Mobila un impedimento para las exportaciones desde el interior. Indudablemente los Estados Unidos ayudaron a la insurrección a la que tenía que enfrentarse una débil implantación de la administración española.⁴³²

En segundo lugar, otra razón importante es que los Estados Unidos eran para las Floridas un mercado donde podían adquirir sin problemas todo tipo de productos de mayor calidad y a un precio sensiblemente más reducido que los traídos, siempre con retraso, urgencia y escasez, desde Cuba o España. Es la existencia de este mercado el que movió a los más adinerados de San Agustín y Pensacola a intentar la vía capitalista, invirtiendo su capital en el comercio y en la industria llegando a formar empresas mixtas más con capital norteamericano que español.⁴³³

En tercer y último lugar, hay que tener en cuenta que sobre todo en la Isla de Amelia, ubicada en la desembocadura del río Saint Mary, se preparaban las empresas corsarias, adonde se llevaban los botines y se legalizaban, a través de los juicios en los llamados tribunales de almirantazgo. Los corsarios y filibusteros que estaban vinculados a la insurgencia hispanoamericana, actuaban de acuerdo a objetivos diversos. La oportunidad de formar fortuna a través del corso y contrabando llevó a unos a participar en las empresas de los rebeldes; protagonismo personales guiaron a otros; quizá lo más frecuente era una combinación de intereses individuales y patrióticos. Aquellos corsarios aprovecharon la situación de inestabilidad allí existente, para colocar mercancías y esclavos capturados. Por otra parte las dificultades de España para ejercer un control efectivo

⁴³² Ramón Romero Cabot: "El liberalismo en las Floridas: Sociedad, Economía e Ideología." En *Andalucía y América en el siglo XIX. Jornadas de Andalucía y América, Volumen I*. Bibiano Torres Ramírez y José Hernández Palomo, Huelva, 1985, pp. 129-156.

⁴³³ *Ibidem*.

sobre este territorio permitieron a la piratería actuar con bastante libertad en algunos de los puntos de esta área.⁴³⁴ Naturalmente ello hizo que se interrumpiese el tráfico ultramarino con España.

2.3.6. HONDURAS.

No fueron muy fluidas las relaciones mercantiles entre Cádiz y Honduras (que perteneció desde 1523 hasta 1821 -en que se independizó- a la capitanía general de Guatemala) en nuestro período investigado, ocupando el octavo lugar en cuanto a procedencias de barcos de aquél área se refiere. Son en total 23 embarcaciones las que recalán en el puerto de Cádiz, que equivalen al 1,27% sobre el total de las 1.797 arribadas de la América española. La gran mayoría de ellas, es decir 21 buques (91,30%), pertenecen a puertos sin determinar que exportan a Cádiz añil (la exportación hondureña por excelencia), bálsamo y pesos fuertes como productos fundamentales. En menor cuantía registramos algunas remesas de azúcar, cacao, grana, madera de caoba, palo de tinte y zarzaparrilla. Únicamente 2 bastimentos proceden de enclaves portuarios caribeños determinados, como son Omoa, ubicada en el departamento de Cortés, en la frontera con Guatemala, que envía partidas de añil y bálsamo, y Trujillo (añil y zarzaparrilla), situado a escasa distancia de las Islas de la Bahía, perteneciente también a Honduras. El período más significativo de las exportaciones al puerto gaditano viene dado en el trienio 1809-1811, con la entrada de 9 barcos, o sea, el 39,13% sobre el total de las 23.

El gran incremento de la producción de añil que se registró en Centroamérica, en el caso que nos ocupa en Honduras, desde la segunda mitad del XVIII, lo convirtió en la mercancía principal (digamos que se convirtió en el motor de la exportación hondureña) que identificó las relaciones comerciales Honduras-Cádiz en 1800-1815.

Pero, pese a la creciente importancia de este producto, el añil, líder del comercio exterior hondureño, sufre a principios del siglo XIX el ataque de la plaga de la langosta con el efecto inmediato de la reducción en una quinta parte de la cosecha, siendo una de las causas de que el tráfico directo entre Honduras y Cádiz quedase prácticamente paralizado, como se desprende de los datos aportados por la Vigía de Cádiz en el trienio 1800-1802. Carlos IV para reparar estos males resolvió que los aumentos de cultivo en los añiles de calidades flor y sobresaliente gozaran de absoluta y perpetua exención de diezmos, alcabala y cualquier otro derecho, es decir,

⁴³⁴ Johanna von Grafenstein Gareis: "Patriotas y piratas en un territorio en disputa, 1810-1819" *Revista Theorethikos*, año III, nº 1, enero-marzo. San Salvador, 2000, pp. 1-51.

que no se les exigieran como si fuera de la calidad corte. La misma franquicia poseerían el cacao, azúcar y otros productos que se plantasen y labrasen de nuevo, comenzando dicho privilegio desde que se recogieran las primeras cosechas. Con estas medidas benefactoras creía el rey que se extendería la agricultura y el comercio y que los habitantes del reino de Guatemala podrían salir de la miseria que padecía este territorio a comienzos del siglo XIX. Desgraciadamente no darían resultado.⁴³⁵

También el principio del siglo XIX fue testigo de la intención de un grupo de colonos y comerciantes del puerto de Trujillo (a pesar de su escasa importancia económica, este enclave portuario constituyó un sitio de interés para los españoles, por lo que -como en todas partes- estaba controlado por la Real Corona, la cual manejaba el cobro de los derechos portuarios, el control de las entradas y salidas del puerto) de establecer una compañía con fines de explotación agrícola y comercial. Acumularon en principio un capital de 23.000 pesos en acciones y solicitaron su permiso al capitán general del Reino, Antonio González Saravia (1801-1811), con el fin de adquirir embarcaciones para efectuar viajes directamente a España. Se pretendía exportar bienes agrícolas como zarzaparrilla y madera de caoba.⁴³⁶ Recurso que, en el tramo final de su gobierno (1809-1811), podemos considerar como válido ya que entraron 9 barcos hondureños en el puerto de Cádiz, con añil y pesos fuertes en su mayoría y con zarzaparrilla y azúcar en menor cuantía, hecho que alivió un poco la gravosa situación.

En definitiva, la caída de los precios del añil, la plaga de langosta que azotó la agricultura y las dificultades del comercio internacional a causa de las guerras europeas, fueron las causas que provocaron un deterioro económico de grandes dimensiones en las provincias del Reino de Guatemala, ya desde fines del siglo XVIII. La provincia de Honduras fue muy sensible a la crisis, y ello se hizo notar en su comercio exterior, en lo que respecta a las relaciones mercantiles no sólo con el resto de las colonias, sino también con Cádiz.

⁴³⁵Bernabé Fernández Hernández: "Problemas de la agricultura de Honduras a comienzos del siglo XIX". *Revista de temas americanistas* n° 7, Sevilla 1990, pp. 63-72

⁴³⁶María Elizet Payne Iglesias: *El puerto de Trujillo: Espacio, economía y sociedad (1780-1870)* Tesis doctoral. Universidad de Costa Rica, San José 2005, página 241.

2.3.7. VENEZUELA.

La Capitanía General de Venezuela, creada por Real Cédula expedida por Carlos III el 8 de septiembre de 1777, ocupa la tercera posición en cuanto a las procedencias de barcos de la América española se refiere, con una notable cifra de bastimentos arribados a Cádiz durante el movimiento portuario de 1800-1815. Son en total 391 buques los que recalcan en la dársena gaditana, lo que significa un 21,75% sobre el total de los 1797 barcos llegados de las colonias españolas en América. El peso del tráfico de Venezuela con el puerto de Cádiz, podemos situarlo cronológicamente en dos períodos: el primero y más importante, es el constituido por el trienio 1802-1804, en el que se registra la entrada de 150 naves que equivalen a un 38,36% sobre los 391 llegados de esta Capitanía.

Desde los puertos venezolanos, se exportan a Cádiz productos tales como cacao, café, añil, tabaco y algodón fundamentalmente, y en menor cuantía, cueros, azúcar, distintos tipos de palos de tinte (guayacán, moralete, etc), cobre, caoba, grana, achiote y zarzaparrilla. A continuación, especificaremos lo que exporta cada puerto.

En primer lugar tenemos al puerto de La Guaira, el más destacado en las relaciones comerciales con Cádiz, con 231 barcos, o sea, el 59,08%, ubicado en el Estado de Vargas a tan sólo 30 kilómetros de Caracas. El eje Caracas-La Guaira emergía como el centro de dominación política y económica. Allí se concentraron las actividades comerciales y administrativas más importantes. El fácil acceso a otras provincias de la región del Caribe, aseguró un rol prominente del eje Caracas-La Guaira en el comercio. En los años finales del siglo XVIII y a principios del XIX, La Guaira había emergido como el principal puerto para las exportaciones e importaciones, situación que se consolidaría posteriormente dentro de la primera década y media del siglo XIX.⁴³⁷ La Guaira exportaba cacao, tabaco, añil y, tardíamente, el café. Las exportaciones se dirigían en su mayor parte a la metrópoli, sobre todo a Cádiz.

⁴³⁷ Carlos Andrés Amaya: "Desarrollo histórico del sistema urbano venezolano: modelos de organización." *Revista de Geografía de Venezuela*. Volumen 40, nº 2, Mérida (Venezuela), 1999, pp. 167-199.

El segundo puerto de relevancia es Puerto Cabello, situado al norte del estado de Carabobo, desde donde zarpan rumbo al puerto de Cádiz 53 naves, que en términos relativos significan un 13,55% sobre el total de las 391 llegadas de Venezuela. Se caracteriza fundamentalmente por la actividad exportadora de cacao, y en menor cuantía, añil y algodón a la dársena gaditana.

El tercer puerto a considerar es el de Cumaná, que aporta 39 barcos, o sea el 9,97% sobre los 391 que llegan de territorio venezolano. Cumaná, se consolidó en el siglo XIX como un puerto de tercera categoría, es decir, se encontraba entre los denominados puertos menores. Además, como el resto de los puertos venezolanos, los cumaneos comerciaban principalmente con Cádiz por motivos de reglamentos, no de utilidad.⁴³⁸ Cumaná, al igual que La Guaira y Puerto Cabello, triunfa en las exportaciones de cacao al puerto gaditano. Envía también remesas de otros productos como algodón, café, añil y quina.

Fundado por Pedro Maldonado en 1579, Maracaibo constituyó uno de los principales centros comerciales del Caribe durante gran parte del periodo colonial. Perteneciente al estado de Zulia, ocupa el cuarto lugar como puerto significativo y aporta una cantidad de buques similar al anterior: 34 embarcaciones procedentes de este puerto anclan en la dársena gaditana, lo que supone un 8,70% sobre el total de los 391. En 1800-1815, el tabaco de Barinas se enfielaba como “Tabaco de Maracaibo”. Entre los puertos españoles, especialmente al de Cádiz, llegaban “Café de Maracaibo”, “Cacao de Maracaibo”, “Algodón de Maracaibo”. Maracaibo que no producía nada lo comercializaba todo, y se imponía en el imaginario colectivo su preponderancia regional.⁴³⁹

En quinto lugar tenemos el puerto de Nueva Guayana, cuyas relaciones mercantiles con el puerto de Cádiz quedan determinadas por la presencia de 22 barcos en la dársena gaditana, lo que significa en términos relativos un 5,62% sobre el total de los 391 procedentes de Venezuela. La provincia de Guayana, territorio comprendido entre el río Orinoco y el río Esequibo, a través del puerto fluvial del primero, tenía una excelente conexión para dar salida, por la vía legal, a su producción, fundamentalmente de cueros, ganado y tabaco, para las colonias hispánicas en el Caribe, o bien para las colonias neutrales, o bien para la propia España, en el caso que nos ocupa, para Cádiz. Con motivo de las

⁴³⁸ Vázquez de Ferrer, Belín: “Instituciones económicas, comercio libre y movimiento comercial hispano-venezolano, 1765-1789”. En Memoria del IV Congreso Venezolano de Historia. Caracas 1983, página 373 y ss.

⁴³⁹ Germán Cardozo Galué: “Maracaibo: construcción de la identidad regional en el siglo XIX”. Revista de Historia y Ciencias Sociales. Volumen 21, nº 84, Caracas, octubre 2003, pp. 483-502.

interrupciones comerciales entre España y sus colonias en la década de los noventa del siglo XVIII y primera del XIX, (en 1800-1810 sólo tenemos 10 barcos guayaneses en el puerto de Cádiz, o sea, un 45,45% sobre las 22) se redescubrieron en Guayana las debilidades de su economía, que continuaba vinculándose con el mercado externo con muy pocos productos, fundamentalmente ganaderos, y sirviendo de intermediaria de la producción de Barinas que usaba el puerto guayanés como el principal para exportar e importar.⁴⁴⁰

Con relación a la región del Orinoco, tenemos el registro de 9 embarcaciones ancladas en el puerto de Cádiz, o sea, el 2,30% sobre las 391, de lo que se deduce que este territorio, al que da nombre el río que lo atraviesa, presenta unas relaciones comerciales con Cádiz a un nivel muy bajo, teniendo prácticamente el grueso de su tráfico en la etapa pre-independentista de 1800-1809, con la entrada de 8 bastimentos (88,88% sobre los 9) en la dársena gaditana. ¿A qué se debe tan reducido tráfico? Entendemos que las llanuras del Orinoco configuran a este territorio como un postpaís ganadero, poco integrado en la economía costeña, excepto a través de los productos menos perecederos de esta actividad, como pueden ser las pieles, producto de intercambio con Cádiz.⁴⁴¹

Por último, los puertos de Nueva Barcelona, Pampatar (Isla Margarita) y Vela de Coro, con 1 barco (0,2%) cada uno, respectivamente, son irrelevantes en el tráfico con Cádiz.

En los inicios del siglo XIX, hay que hacer una interesante observación. Como de costumbre, el bienio 1800-1801 aparece con un reducido número de barcos procedentes de Venezuela en el puerto de Cádiz, tan sólo 6, es decir, un 1,53% sobre los 391 llegados de la Capitanía General. Pues bien, aquí argumentamos que esta escasa cifra no sólo se debe a los efectos producidos por la guerra marítima con Inglaterra, que hizo decaer el comercio con la metrópoli, sino también a otra causa: al terrible impacto que la epidemia de fiebre amarilla causó en dos puertos venezolanos cruciales para el tráfico y sus exportaciones con Cádiz: La

⁴⁴⁰ La despoblación de la provincia era una de las primeras preocupaciones, para lo cual proponían la reducción del precio de 60 pesos por legua de tierras baldías para poder estimular la inmigración de los españoles que podrían provenir de Trinidad, La Española y Canarias y aumentar la defensa fortificando las entradas al río Orinoco. El estanco del tabaco, continuaba siendo observado como una de las primeras causas de la decadencia de la región, solicitándose de nuevo su abolición. Robinsón Meza: “Las preocupaciones económicas de los Capitulares de Guayana frente al reformismo y al liberalismo (1764-1814)”. *Pasado y presente. Revista de Historia*. Año 15, nº 30, Mérida (Venezuela), julio-diciembre de 2010, pp. 223-252.)

⁴⁴¹ Francisco Calvo García Tornel: “Notas sobre el estado de la agricultura venezolana en el período pre-independentista”. *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, LXV, nº 258. Caracas (Venezuela), 1982, pp.1-12.

Guaira y Puerto Cabello. Así lo hace constar en su obra Mike Aguiar Fagúndez: hubo un brote de fiebre amarilla en los puertos de La Guaira y Puerto Cabello. Este brote permaneció en dichas localidades entre los años 1798 y 1802, azotando de forma intermitente a la población de la Costa Central de la Provincia de Caracas.⁴⁴²

Ahora comentemos el período más significativo en el tráfico Venezuela-Cádiz, es decir, el trienio 1802-1804 en el que entran 150 naves, que significan el 38,36% sobre las 391 procedentes de la Capitanía General Venezolana. En la época colonial la base económica de las provincias venezolanas descansaba en la agricultura, la ganadería y el comercio exterior. Por ello, la sociedad venezolana estaba conformada fundamentalmente por agricultores y comerciantes, especializados en producir y comerciar con frutos de exportación. Gracias a una serie de medidas económicas tomadas por las autoridades coloniales que beneficiaron el comercio exterior y la demanda creciente en los mercados europeos (entre ellos el español y por consiguiente, en el caso que nos ocupa el mercado gaditano) de su gran producto de exportación, el cacao, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, la economía venezolana entró en un período de florecimiento hasta ese momento no conocido, que prácticamente tendría su continuidad (con un intervalo de acusado descenso -1805-1808- por la consabida conflagración marítima hispano-británica) en la época independentista, como luego analizaremos en el segundo período de relevancia que data de 1809-1811⁴⁴³.

Por otra parte es necesario subrayar que esta primera etapa de bonanza en el tráfico comercial de Venezuela con Cádiz, coincide con el período del intendente en Caracas Esteban Fernández de León, en su tramo final (1791-1803). Este administrador colonial comprendió que, para que las arcas venezolanas tuvieran buena salud, era preciso la existencia del estanco del tabaco y, aunque participó en el proyecto de abolición de éste, al final se convenció de que el hacerlo sería muy problemático y que su existencia ayudaba en gran manera a la Hacienda colonial.⁴⁴⁴ Hubo un

⁴⁴² Mike Aguiar Fagúndez: “La fiebre amarilla en la provincia de Caracas (siglos XVII-XVIII)”. Ensayos históricos. Anuario del Instituto de Estudios Hispanoamericanos. Volumen nº 12, 2ª Etapa. Caracas (Venezuela) 2000, pp.63-82.

⁴⁴³ Juan M. Morales Álvarez: “Aspectos sociales y económicos de Venezuela (1810-1830). II. Estructura económica” en Historia general de España y América. Volumen XIII. Emancipación y nacionalidades americanas. Coordinador Demetrio Ramos Pérez, Madrid 1992, pp. 457-462.

⁴⁴⁴ Una vez implantada en Venezuela, la renta del tabaco fue creciendo tan rápidamente que en muy poco tiempo la Intendencia tuvo en ella una eficaz ayuda para solventar parte de los problemas económicos que le afectaban; desde su implantación hasta 1803, la renta del tabaco produjo una utilidad líquida de 10.865.290 pesos fuertes. Juan Andreo García: “La última fase del Reformismo en Venezuela; Venezuela y los últimos intentos de Reforma Económica, (1790-1803).” Revista de Estudios Románicos. Nº 6 - ejemplar dedicado a: homenaje al profesor Luis Rubio-, Murcia 1989, pp. 1505-1520.

interés común entre él y los hacendados coloniales en agilizar el tráfico con la metrópoli, donde uno de los puertos más beneficiados fue el de Cádiz.⁴⁴⁵

Ahora toca realizar el estudio del tráfico de venezolano-gaditano en su segundo período destacado (1809-1811); 142 barcos zarpan de la costa venezolana rumbo a Cádiz que equivalen a un 36,31% sobre el total procedente de la Capitanía General de Venezuela. Una cantidad también elevada, teniendo en cuenta que este auge se halla inmerso dentro de un contexto histórico que podría tener ciertas dificultades para las relaciones mercantiles hispano-venezolanas: se trata de de la Revolución Caraqueña.

Pongamos especial énfasis en el primer año de este trienio, 1809, año de apogeo, que se constituye en el de mayor número de arribadas venezolanas en nuestro período investigado, según La Vigía: nada más y nada menos que 74 embarcaciones que suponen el 18,92% de las 391, donde la preponderancia de La Guaira se hace evidente con la aportación de 46 bastimentos (62,16% sobre los 74). El comercio de La Guaira con España demuestra en primer lugar la hegemonía andaluza y más concretamente la gaditana.

El año 1810 debemos de entenderlo como un año de aminoramiento o reducción del tráfico (no de hundimiento), pues en esta ocasión son 54 (13,81%), una cifra aceptable, los buques llegados de Venezuela a la dársena gaditana. Las relaciones mercantiles hispano-venezolanas (sobre todo el eje La Guaira-Cádiz), aunque sufrieran un descenso con el estallido de la Revolución Caraqueña el 19 de abril de 1810,⁴⁴⁶ no llegaron a interrumpirse ya que estaban establecidas sobre unas bases económicas de enorme solidez. Desde luego los menos interesados en romper este tráfico serían los propios venezolanos en rebeldía, pues no querrían quedarse sin su única balanza exterior favorable. Otra cosa muy distinta habría sido que este tráfico comercial estuviera encuadrado dentro de la concepción colonialista tradicional, con balanza contraria y extracción de caudales, pues en tal caso se habría terminado al día siguiente de la revolución. Es más, incluso podemos asegurar que Vela de Coro, Maracaibo y Guayana no

⁴⁴⁵ Juan Andreo García: La Intendencia en Venezuela: D. Esteban Fernández de León, Intendente de Caracas, 1791-1803. Murcia, 1990, página 145.

⁴⁴⁶ Fue así como en esta fecha, el Ayuntamiento de Caracas depuso al capitán general D. Vicente Emparán y Orbe y al intendente Basadre y gobernó a casi todas las provincias de Venezuela, en nombre de Fernando VII hasta el 5 de julio de 1811, cuando solemnemente se declaró la independencia total de los reinos de España. Nació así el primer país independiente de Hispanoamérica, llamado Confederación Americana de Venezuela. Juan M. Morales Álvarez: “Aspectos sociales y económicos de Venezuela (1810-1830). III. El malestar político peninsular y su impacto en la economía venezolana” en Historia ...pp.461-463).

secundaron el movimiento de emancipación y se convirtieron en focos realistas, lo que pone de manifiesto que la insurrección no había adquirido carácter generalizado.⁴⁴⁷

Sin embargo en el año 1811, la situación de las relaciones mercantiles venezolano-gaditanas ofrece una panorámica totalmente distinta. Son únicamente 14 las naves que procedentes de Venezuela recalán en el puerto de Cádiz, es decir, que en términos relativos se traduce en un 3,58% sobre las 391. O sea, uno de los años más pobres que registramos en las referidas relaciones. ¿Por qué? Indudablemente por el bloqueo de las costas venezolanas (sobre todo Puerto Cabello y La Guaira) por parte de los realistas ante el avance de los rebeldes criollos, también denominados patriotas. Esta acción fue decretada el 21 de enero por el ministro del Consejo Supremo Regio, Antonio Ignacio Cortabarría, enviado a Venezuela para tal menester. Utilizó como base de operaciones a Puerto Rico y las provincias que en la costa firme se mantenían fieles, como eran Coro y Maracaibo. Este bloqueo decretado por la Regencia, aunque poco efectivo en la realidad, supuso un golpe para el comercio caraqueño. No olvidemos que los mercados naturales de su principal producto de exportación, el cacao, eran precisamente Cádiz y Veracruz.

El bloqueo se extiende hacia la costa oriental venezolana, territorio al que también afectó el corte del tráfico con Cádiz. Consciente de la importancia estratégica de las provincias orientales y sobreestimando el poder de los monárquicos residenciados allí, el Comisionado Cortabarría envió una expedición a Cumaná comandada por Lorenzo Fernández de la Hoz, quien bloqueó con un centenar de hombres y una escuadrilla el 3 de julio de 1811 las costas cumanas, donde permaneció por espacio de veintidós días, pero la defensa del puerto a manos de los patriotas dirigidos por Vicente de Sucre venció esa invasión realista.⁴⁴⁸ Ese año, no saldría de Cumaná con dirección a Cádiz ningún barco en el citado año, según hemos podido recabar de los datos de la Vigía.

Para finalizar el estudio de nuestro apartado de Venezuela, subrayemos que en el período 1812-1815 llegan de esta Capitanía General 74 barcos, un 18,92% sobre el total de los 391 buques. No son muchos, pero bastante para una región claramente insurgente, ¿Por qué?

La respuesta estriba en que, durante la época de la independencia a raíz del 19 de abril de 1810 y debido al bloqueo de las costas venezolanas

⁴⁴⁷ Marina Alfonso Mola: "Armadores..." pp. 452-487.

⁴⁴⁸ José Ramírez Medina. "La ruptura colonial en Cumaná (1810-1814)". *Revista Mañongo* n° 23. Año XII. Volumen XII- julio-diciembre 2004, pp. 1-33. Carabobo (Venezuela).

por los realistas, Venezuela abrió sus puertos a los países amigos y neutrales para comerciar con éstos, sobre todo con los Estados Unidos. Sin embargo, a raíz de 1812, con motivo de la guerra anglo-estadounidense, se colapsó este comercio en favor de una recuperación del de la metrópoli, en el caso que nos ocupa Cádiz, mercado muy importante para el cacao venezolano, desde donde llegaba al resto de los mercados europeos.⁴⁴⁹

En el año 1812, únicamente entran en el puerto de Cádiz 4 barcos de Venezuela, es decir un 1,02% sobre los 391 llegados de esa colonia, 3 de Maracaibo y 1 de La Guaira. El primer puerto venezolano, realista; el segundo en poder de los insurgentes.

Durante 1813 llegan a Cádiz 23 barcos procedentes de Venezuela, o sea, que traducido a términos relativos resulta un 5,88% sobre todos los llegados de esa Capitanía. Llegan 10 de La Guaira, 10 de Puerto Cabello, 2 de Guayana y 1 de Cumaná. Son bastantes: ¿por qué? Este hecho se explica, porque esas embarcaciones han debido de salir de los citados puertos entre el 1 de enero y el 2 de agosto de 1813, período en el que se hallan bajo dominio realista, puesto que con posterioridad a la última fecha citada, y tras la conocida Campaña Admirable de Bolívar, tiene lugar la proclamación de la II República y esos enclaves portuarios (salvo Guayana) pasan a manos de los patriotas.

Situándonos en al año 1814, registramos un brusco descenso de entradas venezolanas en Cádiz. Ello fue producto del terrible escenario bélico en que se convirtió la región a comienzos de ese año, resintiéndose su comercio exterior de manera muy acusada. Los puertos fueron sometidos a bloqueo por unos y otros contendientes, y algunos lugares de embarque adquirieron peso decisivo en los acontecimientos.⁴⁵⁰ Sólo 7 bastimentos (1,79%), 3 procedentes de Puerto Cabello, 2 de Nueva Guayana, 1 de Vela de Coro y, por último 1 de La Guaira, registra la Vigía.

Finalmente, en 1815 aparece un número notable de bastimentos en la dársena gaditana, procedentes de Venezuela. Se trata de 40 buques, una enormidad, es decir, el 10,23% sobre el total de los 391 llegados desde esa Capitanía General. De La Guaira llegan 19, 14 de Puerto Cabello, 4 de Guayana, 2 de Cumaná y, por último, 1 de Pampatar (Isla Margarita). ¿A qué se debe este repunte de embarcaciones? Nuestra respuesta se fundamenta en que la expedición ordenada por Fernando VII y comandada

⁴⁴⁹ Juan Manuel de la Serna: “El Caribe en la Encrucijada de su Historia (1780-1840)”. Panoramas de nuestra América, nº 8. México, 1993, página 36.

⁴⁵⁰ Adolfo Rodríguez Rodríguez: “La exportación durante la Independencia” en Trama y ámbito del comercio de cueros en Venezuela (un aporte del conocimiento de la ganadería llanera). Boletín Americanista nº 31, Barcelona 1981, página 189.

por el teniente general Pablo Morillo, más conocido por “El Pacificador”, que partió de Cádiz el 17 de febrero con 10.000 hombres, fue fundamental en la dinamización del tráfico. El 3 de abril de 1815 comienza la reconquista de Venezuela con la llegada a sus costas de su poderosa expedición, rindiéndose la isla Margarita, importante reducto republicano. En principio acabó con la rebelión y a lo largo del año se consiguió ocupar los puertos restantes de La Guaira, Puerto Cabello y Cumaná en manos de los insurgentes, que habían detenido el tráfico hacia la metrópoli.⁴⁵¹

2.3.8. NUEVA GRANADA.

Del virreinato de Nueva Granada registramos la entrada de 76 barcos en el puerto de Cádiz, o lo que es lo mismo, el 4,22% sobre los 1.797 entrados que llegan de la América española. Pobre, escaso bagaje el que presenta esta área. El período más importante es el de 1802-1804 con la arribada de 38 embarcaciones, es decir, el 50,00 % sobre los 76.

Los puertos de Nueva Granada que participan en el movimiento portuario gaditano son, en primer lugar, Cartagena de Indias con 61 buques que equivalen al 77,21% sobre los 76 y que exportan fundamentalmente las mercancías de algodón, cacao, café, quina, oro y pesos fuertes. En menor cuantía llegan remesas de carey, palo de tinte (moraleta y de Campeche), azúcar, bálsamo, añil, cueros y zarzaparrilla.

Hemos de significar que ya desde 1795 uno de los representantes de mayor relevancia en las relaciones mercantiles de Cartagena de Indias con Cádiz era el gaditano Baltasar Amador. Sus hijos Juan de Dios y Martín José eran los dependientes. El predominio de los comerciantes gaditanos en el comercio entre España y Cartagena de Indias a fines del siglo XVIII es un reflejo más del predominio de Cádiz en el comercio colonial en ese siglo, lógico ya que sigue llevando más de las tres cuartas partes de todo el comercio. La estrecha relación de Cádiz con Cartagena de Indias fue de ida y vuelta. Ya hemos comentado acerca de los gaditanos que se asentaron en

⁴⁵¹ Sólo existía el precedente de un hecho de tales dimensiones, un ejército de 10.000 hombres en 1777, cuando la guerra hispano-portuguesa por la Colonia del Sacramento aconsejó la recuperación del territorio por medio de un fuerte contingente armado mandado directamente desde España: pero en este caso el enemigo no era de casa. El Ejército Expedicionario de Costa Firme tenía el definido propósito de devolver a la Capitanía General de Venezuela su fisonomía tradicional. Pretendía, además, servir de apaciguador en una serie de conflictos que habían estallado con el establecimiento de la I República de Venezuela y cuya gestación se había estado madurando desde los finales del XVIII: a través de una serie de movimientos revolucionarios que perseguían reivindicaciones sociales, intencionalidades económicas y aspiraciones separatistas. Francisco de Solano: “La imagen de Venezuela vista por el militar profesional (1815-1820)”. *Estudios Latinoamericanos*, 6, p. II (1980), pp. 241-278.

Cartagena para dedicarse al comercio de ultramar. Pero lo mismo sucedió en sentido contrario con muchos comerciantes cartageneros.⁴⁵²

Las continuas guerras en que se vio involucrada España parecen haber perjudicado la marcha de los negocios de Esteban Baltasar Amador, ya que en varias ocasiones hizo peticiones a las autoridades para que le dieran permisos para emprender acciones que le permitieran mitigar los perjuicios causados por las interrupciones del comercio. Las décadas finales del siglo XVIII y comienzos del XIX fueron de crisis casi continua para el comercio exterior de Cartagena, como resultado de las guerras con Inglaterra y Francia que sostuvo España. Este hecho se comprueba observando en el cuadro el bienio 1800-1801, en el que según La Vigía sólo entran en el puerto gaditano 3 barcos (3,94%) procedentes de Nueva Granada. Para hacer frente a la crisis del tráfico comercial entre Cartagena de Indias y Cádiz y viceversa, inevitablemente se estimuló el contrabando y, probablemente, algunos sectores de la producción interna. En este sentido se pronunciaba el virrey Pedro Mendinueta y Múzquiz en su informe emitido en 1803.⁴⁵³ Esta situación también puede hacerse extensiva al cuatrienio 1805-1808, durante el cual sólo llega 1 barco (1,26%) al puerto gaditano, debido a la reanudación de las hostilidades hispano-británicas en diciembre de 1804.

Para concluir, el estudio de la actividad económica en las décadas finales del Imperio Español en América de la familia que en Cartagena de Indias fundó el gaditano Esteban Baltasar Amador, pone de relieve la importancia de las redes sociales. Los Amador se beneficiaban de pertenecer a una extensa red familiar, a la red de los comerciantes con vínculos estrechos con Cádiz y a la red de los criollos que dominaban la vida política, social y económica de Cartagena de Indias. Sin embargo, desde 1810 esta familia estaba muy menguada, debido principalmente a las dramáticas consecuencias que sobre sus vidas tuvo la participación de su familia en la lucha por la independencia. A causa de ello, los Amador en el

⁴⁵² Adolfo Meissel Roca: "Entre Cádiz y Cartagena de Indias: La red familiar de los Amador, del comercio a la lucha por la independencia americana." *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial* n° 12. Cartagena de Indias, julio de 2004, pp. 1-29.

⁴⁵³ "Declarada la guerra con la Nación Británica al mismo tiempo que S.M. se dignó destinarme a este mando (1797), he sido un testigo, no indiferente, de la casi absoluta interrupción del comercio entre la Metrópoli y el Reino, y de su consiguiente suplantación en parte por el contrabando... así es que a excepción de uno u otro buque mercante que afortunadamente vino a este Reino en todo el tiempo de la guerra, puede con razón decirse que cesó el comercio nacional". Aseguraba Mendinueta que el reciente establecimiento de la paz había introducido un clima de seguridad en la navegación pero no "la frecuencia y actividad del giro, visto el pequeño número de expediciones que han venido de España desde 1782 hasta la fecha (1803)". Margarita González: "La política económica virreinal en el Nuevo Reino de Granada: 1750-1810". *Anuario colombiano de Historia Social y de la Cultura. Volumen 11*. Bogotá 1983, pp. 162-164.

período 1811-1815 quedaron arruinados, dispersos y derrotados.⁴⁵⁴ Curiosamente, este período, según la Vigía, coincide con un descenso paulatino de entradas de barcos procedentes de Cartagena de Indias en el puerto de Cádiz, que deterioran las relaciones mercantiles entre estos dos puertos hasta sumirlas en la más profunda decrepitud: pues consideramos que sólo 13 barcos arribados en un quinquenio, resulta una cifra bajo mínimos. Son los efectos de la proclamación de la I República de Colombia, tras la independencia absoluta de Cartagena de Indias.

El segundo puerto neogranadino es Santa Marta, que aporta 11 naves (14,47%) y que transportan a Cádiz los productos del algodón y la quina como prioritarios, enviando también en cantidades más reducidas tabaco, azúcar, cacao, café y palo de tinte. Unos guarismos que indican una considerable diferencia con el puerto de Cartagena de Indias. Las relaciones comerciales entre Santa Marta y Cádiz eran mínimas: el año que más buques samaritanos recalaban en Cádiz es el de 1810 con 3¿Cómo se explica esta situación?

El puerto de Santa Marta era de los más importantes de la costa del Caribe, pero en la época colonial se vio eclipsado por la influencia y preponderancia que alcanzó el de Cartagena en las relaciones mercantiles entre la metrópoli y el Reino de Nueva Granada. Santa Marta fue elevada a sede episcopal y más tarde a capital de provincia, pero nunca llegó a adquirir demasiada importancia mercantil, al menos en lo que a comercio legal se refiere. Cartagena se convirtió en el principal puerto de la región, plaza con gran fortaleza militar y comercial; Santa Marta en una zona privilegiada para el contrabando. Desde los albores del siglo XVII, era un puerto que prácticamente vivía del comercio ilícito, y después de la liberación del comercio a fines del siglo XVIII, indudablemente, ésta era la principal actividad de la que sobrevivían sus habitantes. Cronistas y gobernantes de la época e investigadores actuales, concuerdan en afirmar que Santa Marta no fue bien explotada y por el contrario, se encontró sumida perennemente en una pobreza absoluta.⁴⁵⁵ Sin embargo, es

⁴⁵⁴ Adolfo Meissel Roca: “Entre Cádiz y Cartagena de Indias...” pp. 1-29.

⁴⁵⁵ Se vio abocada por ser un subpuerto de la corona, a utilizar como mecanismo de supervivencia y acumulación de riquezas, al contrabando, al estar Santa Marta sumisa por no poder comerciar (o a hacerlo a muy reducida escala) debido a la política de restricción impuesta por la corona, - ya que el único puerto autorizado era Cartagena - y haber montado los ingleses, franceses y holandeses, sobre todo por la influencia extranjera que éstos ejercían durante la Guerra de Sucesión, un productivo comercio de contrabando a partir de sus bases mercantiles en el Caribe, desde donde establecieron rutas de comercio ilegal con México a través de Veracruz, con el Perú por el Istmo de Panamá y con la Nueva Granada, por medio de Cartagena y Santa Marta. Jorge Elías Enrique Caro: “El desarrollo portuario de Santa Marta y su incidencia en el crecimiento económico y social de la ciudad: 1770-1860”. En El Desarrollo Portuario

conveniente recordar que en 1776 fue elevada a puerto menor. Si tenemos en cuenta este hecho, y con ello no queremos incurrir en ninguna contradicción, tenemos que considerar que esta última afirmación de subdesarrollo total, no lo fue tanto.

No obstante, las respuestas de las dos ciudades en los momentos determinantes de la Independencia serán contradictorias: los samaritanos tomarían la opción realista, a diferencia de los cartageneros, que se mostrarían deseosos de autonomía e independencia ¿Por qué estas tendencias opuestas? La respuesta estriba en que como Cartagena encabezó el movimiento hacia una fórmula de gobierno con cierta autonomía dentro del imperio, primero, y luego a la independencia total, Santa Marta quizás decidió asumir una actitud contraria con la esperanza de reemplazar a su rival como potencia comercial en caso de que fuese restaurado el viejo orden.⁴⁵⁶

La Vigía de Cádiz no especifica de qué puertos llegan las 4 embarcaciones restantes (5,26%), procedentes del territorio denominado Costa (o Tierra) Firme, que en tiempos coloniales era el nombre que se le daba a Venezuela, Istmo de Panamá y los territorios caribeños de Colombia. Las relaciones comerciales de la Costa o Tierra Firme con el puerto de Cádiz quedan determinadas por el envío a esta última ciudad de correspondencia que muy bien pudiera ser oficial y privada y cuyo contenido versa sobre conversaciones sostenidas por el general Pablo Morillo con las autoridades militares, de hacienda, justicia, marina, sanidad, ayuntamientos y otros cargos administrativos ubicados en ese territorio, reuniendo un inapreciable acervo de noticias directas desde todos los frentes, que revelan con detalles las acciones bélicas, cualidades humanas de sus habitantes, producciones, datos geográficos y en general el estado ruinoso que ofrecían entonces aquellos inmensos territorios como consecuencia de las contiendas independentistas.⁴⁵⁷ También hallamos en el registro exportaciones de frutos indeterminados.

de Santa Marta y su incidencia en el crecimiento económico y social de la ciudad, a partir de un estudio Cliométrico: Siglos XVIII – XX. Santa Marta (Colombia), Junio 2008, pp. 1-23).

⁴⁵⁶ Juan Manuel Martínez Fonseca: “Santa Marta en la independencia: el pragmatismo y la insurrección”. *Folios. Segunda época* n° 32. Santa Marta, segundo semestre de 2010. pp.61-72.

⁴⁵⁷ Pilar León Tello: “El Ejército Expedicionario de Costa Firme”. *Documentos del Conde de Torrepano conservados en el Archivo Histórico Nacional. Volumen I*. Madrid, 1985, página 5.

2.3.9. REINO DE QUITO.

Antes de comenzar el estudio, y aunque este Reino lo tratamos independientemente, hemos de hacer constar lo siguiente: por una Real Cédula del 27 de mayo de 1717 la Real Audiencia de Quito fue suprimida al tiempo del primer establecimiento del Virreinato de Nueva Granada.⁴⁵⁸ El 7 de febrero de 1720 fue restablecida al suprimirse el Virreinato neogranadino, quedando dependiente del Perú hasta 1739 en que, al ser restablecido el Virreinato de Nueva Granada, se integró a su jurisdicción y, nuevamente, a partir del 7 de julio de 1803 fue anexionada al Perú por el virrey José Fernando de Abascal, quien tuvo una actuación decisiva sofocando la rebelión de los insurgentes, pues el referido virreinato se convirtió en un bastión realista.⁴⁵⁹ Con respecto a esta cuestión anexionista, hemos de decir que tampoco cabe duda de que esta medida beneficiaba más a Lima que a Guayaquil (y no digamos a Quito).⁴⁶⁰

En el análisis de este área (que en líneas generales coincide con el actual Ecuador) sólo contabilizamos 2 naves, de tipología indeterminada, que entran en el puerto de Cádiz, una en marzo y otra en noviembre de 1803, que equivalen al 0,11% sobre el total de las 1.797 arribadas de la América española. Llegan de Guayaquil, el único puerto de salida de la exportación de cacao del área. Además, descargan en la dársena gaditana otras mercancías como cascarilla, cobre, estaño y pesos fuertes.

Al principio del siglo XIX la Audiencia o Reino de Quito estaba en decadencia. Quito perdía el control eclesiástico, jurídico y financiero sobre algunas de sus provincias a finales del siglo XVIII y principios del XIX. Tal vez el golpe más duro fue el perder el control militar y administrativo

⁴⁵⁸ María Teresa Molino García: “Nueva Granada” en Historia General de España y América: América en el siglo XVIII. Los primeros Borbones, Volumen 11. Coord. Luis Navarro García. Madrid 1983, pp. 599-646.

⁴⁵⁹ La Real Orden de 7 de julio de 1803 se dispone que la gobernación de Guayaquil pase a depender del virreinato de Lima, la única explicación de tal cambio es la necesidad de mejorar la situación defensiva de tan importante puerto, que en caso de ataque puede recibir más fácilmente ayuda desde Lima por mar que desde Bogotá (estaba sujeta a Nueva Granada) por tierra. Pero si bien la metrópoli podía guiarse por consideraciones de índole defensiva, no cabe duda de que existían sectores guayaquileños que, en virtud de sus vinculaciones mercantiles, estaban interesados en la anexión. María Luisa Laviana Cuetos: “Entre Quito y Lima: la disputa por Guayaquil a comienzos del siglo XIX” en José de San Martín y su tiempo, Luis Navarro García (ed.) Sevilla 1999, pp. 209-215.

⁴⁶⁰ El historiador Hamerly, un tanto forzadamente, deduce que la transferencia de jurisdicción no fue sino una fórmula ensayada por la Corona española para revitalizar la maltrecha economía peruana, compensándola así por la pérdida de Charcas a raíz de la creación del virreinato del Río de la Plata en 1776. Hamerly, Michel T.: Historia social y económica de la antigua provincia de Guayaquil. 1763-1842, Guayaquil, 1973, página 36.

sobre Guayaquil, su provincia más próspera, en 1803. Perdió el referido Reino aún más autoridad y estatus político debido al declive económico de la sierra asentada en el entorno que le rodea.⁴⁶¹

Esta situación condujo pues, al vacío total desde el punto de vista comercial que se produce con posterioridad al referido año, ya que no se contabiliza ninguna entrada quiteña en la etapa 1804-1815.

2.3.10. PERÚ.

Del virreinato del Perú vienen 70 buques, que en términos relativos representan el 4,22% sobre el total de los 1.797 entrados en el puerto de Cádiz procedentes de la América española. Encontramos el período de mayor afluencia de bastimentos a la dársena gaditana, en el cuatrienio 1809-1812 con 33 naves, es decir el 47,14% sobre las 70 entradas, todas ellas procedentes del Callao-Lima. Las mercancías procedentes del referido virreinato son las que a continuación se detallan: cascarilla, cacao, cobre, estaño, oro y pesos fuertes, fundamentalmente. A renglón seguido, y en menor cuantía, hallamos remesas de arroz, lana de vicuña y carnero, añil, bálsamo y pertrechos de guerra. Puntualicemos que la singladura de este tráfico entre la metrópoli y el Perú y viceversa, adentrándose en el mar del Sur, se hacía a través del Cabo de Hornos⁴⁶². En el análisis de este Virreinato podemos cinco etapas perfectamente distinguidas unas de otras.

La primera la de 1800-1801, caracterizada por la crisis cuyos factores determinantes ya conocemos de antemano: el conflicto bélico con Inglaterra desde 1796, al que se suma el bloqueo inglés de Cádiz. A esto habría que añadir el tráfico de los países neutrales, medida adoptada con carácter provisional y esporádico para sostener el comercio que pronto se iba a convertir en una fuente de abusos, puesto que al principio los permisos a los extranjeros sólo reconocían la utilización de los buques, no el comercio directo. Todas estas circunstancias pesaban en el ánimo de los comerciantes gaditanos que no se decidieron a asumir demasiados riesgos en sus expediciones. Todo ello movería al Consulado de Lima a solicitar del virrey, Manuel Antonio de Arredondo, la prohibición de extraer caudales con destino a España.⁴⁶³ Los efectos de esta argumentación se demuestran en las 2 únicas embarcaciones entradas procedentes del Perú en el puerto de Cádiz en 1800-1801, 1 en cada año, según la Vigía.

⁴⁶¹ Jaime Edmundo Rodríguez Ordóñez.: “ El Reino de Quito 1808-1810.” En 1808. La eclosión juntera en el mundo hispano. Coord.. Manuel Chust Calero, Méjico 2007. pp. 162-191.

⁴⁶² Ibidem.

⁴⁶³ Carmen Parrón Salas: “El comercio de El Callao con España en vísperas de la emancipación (1797-1808).” Revista Áreas n° 7, Murcia 1986, pp.33-54.

Uno de los puntos en debate de los últimos años ha sido determinar cuál era la tendencia económica en el Perú, en vísperas de la Independencia: ¿crecimiento o decadencia? Quienes sostuvieron la tesis de una economía en declive, apuntaron hechos como el desplazamiento del comercio del Callao a los puertos de Valparaíso y Buenos Aires, así como la pérdida de la riqueza minera del Alto Perú. Mientras que los que defendieron la primera, mostraron como pruebas la vigorosa recuperación de la producción de plata en el Perú y el incremento de la recaudación fiscal.⁴⁶⁴

La segunda etapa podemos situarla cronológicamente en 1802-1804 y viene caracterizada por una ligera y débil recuperación, motivada por la tregua de las hostilidades hispano-británicas. Tenemos 11 entradas de barcos limeños en la dársena gaditana, que equivalen al 15,71% sobre el total de las 70 arribadas procedentes del virreinato del Perú.

Una tercera etapa que comprende el período 1805-1808 definida por una nueva y total depresión, debido a la guerra con Inglaterra, declarada a este país por España en diciembre de 1804. Como prueba irrefutable de esta situación, las relaciones de El Callao-Lima con el puerto de Cádiz son inexistentes, pues no arriba a éste ningún barco del Virreinato del Perú. 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.⁴⁶⁵ Esta operación, la de recurrir al comercio de neutrales, explica la total ausencia de bastimentos en la dársena gaditana durante el cuatrienio 1805-1808. En estos años los neutrales drenaron caudales en volumen respetable. Pero, si no recalaban en el puerto de Cádiz, ¿cuál era su destino? Concretamente fluyeron hacia dos ámbitos: el germano danés (Hamburgo-Tonningen-Copenhague) y el estadounidense (Boston). Con destino a Hamburgo o Tonningen se extrajeron 793.000 pesos fuertes en 1807-1808; Copenhague debió recibir 62.000 y Estados Unidos absorbió 124.700.⁴⁶⁶ En definitiva de 1805 a 1808 el tráfico transoceánico volvió a padecer un nuevo receso. Las guerras contra Inglaterra hicieron más mella en el comercio de Lima que después la guerra emancipadora.

⁴⁶⁴ Carlos Contreras Carranza: "El legado económico de la Independencia de Perú". Universidad Pontificia Católica. Documento de trabajo n° 301. Lima, 2010. pp 1-31.

⁴⁶⁵ John Robert Fisher: El comercio entre España... página 54.

⁴⁶⁶ Carmen Parrón Salas: "El comercio de El Callao con España..." pp. 33-54.

Profundicemos ahora en el estudio del período más relevante, es decir, la cuarta etapa que data de 1809-1812, con algunas fluctuaciones ascenso-descenso. Como afirmamos al principio, el puerto de Cádiz registra la arribada de 33 naves procedentes del Callao-Lima, es decir el 47,14% sobre las 70 entradas del virreinato del Perú. ¿Por qué sucedió esto?

Durante la segunda fase del comercio neutral, de 1808 a 1810, se produjo la invasión de España por Napoleón y la inversión de las alianzas, dado que Inglaterra pasó a ser aliada de España en su lucha contra la Francia revolucionaria. En este contexto, la libertad del comercio llegó a ser prácticamente total, de forma que la mayoría de los puertos de las colonias americanas pudieron comerciar libremente con los buques extranjeros. Sin embargo, y con lo que vamos a decir a continuación no queremos incurrir en ninguna contradicción, el Perú siempre fue reticente a la llegada de estas embarcaciones. Al igual que lo habían hecho los anteriores virreyes, José Fernando de Abascal fue un acérrimo defensor del monopolio y no permitió, en líneas generales, ni el arribo ni la partida de embarcaciones neutrales.⁴⁶⁷ Como prueba de ello, según la Vigía, podemos observar en el cuadro nº 4 como en el bienio 1809-1810 de los 18 barcos entrantes (25,71% sobre los 70) en Cádiz, 14 fragatas y 2 navíos son españoles (88,88% sobre los 18) y sólo 2 fragatas portuguesas (11,11%). O sea, que fueron los barcos españoles los que propiciaron el alza de entradas y, por consiguiente, el aumento del tráfico mercantil El Callao-Cádiz. Hay indicios, según John R. Fisher, que sugieren que la importancia relativa del Perú como mercado se incrementó después de 1810, a medida que las actividades revolucionarias en el Río de la Plata animaban a los comerciantes gaditanos a despachar sus navíos a El Callao, en lugar de hacerlo a Montevideo o Buenos Aires.⁴⁶⁸ Esta afirmación también la refuerza Carmen Parrón Salas cuando argumenta que Lima se fue configurando como la posibilidad y alternativa segura para el comercio metropolitano, reasumiendo el negocio realizado hasta entonces con Buenos Aires. Es probable que se deba a esta circunstancia el que entre 1810 y 1815 el tráfico y giro limeño con España no se colapse en ningún momento a pesar de las guerras de emancipación, aunque como decíamos al principio haya diversas fluctuaciones.⁴⁶⁹

⁴⁶⁷ Cristina Mazzeo de Vivó: "El comercio colonial en el siglo XVIII y su transformación frente a las coyunturas de cambio. Crisis del sistema mercantil español: las consecuencias de la invasión napoleónica". En Compendio de Historia Económica del Perú. Tomo III. Economía del período colonial tardío. Editor Carlos Contreras. Lima 2010, pp. 271-273.

⁴⁶⁸ John R. Fisher: El Perú Borbónico 1750-1824. Lima 2000, pp. 120-121.

⁴⁶⁹ Carmen Parrón Salas: "Comercio exterior de Lima: El circuito español, 1778-1821." En Europa e Iberoamérica: Cinco siglos de Intercambio. Vol. II. Coordinadora M^a Justina Sarabia Viejo. Sevilla 1992, pp. 671-692.

Si bien no existen muchos estudios de casos de comerciantes en el Perú, se ha podido rastrear la dinámica de algunas familias destacadas por sus actividades y el volumen de sus transacciones. Una de ellas es la familia Lavalle, integrada por José Antonio de Lavalle y Cortés, el principal organizador de las actividades mercantiles, cuyo padre había sido corregidor en Piura, y dos de sus hijos, Juan Bautista en Lima y Antonio radicado en Cádiz, quienes mantuvieron una relación mercantil muy fluida hasta 1812. Este comerciante fue uno de los principales exportadores de cascarilla, cobre y estaño a España.⁴⁷⁰

¿Qué tenemos que argumentar con relación a la quinta y última etapa fechada en 1814-1815? Cádiz recuperó parte de su negocio limeño con el regreso de Fernando VII (obsérvese el citado bienio en el que entran 20 barcos en el puerto de Cádiz, o sea el 28,57% sobre el total de los 70 procedentes de Perú), que no especuló ni vendió más de esas típicas licencias de comercio neutral que habían primado entre 1800 y 1807 y de las que habían sabido valerse los Cinco Gremios Mayores de Madrid. La referida autora, Parrón Salas, dice que aunque se afirme que con el retorno del “Deseado” prácticamente desaparecieron las licencias de tráfico neutral con Perú, ello no significa que el monarca diera satisfacciones a las burguesías de Lima y Cádiz, sino todo lo contrario: abrió a los ingleses y a sus buques, el comercio con el Perú, a pesar del repunte citado en la singladura El Callao-Lima-Cádiz en 1814-1815.⁴⁷¹

En resumen, Perú siguió siendo, generalmente pues ya hemos advertido de los períodos negativos del tráfico El Callao-Lima-Cádiz, un mercado favorable para los exportadores españoles entre 1801 y 1820, principalmente debido a que la fortaleza de su economía basada en la plata persistió hasta la segunda década del siglo XIX, y a la relativa firmeza con la cual sus virreyes resistieron el contrabando y el ingreso a sus puertos de naves neutrales: Ambrosio O’Higgins, Marqués de Osorno, por ejemplo, fue uno de los pocos virreyes que dio la bienvenida a la Real Orden del 20 de abril de 1799, que revocaba el permiso dado en 1797 para comerciar entre España y América en buques neutrales, informándole al gobierno metropolitano, exactamente al secretario de Estado de Estado de Carlos IV, Miguel Cayetano Soler, que la había recibido “con mucho gusto”.⁴⁷²

⁴⁷⁰ Cristina Mazzeo de Vivó: “El comercio colonial en el siglo XVIII y su transformación frente a las coyunturas de cambio. Los cambios borbónicos a mediados del siglo XVIII: papel protagónico de los comerciantes en el Virreinato del Perú”. En *Compendio de Historia...* pp.261-263.

⁴⁷¹ Carmen Parrón Salas: *De las Reformas borbónicas a la República: El Consulado y el comercio marítimo de Lima (1778-1821)*. Murcia 1995, pp. 485-489.

⁴⁷² John R. Fisher: *El Perú Borbónico ...* pp. 120-121.

2.3.11. RÍO DE LA PLATA.

La fundación de este Virreinato de las Provincias Unidas del Río de la Plata, tuvo lugar con carácter definitivo el 27 de octubre de 1777, y abarcó los actuales territorios de Argentina, Bolivia, Uruguay, Paraguay, parte del sur de Brasil y el norte de Chile. Las relaciones mercantiles de esta área con el puerto de Cádiz, según la Vigía, sólo se establecen con los territorios comandados por las ciudades de Buenos Aires y Montevideo, respectivamente.

El Río de la Plata, ocupa un lugar notable en nuestro movimiento portuario con referencia a las procedencias, exactamente el cuarto lugar. Son 208 barcos los que zarpan desde allí con rumbo a Cádiz, es decir el equivalente al 11,57% sobre el total de los 1797 llegados de la América española. El puerto de Montevideo es el que adquiere mayor relevancia con 187 buques, o sea, en términos relativos significa el 89,90% de los 208 buques procedentes de dicho virreinato. Las exportaciones montevidéanas a la dársena gaditana se determinan por la presencia de productos como cueros, cacao, chapas de asta, carne de vacuno, cobre, lana y pesos fuertes, fundamentalmente. En cantidades menores encontramos remesas de cascarilla, estaño, sebo, azúcar, café, quina y oro. El puerto de Buenos Aires aporta un total de 21 buques al comercio con Cádiz (10,09%). Las exportaciones bonaerenses son prácticamente las mismas que las del puerto de Montevideo. Los períodos más relevantes en cuanto al tráfico se refiere son los de 1802-1804, en el cual entran 77 bastimentos, es decir, el 37,01% sobre el total de los 208 y el de 1809-1811 en el que se registra, una cifra mayor, son 98 embarcaciones que recalán en el muelle gaditano, equivalentes al 47,11%.

Los ríos Paraná y Uruguay fueron las mejores vías para integrar un vasto territorio al mercado ultramarino ya que por ellos circulaban los bienes de exportación e importación, los cuales podían salir o entrar únicamente por los puertos de Buenos Aires y Montevideo. El diseño de esa red de circuitos mercantiles potenció durante la primera mitad del siglo XIX dos conflictos básicos: uno, entre algunas regiones interiores y los porteños en tomo a la libre navegación de los ríos; y otro, entre Buenos Aires y Montevideo por lograr la hegemonía en el manejo del tráfico.⁴⁷³

⁴⁷³ Roberto Schmit y Miguel Rosal: "Política comercial, flujos mercantiles y negocios: Buenos Aires y Montevideo frente al comercio exterior rioplatense en el siglo XIX.". Revista de Indias. Volumen LIX, n° 215, Madrid, 1999. pp. 91-122.

Como antecedente a nuestro estudio, argumentemos que con la resolución del 2 de febrero de 1778, que extendió a la provincia de Buenos Aires la autorización para el Libre Comercio, inaugurado para las islas de Barlovento en 1765, se abrió una nueva etapa en el tráfico del Río de la Plata con las diversas regiones españolas, situación que se vio perfeccionada, meses después, con la promulgación del Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias. Para entonces, una larga lucha se había llevado a cabo, con el objeto de romper con los dictados monopolistas de Cádiz y, particularmente, con las restricciones a que estuvo sometida el área rioplatense, como consecuencia de la férrea actitud demostrada por el comercio limeño.⁴⁷⁴

Sin embargo, como ya hemos señalado, Cádiz, pese al proceso aperturista, mantuvo la primacía del intercambio, tanto por la estructura montada tradicionalmente como por sus vinculaciones y experiencia en el tráfico. El puerto gaditano siguió siendo el principal punto de concentración del movimiento comercial con las colonias, situación a la que no escapó el Río de la Plata.⁴⁷⁵

Hemos observado que el peso del tráfico en las relaciones mercantiles rioplatenses en 1800-1815 con el puerto de Cádiz, lo lleva Montevideo. ¿Por qué sucede esto? Creemos que tanto la ubicación geográfica como las condiciones portuarias dieron preferencia a Montevideo (aportación de 187 buques) frente a Buenos Aires (sólo 21 bastimentos), y de ahí que rápidamente se extendieran en aquella zona las medidas de control destinadas a organizar adecuadamente el tráfico y a evitar el contrabando. A la prevención, que tiene constante presencia en la documentación emanada de las más altas autoridades metropolitanas, se sumó el interés por la promoción y el adecuado desarrollo del tráfico mercantil.⁴⁷⁶

Montevideo se beneficia a partir de 1740 de la llegada de los navíos de "registro suelto" y de sucesivas disposiciones que permitieron ampliar el comercio exterior. Lugar de llegada de los buques-correo, sede del Apostadero Naval, puerto terminal para los barcos destinados al Plata y recalada obligatoria para los que se dirigen al Pacífico, su significación

⁴⁷⁴ Esta apertura, que afectaba a los rioplatenses, venía acompañando a un proceso reformista que extendía sus alcances a vastas posesiones del Imperio, y de ahí que las medidas gubernamentales alcanzaran una dimensión mucho más amplia. Ya no se trataba solamente de posibilitar el movimiento naviero y mercantil desde y hacia el Río de la Plata, sino de permitir, como contrapartida, que el mismo se desarrollara con una serie de puertos españoles. (Hernán Asdrúbal Silva: El comercio entre España y Río de la Plata (1778-1810). Madrid 1993, página 39.

⁴⁷⁵ *Ibidem* ... página 30.

⁴⁷⁶ *Ibidem* ... página 17.

económica se acrecienta en muy pocos años. La creación del Virreinato que vincula al Plata con el Alto Perú y otras regiones, también beneficia a Montevideo, principal puerto del Estuario. A partir de 1778, y sobre todo después de la paz de 1783 con Inglaterra, crece constantemente el comercio por Montevideo, merced a las condiciones de su puerto y a nuevos privilegios que le va otorgando la Corona. En especial se beneficia del tráfico negrero, de la venta de tasajo a Cuba, de las disposiciones que autorizan a importar y exportar desde y hacia colonias extranjeras y - durante las guerras con Inglaterra- de las negociaciones con neutrales.⁴⁷⁷

Montevideo, en 1800, fue intermediaria entre el mercado exterior y Buenos Aires, con la que se enfrentó en la llamada "lucha de puertos". No pocas veces las planchas de cobre o estaño, el cacao, el cuero y la cascarilla, esperaban en los depósitos montevidianos (bajo el cuidado del hombre de confianza de la ciudad) el barco que habría de llevarlos a Cádiz. Una polémica acerba entre monopolistas y librecambistas acerca de si los cueros eran bienes exportables por ser "frutos del país" hizo que en un par de oportunidades se suspendieran los envíos al exterior. Además, apenas se hicieron sentir nuevamente la presión del predominio marítimo inglés en los mares y la vulnerabilidad de la flota española, se frustraron las posibilidades comerciales hasta el punto de que hacia 1800 había más de cuatro millones de cueros en el puerto de Montevideo, apilados sobre soportes a la espera de compradores.⁴⁷⁸ Como prueba de esta afirmación, tenemos que en 1800 sólo entra 1 buque procedente de Montevideo en el puerto de Cádiz. En años posteriores, las relaciones mercantiles entre ambos puertos irían aumentando, como veremos al final de este apartado.

¿Qué podemos comentar con respecto al puerto de Buenos Aires? ¿Por qué quedó relegado, desde el punto de vista comercial a un segundo lugar? Buenos Aires fue desde los inicios de su fundación (llevada a cabo la primera vez en 1536 por Pedro de Mendoza y en una segunda ocasión, ya creación oficial de la urbe, en 1580, por Juan de Garay) una ciudad-puerto, pero en nuestro período investigado, 1800-1815, aún no contaba con instalaciones portuarias aceptables. La economía se sustentaba principalmente en la ganadería.⁴⁷⁹

⁴⁷⁷ Lucía Sala de Touron: "El mostrador montevidiano" en Ángel Rama (Dir.) Enciclopedia de la Historia Uruguaya. Tomo I. Capítulo 8. Montevideo 1968 (Uruguay), pp. 143-159.

⁴⁷⁸ Roberto P. Payró: "Progresos y retrocesos económicos" en Historia del Río de la Plata: Tomo I: la aventura colonial española en el Río de la Plata: Conquista, colonización, emprendimientos. Del Descubrimiento hasta la Revolución de mayo de 1810. Buenos Aires 2007-2008 (Argentina), pp.133-168.

⁴⁷⁹ Lidia González y Silvana Luverá: Ciudad de Buenos Aires. Un recorrido por su historia. Buenos Aires (Argentina) 2009. Páginas 23 y 31.

En el virreinato del Río de la Plata a comienzos del siglo XIX, el comercio exterior, signado por el monopolio impuesto por España y por el comercio ilegal practicado por extranjeros y criollos, estaba concentrado en el puerto de Buenos Aires. Sin embargo y por lo que a nuestro estudio respecta y tras el correspondiente análisis, su participación en las relaciones comerciales con el puerto de Cádiz, según la Vigía, es más tardía que la del puerto de Montevideo, es decir, no comenzarían, y a muy corta escala, hasta 1806. En 1806-1808, sólo destacamos la presencia de 3 buques bonaerenses en la dársena gaditana, o sea un 1,44% de los 208 barcos llegados desde el virreinato del Río de la Plata, por lo que del bagaje del tráfico de Buenos Aires con Cádiz podemos deducir que no pudo ser más pobre en el citado trienio. Las causas y las ventajas de Montevideo, están determinadas por la ubicación geográfica y las pobres condiciones de las instalaciones portuarias. Pero además, hay una tercera causa, importantísima a mi juicio, distinta a las demás, que determina el escaso tráfico en el trienio señalado. Nos referimos a los efectos producidos por las invasiones inglesas a la ciudad de Buenos Aires de 1806 y 1807.

Y ahora pasemos a analizar los dos períodos más relevantes de las relaciones comerciales rioplatenses con el puerto de Cádiz. El primero viene definido por los años 1802-1804, trienio en el que el número de bastimentos procedentes del virreinato del Río de la Plata entrados en la dársena gaditana asciende a 77 embarcaciones, todas ellas arribadas de Montevideo y que equivalen al 37,01% sobre el total de los 208 buques llegados del referido territorio. El virrey Joaquín del Pino y Rozas decretó durante el trienio referido la casi total prohibición de la exportación de cueros en buques extranjeros, pero no en barcos españoles. Esta decisión hizo incrementar el tráfico del puerto de Montevideo con Cádiz. Ello se demuestra en que con relación a las 77 naves arribadas a Cádiz, según la Vigía, 69 (89,61%) son españolas y tan sólo 8 (10,39%) portuguesas.

El período 1809-1811 registra la entrada de 98 barcos rioplatenses en el puerto de Cádiz, es decir, el 47,11% sobre el total de los 208. Constituye, pues, el período cumbre de nuestro estudio, con un aumento considerable con respecto al primer período, cifrado en 21 buques más. De estas embarcaciones 79 llegan de Montevideo (80,61% sobre las 98) y 19 (19,38%) de Buenos Aires. De 35 barcos que entraron en el año 1809 en el puerto de Cádiz, 33 (94,28%) fueron españoles y tan solo 2 (5,71%) ingleses. Y todo ello, a pesar de que el virrey Baltasar Hidalgo de Cisneros, nombrado por la Junta Central de Sevilla ese año, decretó la apertura de comercio, quizás presionado por los criollos, para que disfrutaran de las

ventajas ofrecidas por ésta los mercaderes británicos ubicados a ambos márgenes del Río de la Plata.⁴⁸⁰

Cundo se derrocó al virrey Cisneros, la Junta Revolucionaria de Buenos Aires, liderada por Manuel Belgrano, a partir del 25 de mayo de 1810 adoptó una nueva política económica. Se levantó la prohibición de comerciar con extranjeros (otorgándose prioridad a los ingleses) y de exportar lingotes de plata y oro. Pero si esto es cierto y si es verdad que el libre comercio impuesto por el movimiento insurgente liquidó todas las barreras monopolísticas impuestas por los españoles, y si además, como se afirma, Liverpool reemplazó a Cádiz como metrópoli, nos resulta un tanto extraño que, según la Vigía, en 1810 entrasen 48 barcos (48,97% sobre los 98 del período 1809-1811) en el puerto de Cádiz, y que de éstos, tan sólo 1 sea inglés y los 47 restantes españoles. Por otra parte, de las citadas 48 embarcaciones, 39 vienen de Montevideo y únicamente 9 de Buenos Aires. ¿Por qué esa hegemonía de Montevideo?

El 30 de junio de 1809, Cisneros viene con una orden dada por la Regencia metropolitana de anular la Junta de Montevideo, acción que profundizó la división entre los poderes de los dos lados del estuario de la Plata. Mientras que Montevideo se mantenía fiel a la máxima institución peninsular (la Regencia), Buenos Aires la desconocía y constituía su propia Junta, la Junta de Mayo, pretendiendo que su actitud fuera imitada por los restantes pueblos del virreinato, lo que acentuó la ruptura entre las dos ciudades.⁴⁸¹ A raíz de este suceso, naturalmente, Montevideo monopolizó prácticamente todo el comercio con España, sobre todo con Cádiz.

Por otra parte, Buenos Aires, desde 1809, se había convertido en base del movimiento mercantil y naviero rioplatense vinculado al extranjero, lo cual no significa que en Montevideo no transitaran los extranjeros, sino, simplemente, que a través de este puerto se mantuvieron los lazos con España, fundamentalmente con Cádiz, a nivel mucho más intenso que con la ciudad bonaerense, incluso en los albores de la Revolución.⁴⁸²

Cuando en 1811 llegó al poder el nuevo gobierno denominado el Triunvirato, que estuvo en el poder entre el 23 de septiembre de 1811 y el 8 de octubre de 1812, formado por Juan José Paso, Feliciano Chiclana y Manuel de Sarratea, se sintió obligado a rebajar en un tercio los derechos

⁴⁸⁰ Roberto P. Payró: *Historia del Río de la Plata: Tomo I: la aventura colonial española en el Río de la Plata...* pp.245-246.

⁴⁸¹ Julio Sánchez Gómez: "Montevideo y la Banda Oriental en los tiempos de la Constitución" en *Los diputados americanos en las Cortes de Cádiz* (en prensa). Universidad de Salamanca.

⁴⁸² Hernán Asdrúbal Silva: *El comercio entre España...* página 123.

de círculo que pagaba el importador o exportador extranjero y favoreció todavía más al comercio inglés suprimiendo la obligación que tenían los importadores de esa nacionalidad de servirse de consignatarios porteños, al tiempo que los impuestos de importación se redujeron enormemente para así evitar el contrabando⁴⁸³. De manera que, la política librecambista adoptada operó como un imán para los comerciantes extranjeros y particularmente para los británicos. De ahí que la cantidad de barcos españoles rioplatenses en el puerto de Cádiz, se cifre solamente en 15 durante 1811 (15,30% sobre los 98).

Para finalizar el estudio del apartado del virreinato del Río de la Plata, digamos que la etapa 1812-1815 es prácticamente irrelevante en cuanto a las relaciones comerciales del referido virreinato con Cádiz. Basamos esta afirmación en la escasa cifra de buques procedentes de esa colonia que recalcan en la dársena gaditana: 19 naves montevidéanas en el citado cuatrienio que equivalen a un 9,13% sobre el total de los 208 que llegan de Río de la Plata. Pobre bagaje el obtenido.

Los antiguos comerciantes ligados con Cádiz fueron algunos de los principales perdedores de la Revolución. El comercio quedó pronto en manos de los comerciantes ingleses, que cada vez acentuaron más su presencia en 1812-1815, apoyados principalmente por la población criolla y los sublevados, en el estuario rioplatense, mientras que las regiones interiores (Misiones, Corrientes y Entre Ríos) volcaron sus no tan abundantes capitales a la producción ganadera.⁴⁸⁴

Estamos completamente seguros de que ese descenso de embarcaciones entrantes en el puerto de Cádiz procedentes del Río de la Plata, se debe también en parte al segundo sitio y la caída de Montevideo, escenario clave de la lucha por la Independencia entre realistas e insurgentes. Cada vez zarpaban menos barcos con destino a España, ya que la guerra colapsó casi por completo el tráfico entre el primer puerto de la Banda Oriental y la metrópoli. Montevideo sería sitiada por segunda vez en 1812-1814 y su caída en el último de los años mencionados sellaría de hecho la independencia del virreinato del Río de la Plata.⁴⁸⁵ Por eso, no extraña que en 1815 no entre ningún barco en Cádiz.

⁴⁸³ Roberto R. Payró: "Economía y Finanzas (1810-1817)" Historia del Río de la Plata: Tomo II: Peripecias de la organización nacional en los países del Río de la Plata y sus vecinos. De la revolución de mayo de 1810 a la caída de Rosas. Buenos Aires (Argentina), 2008, pp. 105-118.

⁴⁸⁴ Gabriel Di Meglio: "Algunas claves de la Revolución en el Río de la Plata (1810-1820)" en Bicentenario de la Independencia de América Latina. Presentadores. Hendrik Kraay / Jurandir Malerba. Revista do Estudos Iberoamericanos. Volumen 36, nº 2. Porto Alegre (Brasil), julio-diciembre 2010, pp. 266-287.

⁴⁸⁵ El bombardeo de 1811, las incursiones de fuerzas navales realistas en 1812-1813 en el río Paraná y el desembarco en costas santafesinas, derrotado por San Martín, operaron como factores que indujeron al

En resumen, podemos considerar que el tráfico entre la América española y el puerto de Cádiz en nuestro período investigado, a pesar de las circunstancias adversas sufridas por la guerra marítima con Inglaterra, la guerra de la Independencia y los brotes de insurgencia habidos en las colonias españolas, hechos que produjeron algún que otro altibajo ya comentado, fue aceptable. Los 1.797 barcos llegados a la dársena gaditana así lo demuestran. Haciendo una valoración global de este tráfico, en cuanto a las áreas más significativas se refiere, el peso del mismo lo llevan las Antillas españolas, donde sobresale la hegemonía de Cuba con 518 barcos, a continuación baja muchísimo Puerto Rico, con 99 buques, y finalmente, la Capitanía General de Santo Domingo muestra cifras de un tráfico bajo mínimos, es decir, tan sólo aporta 4 embarcaciones. A renglón seguido, destacan las aportaciones de Nueva España con 400 bastimentos, Venezuela con 391 y, por último, Río de la Plata con 208. Las áreas con una menor relevancia son Nueva Granada con 76 embarcaciones, Perú 70 y Honduras 23. Cierran la relación de provincias de Ultramar, con un tráfico casi imperceptible, las regiones de Florida con 6 y Reino de Quito con el puerto de Guayaquil, de donde únicamente proceden 2 barcos.

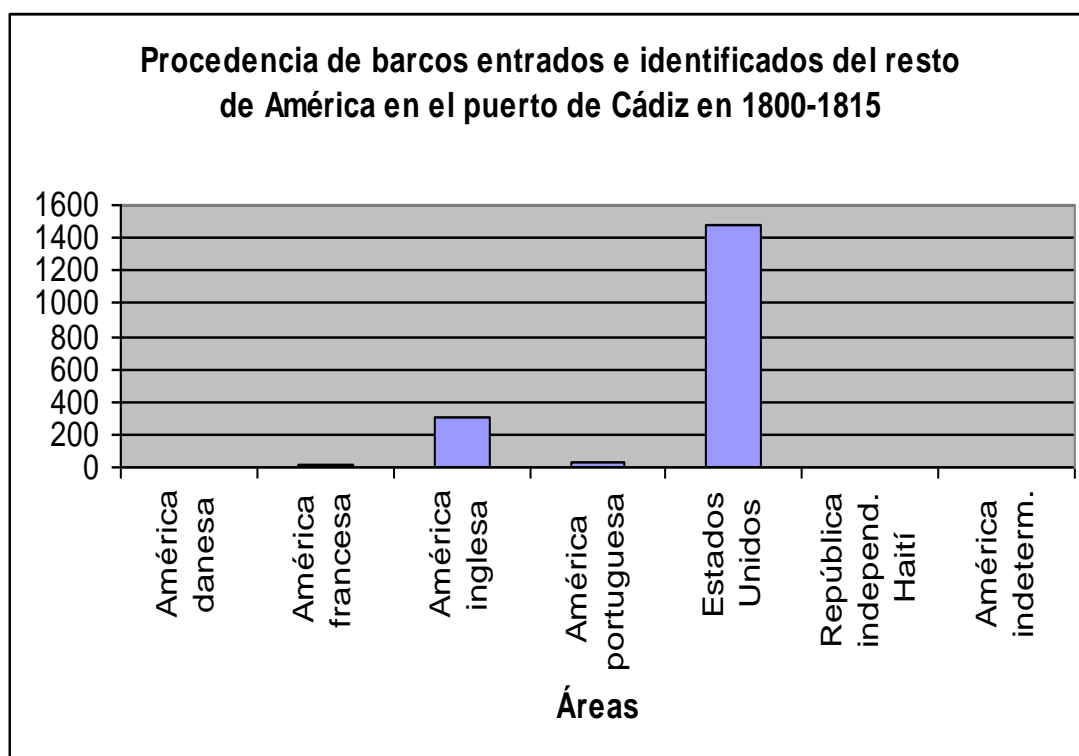
gobierno de Buenos Aires a formar una flota patriota. Esa flota estaría comandada por el Almirante Brown, quien en el combate del puerto del Buceo -Montevideo- (1814) derrotaría a la realista y bloquearía a la Montevideo sitiada. La caída de esta en 1814 alejaría los frentes de guerra de Buenos Aires. La ciudad capital podía respirar. (Miguel Ruffo: "Bicentenario de un bombardeo naval a Buenos Aires. La libertad bajo fuego." Diario Trascarton. La Paternal, Villa Mitre y alrededores. Año 19, n° 220, julio 2011. Buenos Aires (Argentina), página 10.

Procedencias de los barcos entrados e identificados del resto de América en el puerto de Cádiz en 1800-1815

Cuadro nº 5

ÁREAS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL	%
A.D.(St. Thomas)	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0,22
A.F.(S.Domingue)*	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0,22
A.F. (Guadalupe)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0,11
A.F. (Cayena)	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,11
A. I. (Canadá)	0	0	18	9	8	0	1	1	11	31	44	28	30	38	45	34	298	16,43
A.I. (Antillas)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0,05
A.P. (Brasil)	0	6	0	1	0	0	1	0	1	1	1	0	1	3	3	5	23	1,26
Estados Unidos	46	12	104	82	105	53	60	37	6	138	208	215	204	127	6	70	1.473	81,24
Rep. Indep Haití	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0,05
A. (Indeterm.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	5	0,27
TOTAL	47	20	127	95	113	53	62	38	18	170	257	246	235	168	55	109	1.813	99,96%
%	2,59	1,10	7,00	5,23	6,23	2,92	3,41	2,09	0,99	9,37	14,17	13,51	13,01	9,26	3,03	6,01	99,96%	

Gráfico nº 5



Abreviaturas:

A.D.= América danesa.

- **Saint Thomas = Isla Santo Tomás (Caribe).**

A.F. = América francesa.

- **S. Domingue = Santo Domingo. Desde 1800 a 1809 la República Dominicana está bajo administración francesa, recibiendo el nombre de Saint Domingue.**

- **Guadalp.= Isla de Guadalupe.**

- **Guayana francesa = Cayena.**

A.I. = América inglesa .

- **Canadá y Antillas inglesas.**

A.P. = América portuguesa.

- **Brasil.**

Rep. Indep. Haití = República independiente de Haití.

A. (Indeterm.) = América (indeterminadas).

2.4. Procedencias de los barcos entrados e identificados del resto de América en el puerto de Cádiz en 1800-1815.

2.4.1. AMÉRICA DANESA.

Figura con una exigua cantidad de entradas de buques. Sólo 4 bastimentos llegan de las Antillas danesas (1 en 1800, 2 en 1802 y 1 en 1811), que se traducen en un 0,22% sobre el total de los 1.813 procedentes del resto de América vienen 3 naves (75% sobre las 4 embarcaciones) de la isla de Saint Thomas (situada en el Caribe, en el archipiélago de las Islas Vírgenes). Las relaciones mercantiles de estas islas con Cádiz se basan en la exportación de azúcar, cacao, algodón y palo de tinte. 1 buque (25%) procede de la Isla de Saint Croix -Santa Cruz- (en el mismo archipiélago anterior, pero al sur) y exporta aguardiente y ron al puerto de Cádiz.

La América danesa representa poco en el concierto comercial español de aquella época, pero sí en el internacional. Los daneses no entraron en la carrera del comercio sino después de los españoles, franceses, ingleses y holandeses. Así es que encontraron el Nuevo Mundo ya repartido entre las otras potencias: solo con mucha dificultad pudieron alcanzar algunas porciones de aquel rico botín, pero no descuidaron dar a esas débiles posesiones todo el valor de que podían ser susceptibles. Luego de varias décadas de actividades comerciales en Asia, la corona de Dinamarca dirigió su interés al Caribe, donde colonizaron, en 1657, la isla de Saint Thomas, que abandonaron poco después. En 1671 la volvieron a ocupar estableciendo en ella el puerto y ciudad de Charlotte Amalie, el primer asentamiento permanente de los daneses en el Caribe.⁴⁸⁶

2.4.2. AMÉRICA FRANCESA.

Con relación a la América francesa no hay mucho que comentar, salvo decir que la comunicación de Cádiz con las posesiones francesas en las Antillas del Caribe fue muy escasa, con una aportación poco relevante por no decir casi nula. Sólo 8 barcos en 16 años, o sea el 0,44% sobre los 1813 procedentes del resto de América, que quedan distribuidos de la siguiente manera: 1 bastimento en 1801 (12,5% sobre los 8), 3 en 1802 (37,5%), 3 en 1803 (37,5%) y, finalmente 1 en 1811 (12,5%). De estas

⁴⁸⁶ Jorge Enrique Hardoy: *Cartografía urbana y colonial de América Latina y el Caribe*. Buenos Aires 1991, página 319.

embarcaciones, 4 buques procedían de Saint Domingue (1802-1803) con remesas de algodón, 2 de la Guayana francesa (Cayena) (1802-1803) con productos como cueros, algodón, cacao, clavo y pimienta; por último, 2 de la Isla de Guadalupe en 1802 y 1811 (azúcar y café). La explicación que estriba en que la República Dominicana en 1795, tras la Paz de Basilea, fue adquirida por Francia y perdió su contacto desde el punto de vista comercial con España.⁴⁸⁷

2.4.3. AMÉRICA INGLESA.

Analizamos ahora la presencia de la América inglesa, que ocupa el segundo lugar después de Estados Unidos, con la aportación de 299 barcos que equivalen a 16,494% sobre el total de los 1.813 procedentes del resto de América. Sobresale el período 1808-1815 con 262 naves, es decir el 87,62% sobre las 299, siendo el año de mayor registro el de 1814 con 45 bastimentos, o sea el 15,05% sobre el total de las arribadas de la América inglesa. Es lógico que se alcancen estas cifras ya que figuran dentro de la etapa que corresponde a la alianza hispano-británica en la contienda contra el invasor francés. Hay que subrayar que estas procedencias de los barcos de la América inglesa son de dos áreas distintas. En primer lugar, Canadá con 298 naves (99,66% sobre las 299), que en su gran mayoría parten de la isla de Terranova (Newfoundland) representada por el importante puerto de Saint John's, la isla de Nueva Escocia y sus enclaves portuarios de Halifax y Dartmouth. Otros puertos de menor calibre son Gaspé, Saint Andrew y Paspebiac. Según los datos proporcionados por la Vigía, la relación mercantil de Canadá con Cádiz (salvo la isla de Foley que aporta peletería y grasa de ballena) queda establecida por la exportación del bacalao. Por el Tratado de París que en 1783 puso fin a la Guerra de la Independencia Americana, se reconoció, definitivamente, la soberanía británica de los territorios de Terranova y Nueva Escocia que eran unos excelentes bancos de pesca del bacalao no sólo para los británicos, sino también para los vasco-franceses.⁴⁸⁸ En segundo lugar aparecen las Antillas inglesas: sólo 1

⁴⁸⁷ El tráfico comercial de Santo Domingo fue muy inferior al menos por lo que se refiere al número de embarcaciones que lo realizaban, al que se desarrollaba con las colonias americanas. Andalucía y principalmente Cádiz seguiría siendo durante todo el siglo XVIII nexo de unión entre Santo Domingo y la Península, nexos que sólo se romperá cuando en 1795 la Española sea cedida a la República Francesa por el tratado de Basilea. María del Rosario Sevilla Soler: "El comercio entre Santo Domingo y Andalucía (1750-1795)". *Andalucía y América*, Sevilla 1981, pp. 137-148.

⁴⁸⁸ Al finalizar la guerra entre Francia e Inglaterra en 1816, los vascos se desentendieron de una actividad pesquera a la cual habían estado tan ligados durante trescientos años. A lo largo del siglo XIX fue cuando los armadores vasco españoles habían desistido ya de enviar sus barcos a Terranova, por parte de los vasco franceses aún se mantuvo, aunque tímidamente la actividad en aquellas pesquerías, donde algunos armadores de Bayona, Ciboure y San Juan de Luz, habían establecido sus factorías en las islas de Saint Pierre et Miquelon, mediante las cuales surtían de bacalao tanto a la metrópoli como a otros países, particularmente sudamericanos o de Las Antillas. Juan Landeta Bilbao: *Aportación del estudio de la pesca del bacalao en el área del Atlántico Norte*. Cádiz 1996, página 97.

embarcación procedente de la isla de Cayo Santo Domingo (sur de las Bahamas, diminuta isla muy próxima al noreste de Cuba), que exporta a Cádiz azúcar, algodón y otros frutos.

2.4.4. AMÉRICA PORTUGUESA.

La entrada en escena de la América portuguesa aparece con 23 barcos, o lo que es lo mismo, el 1,26% sobre el total de los 1.813 que llegan del resto de América. Las cifras más destacadas de esta procedencia están distribuidas como sigue: 6 barcos en 1801 (26,08% sobre los 23) y 5 buques (21,24%) que arriban en 1815. Todo ello nos lleva a la conclusión de que la relación comercial con Brasil es más bien exigua que otra cosa, ya que en definitiva la andadura de la economía colonial estuvo marcada por un desarrollo cíclico, correspondiente a las exigencias de los mercados europeos, en especial del portugués.⁴⁸⁹ Los puertos más importantes son los de Bahía de Todos los Santos, Río de Janeiro, Ceara, Maranhão, Pará y Pernambuco. Desde todos ellos se exporta a Cádiz azúcar,⁴⁹⁰ palo brasilete⁴⁹¹, tabaco, café y algodón sobre todo, además de otros productos en menor cuantía como pueden ser goma y arroz. Con respecto al café brasileño, muy estimado por su exquisita calidad, hay que subrayar que, a finales del siglo XVIII y a principios de la siguiente centuria, su cultivo se extendió rápidamente desde las zonas del norte (Pernambuco y Bahía), hacia el sur (Río de Janeiro, sobre todo). En el año 1801 se exportaban 1.500 toneladas, difundiéndose desde Lisboa por toda Europa⁴⁹². Como receptor de esa exportación, tenemos que incluir lógicamente a España que, pese a sus reducidas relaciones mercantiles con la colonia brasileña en nuestro período investigado, alcanzó a beneficiarse de ese despegue del sector cafetero.

⁴⁸⁹ Economía basada en la exportación de tabaco y sobre todo del algodón del que incluso se afirma que se exportaron a Lisboa a principios del siglo XIX una cantidad de 130 a 140.000 balas. Bartolomé Bennassar: la América española y la América portuguesa. Siglos XVI-XVIII, Madrid 2004, página 275.)

⁴⁹⁰ Ya desde mediados del siglo XVI, Brasil produjo más azúcar que los territorios americanos de España, tanto que la Corona portuguesa recaudó de las exportaciones de azúcar brasileño, solamente en el siglo XVII, 200 millones de libras esterlinas. Vojislav Pekic: "El desarrollo económico". Brasil, el gigante del sur, Madrid, 1991, página 167.

⁴⁹¹ El monopolio de Portugal para el comercio del palo brasilete, la famosa madera roja del litoral, constituyó una fuente de enormes ganancias. Ibidem.

⁴⁹² Juan Carlos Caravaglia y Juan Marchena: América latina de los orígenes a la Independencia. Tomo II. La sociedad colonial Ibérica en el siglo XVIII. Capítulo IX: el Brasil colonial. Barcelona, 2005, pág. 419.

2.4.5. ESTADOS UNIDOS.

Con respecto a los Estados Unidos y haciendo un pequeño preámbulo de la cuestión, hay que subrayar que la presencia de esta nación en Cádiz no es exclusiva de nuestro período investigado, es decir, posee un antecedente muy claro: la aplicación del Real Decreto del comercio de neutrales de noviembre de 1797, fecha en que son 81 los buques de Estados Unidos que entran en el puerto, según datos del Vigía que recoge Marina Alfonso Mola en su obra⁴⁹³. Aunque esta norma sólo autorizaba a los puertos europeos, fueron los estadounidenses los que principalmente aprovecharon la concesión de este permiso, emergiendo como el gran reexportador de y hacia el continente americano (Norteamérica, América Central, Antillas y Sudamérica)⁴⁹⁴. Esta cuestión también es corroborada por Francisco Morales Padrón,⁴⁹⁵ quien afirma que ese decreto (dictado por la necesidad de evitar disturbios en América) se reveló trascendental para la penetración en el sistema comercial hispanoamericano de comerciantes y productores extranjeros.

Centrándonos ya en nuestro período investigado, subrayemos que Estados Unidos aporta una cantidad de 1.473 barcos lo que en términos relativos representa el 81,25% sobre el total de las 1.813 entradas, una cifra enorme, cercana a las entradas procedentes de la América española que aportó 1.797 embarcaciones, suma inferior a la de la América no hispana.

Los puertos estadounidenses más significativos en las relaciones mercantiles de Estados Unidos con Cádiz, son los que a continuación se detallan.

⁴⁹³ De hecho, el comercio veracruzano se surtía de los cargamentos aportados por los buques norteamericanos y por los cubanos, que a su vez, se habían surtido por el mismo canal y no hacían más que redistribuir las mercancías de las excolonias británicas. Por lo tanto, se pueden distinguir dos tipos de “comercio neutral”, el que se practica en la metrópoli usando barcos extranjeros y el que se hace en las colonias abriendo los puertos al tráfico internacional. Marina Alfonso Mola: “El comercio...” Trafalgar ...pp. 259-298.

⁴⁹⁴ (Ibidem)

⁴⁹⁵ Fueron los Estados Unidos, quienes más se beneficiaron de esta disposición debido a vinculaciones previas establecidas con Luisiana, Florida, Cuba y Chile. Con Luisiana (que fue española hasta 1.803), las Trece Colonias tenían contactos desde su época colonial. Cuando se da el permiso en 1.797 ya los marinos de los EE.UU. y comerciantes estaban familiarizados con el mecanismo del comercio en La Habana, Nueva Orleans y Valparaíso. Francisco Morales Padrón: Historia de unas relaciones difíciles (Estados Unidos- América española). Madrid 1987, página 28.

En primer lugar, tenemos el puerto líder en procedencias de barcos. Se trata de Nueva York con la aportación de 341 buques que equivalen al 23,15% sobre el total de los 1.473 arribados de Estados Unidos y que exportan como productos fundamentales harina, duelas, carne, tocino, tabaco, café y salmón. En menor cuantía traen remesas de pimienta, tablas, queso y cacao. El segundo enclave portuario importante lo encontramos en Filadelfia, desde donde llegan a Cádiz 220 barcos (14,93%) con harina, tabaco y algodón principalmente; luego como productos secundarios traen arroz, añil, palo de Campeche, carne y trigo. En tercer lugar, aparece Boston con 194 naves (13,17%), que descargan en la dársena gaditana arencones, bacalao y harina, sobre todo; otras mercancías arribadas son queso, café y cacao. El cuarto puerto en importancia es Norfolk con 154 bastimentos (10,45%), que transportan remesas de arroz, duelas, harina y tabaco como productos básicos; a renglón seguido manteca, carne y arroz cierran el cupo de exportaciones de esta ciudad. Clasificado en quinta posición, figura el puerto de Baltimore, que aporta 139 barcos (9,43%) con harina, arroz y duelas como mercancías fundamentales; le siguen azúcar, café y cacao. En sexta posición tenemos el puerto de Charleston con 80 buques (5,43%), donde el arroz es la exportación fundamental y, en menor cuantía, hallamos registros de cacao, algodón y duelas. Alejandría contribuye, en séptima posición, con 69 bastimentos (4,68%), cuyo principal producto es la harina y en menor grado la barrilla, azufre y cera. El puerto de Salem, con 33 barcos (2,24%), se encuentra en octava posición; los productos exportados son arroz, duelas y tabaco; en menor calibre hallamos cera, bacalao, frijoles y goma. El noveno puerto destacado es Marblehead con 24 naves (1,63%); su producto más representativo es el bacalao; le siguen la madera, frijoles, café y azúcar. En décimo lugar, se halla el área de Virginia con 22 barcos (1,49%), que aportan fundamentalmente tabaco y algodón. El área de Carolina del Norte, en undécima posición, figura con la representación de 20 buques (1,35%), que exportan harina y duelas. El duodécimo puerto es Providence, desde donde zarpan rumbo al puerto de Cádiz 17 barcos que equivalen al 1,15%; dentro de sus bodegas se registran productos como el arroz, principalmente, y en menor cuantía algodón y harina. Portsmouth ocupa la decimotercera posición con 14 bastimentos (0,95%), siendo el bacalao el único producto destacado en la exportación de este puerto. Nueva Orleans, ubicada en decimocuarta posición, se suma también a la relación de puertos que han contribuido al desarrollo de las relaciones mercantiles entre Estados Unidos y Cádiz aunque, eso sí, con pocos buques, ya que únicamente son 11 naves (0,75%) las que arriban desde allí, y sus exportaciones se basan en productos como tocino, duelas y tabaco.

Tenemos también otros puertos del litoral atlántico de Estados Unidos, pero carecen de relevancia en el tráfico mercantil con Cádiz, por sus insignificantes aportaciones, como son Wiscasset, Portland, Savannah, Beverly, Newcastle, Nuevo Londres, Gloucester y Georgetown entre otros.

Después de la exposición de estos enclaves portuarios, hay que plantearse la siguiente interrogante: ¿por qué nos encontramos con esa nutrida concentración de bastimentos estadounidenses en el puerto de Cádiz durante nuestro período investigado de 1800-1815?

La respuesta está en que la oportunidad para la expansión mercantil de los Estados Unidos la proporcionó su actitud de neutralidad durante las guerras revolucionarias de Europa, una vez que había logrado estabilizar su gobierno interior.⁴⁹⁶ La actividad exportadora y mercantil norteamericana con Cádiz, que comenzó a incrementarse desde entonces gracias a la demanda extraordinaria que produjeron las guerras y las crisis agrícolas en la Europa de finales del siglo XVIII y primeras décadas de 1800, se convirtió en especialmente intensa desde 1796 hasta prácticamente 1815, hasta el punto de ser los principales protagonistas del abastecimiento de harinas y productos alimenticios, pero también el sostén del comercio de reexportación de los coloniales sudamericanos y de las islas del Caribe (principalmente de Cuba, ya que será sobre todo en los años que van de 1793 a 1815 cuando las guerras europeas den un papel predominante al comercio de Estados Unidos en el ámbito cubano⁴⁹⁷) y del comercio internacional.

En el bienio 1800-1801 se observa, según puede apreciarse en el cuadro nº 5 de la Vigía, una participación de 58 barcos estadounidenses, cifra que si nos paramos a pensar contrasta de manera evidente con la de las demás áreas del resto de América, ya que prácticamente no hay entradas de éstas en el citado bienio por las causas expuestas en anteriores ocasiones.⁴⁹⁸

Esta línea se va a incrementar en el período 1802-1804, en pleno republicanismo jeffersoniano, en el que se refleja un claro repunte de las procedencias de barcos norteamericanos, aunque exista una leve caída en 1802. Son 291 buques los que recalán en la dársena gaditana, que equivalen

⁴⁹⁶ Jesús Pradells Nadal: *Diplomacia...* ppágina 572.

⁴⁹⁷ Pablo Tornero Tinajero: "Comerciantes, hacendados y política mercantil en Cuba: la rivalidad Cádiz-Estados Unidos (1763-1800)" en *Andalucía y América en el siglo XVIII. Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*. Coordinadores: Bibiano Torres Ramírez y José J. Hernández Palomo, La Rábida (Huelva) 1984, página 137.

⁴⁹⁸ D.C. North: "La expansión de los Estados Unidos en un mundo en guerra. 1790-1815. En *Una nueva historia económica. Crecimiento y bienestar en el pasado de Estados Unidos*. Madrid 1971, pp. 79-85.

al 19,75% sobre los 1.473. En resumen, hay que subrayar que en el impulso de este comercio desarrollado por los navíos estadounidenses tiene mucho que ver el denominado comercio de reexportación (embarcando primero la mercancía de las Indias Occidentales -especialmente de Cuba- a los Estados Unidos y luego volviéndolo a hacer a Europa, en el caso que nos ocupa, a Cádiz), como hemos podido apreciar al citar determinados productos procedentes de los puertos norteamericanos como cacao, café, azúcar, pimienta, canela, etc., más propios de la zona antillana y de la costa caribeña de América del Sur que de los Estados Unidos.⁴⁹⁹

El cuatrienio 1805-1808 representa una quiebra en la línea alcista del período anterior, en cuanto se refiere a la presencia de barcos de EE.UU. en el puerto de Cádiz. La cantidad de 291 bastimentos norteamericanos (10,59%) así nos lo justifica. Constituye además una etapa de manifiesta inestabilidad comercial entre Estados Unidos y Cádiz, marcada por la pauta descenso-ascenso-descenso en la entrada de buques, claramente acusada en el año 1808.

En 1805, dos años después de renovar sus hostilidades, Gran Bretaña y Francia ya habían llegado a un punto muerto. Como no podían golpearse una a la otra, las dos beligerantes intentaron impedir el comercio que perjudicaba a sus intereses. Por una parte, Inglaterra, que a partir de la decisión de Essex (1805) hizo valer su proteccionismo, utilizando sus navíos que bloquearon casi totalmente la costa estadounidense incautando un gran número de sus barcos. Por otra, Francia, que utilizó como arma los decretos de Berlín (1806) y Milán (1807) promulgados por Napoleón, pilares del bloqueo continental, que cerró el continente a los barcos neutrales que hubiesen hecho escala en puerto británico.⁵⁰⁰ Los británicos respondieron con las órdenes del Consejo que extendían el bloqueo a los puertos controlados por los franceses y excluían de ellos a todos los barcos neutrales que no se detuvieran primero en un puerto británico para obtener una licencia y pagar los derechos de aduana. Entonces, atrapados entre el bloqueo y el contrabloqueo, a los comerciantes estadounidenses les resultó imposible llevar a cabo el tráfico exterior sin correr el riesgo de ser apresados y de ver confiscados sus bienes por uno u otro de los beligerantes.⁵⁰¹

⁴⁹⁹ Maldwyn A. Jones: "La controversia sobre los derechos de los neutrales" en Historia de Estados Unidos (1607-1992). Madrid 2001, página 95.

⁵⁰⁰ Antonio García-Baquero González: "Estados Unidos, Cuba y el comercio de neutrales" en El comercio colonial en la época del Absolutismo Ilustrado. Problemas y debates. Granada, 2003, página 305.

⁵⁰¹ Maldwyn A. Jones: "La controversia ..." en Historia... página 95.

Por otro lado, el 22 de diciembre de 1807, como consecuencia de lo anterior, tuvo lugar el decreto de la Ley del Embargo de Jefferson, que prácticamente colapsó el comercio exterior estadounidense, la cual suspendía el comercio con el resto del mundo, ya fuera en buques de Estados Unidos o extranjeros. La armada británica decidió inspeccionar las embarcaciones estadounidenses en busca de desertores, lo cual condujo al incidente en que la fragata norteamericana Chesapeake fue atacada. Ante tales circunstancias Jefferson adoptó la política de “coerción pacífica”, por la cual decidió no internar sus embarcaciones en alta mar y decretar un embargo comercial para forzar a los gobiernos europeos a respetar la neutralidad estadounidense. Así la Ley del Embargo fue aprobada en 1807. Sus efectos económicos fueron desastrosos para los Estados Unidos, por lo que tuvo que ser revocada y sustituida por la Ley de No Intercambio en 1809. Naturalmente este caos económico también se dejó sentir en el puerto de Cádiz, por lo que es normal que en 1808 sólo entraran en él 6 buques norteamericanos.⁵⁰²

Subrayemos que el período más significativo de entradas se halla inmerso en pleno desarrollo de la guerra de la Independencia española, el quinquenio 1809-1812: son 751 los barcos que llegan a Cádiz, o lo que es lo mismo, en términos relativos suponen el 51,93% sobre el total de los 1.473 navíos estadounidenses. ¿Por qué esta gran afluencia de entradas norteamericanas? Digamos que el comercio norteamericano de 1809 se encuentra ubicado en una cota expansiva que siguió a un período corto de aislamiento, o sea la etapa anteriormente relatada de 1805-1808. El 1 de marzo de 1809 se aprueba la Ley del “Non-Intercourse Act”, es decir, la Ley del No Intercambio, por la cual se volvía a permitir el comercio exterior con todos los países, a excepción de Inglaterra y Francia. Acabó así el odiado embargo y los buques norteamericanos se dispusieron a desplegar velas hacia todos los países del mundo, desafiando, si fuera el caso, a la misma Armada británica. Así pues, podemos afirmar que el año de 1809 constituye el de la reactivación económica bajo los nuevos parámetros de la citada Ley y en él se definió la nueva nación que ocuparía el primer lugar en los intereses comerciales estadounidenses -el lugar que antes tenía Inglaterra-: España, en cuya órbita comercial encuentra Cádiz un sitio destacado.⁵⁰³ Dentro de este período 1809-1812, el repunte más destacado lo tenemos en 1811 con 215 buques que equivalen a un 14,59% sobre el total de los 1.473 entrados.

⁵⁰² Ángela Moyano Paisa: “Las relaciones con el exterior y el expansionismo territorial”, en E.U.A. Documentos de su Historia Política, Tomo I. México, 1988 página 357.

⁵⁰³ Manuel Lucena Salmoral: “El comercio de los Estados Unidos con España e Hispanoamérica a comienzos de la presidencia de Madison: 1809”. En Actas del Congreso de los Estados Unidos, La Rábida, (Huelva) 1976, pp 171-241.

Naturalmente, lo relatado tendría que terminar en un enfrentamiento con la Gran Bretaña, pero este no vendría hasta el 18 de junio de 1812, envuelto también en el problema de las guerras napoleónicas. El desarrollo del conflicto anglo-estadounidense originó un bloqueo marítimo de los británicos en el litoral oriental de Estados Unidos que arruinó su comercio. Los efectos de ese caos comercial se acrecentaron de forma desmesurada durante el año de 1814 (pues el tratado de Gante no propició el cese de las hostilidades hasta el 23 de diciembre), produciéndose tal descenso de entradas norteamericanas, que sólo recalaron en la dársena gaditana 6 barcos (0,40%). El comercio estadounidense con Cádiz daría ya signos de una leve recuperación al año siguiente de 1815, con la presencia de 70 navíos (4,75%) en su puerto.

2.4.6. REPÚBLICA DE HAITÍ.

Huelga comentar que las relaciones comerciales entre la República de Haití (territorio que abarca la mitad occidental de la antigua isla de La Española) y Cádiz, en el período 1800-1815, son inexistentes, tanto bajo el dominio colonial francés (1800-1803), como cuando se constituyó en Estado independiente (1804-1815). No obstante hagamos un breve comentario de este apartado. Únicamente registramos la presencia de 1 barco (0,05% sobre los 1.473 llegado del resto de América) arribado a la dársena gaditana en 1814. Se trata de una bombardera que exporta anclas y pertrechos de guerra y que procede de la Isla de Cow (Ile à Vache -Isla de la Vaca-) pequeño islote, antiguo refugio de piratas, situado al sur de Haití, a 10 kilómetros de la ciudad costera haitiana de los Cayos.

Pese a las prescripciones constitucionales referentes a la no injerencia del Estado haitiano en los asuntos de otros países, el gobierno de Alexandre Pétion decidió prestar ayuda a los países hispanoamericanos en su lucha de liberación contra España.⁵⁰⁴ Precisamente por esta argumentación nos resulta un tanto extraño que ese barco, de fábrica española, exportase pertrechos de guerra a la metrópoli.

⁵⁰⁴ Glodel Mezilas: "La revolución haitiana de 1804 y sus impactos políticos sobre América Latina". *Revista Estudios de Filosofía Práctica e Historia de las Ideas*. Volumen 11, nº 2. Mendoza -Estado de Veracruz- (México), diciembre de 2009, pp. 31-42.

2.4.7. AMÉRICA (INDETERMINADAS).

Desde puertos del resto de América, cuya nacionalidad no es determinada por la Vigía, recalán 5 barcos en el puerto de Cádiz, que equivalen al 0,27% sobre las 1.813 embarcaciones procedentes del área referida.

Cuadro nº 6

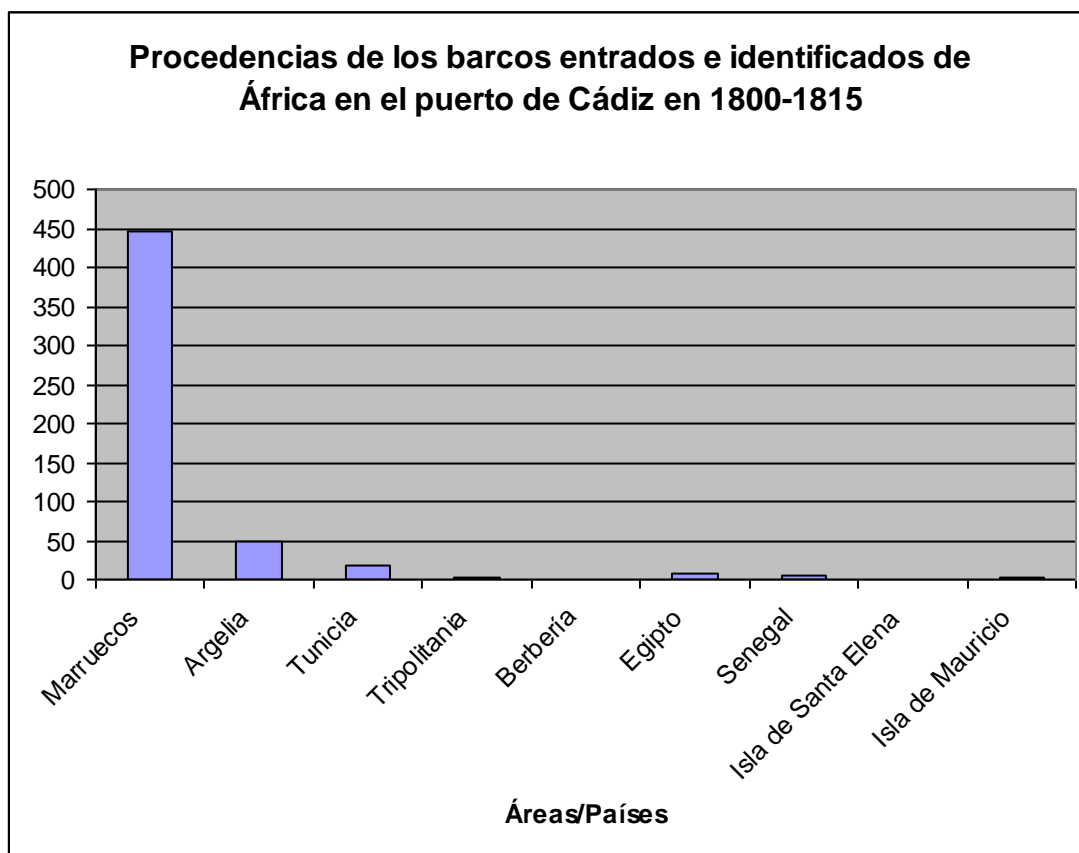
Procedencias de los barcos entrados e identificados de África en el puerto de Cádiz en 1800-1815

ÁREAS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL	%
Marruecos	1	7	19	18	22	8	18	20	11	10	73	78	73	50	26	12	446	83,98
Argelia	0	1	2	1	7	0	0	0	0	2	12	16	4	1	1	1	48	9,04
Tunicia	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4	3	0	9	18	3,39
Tripolitania	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0,38
Berbería	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,19
Egipto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	3	0	0	0	8	1,51
Senegal	1	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0,94
Isla Santa Elena*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,19
Mauricio*	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,38
TOTAL	2	8	23	22	29	9	18	20	11	14	86	99	85	55	28	22	531	100,00
%	0,38	1,51	4,33	4,14	5,46	1,69	3,39	3,77	2,07	2,64	16,19	18,64	16,01	10,36	5,27	4,14		100,00%

(*) África inglesa. Isla ubicada en el Atlántico Sur, a considerable distancia de Angola.

(*) África francesa (Isla Mauricio -La Île de France-) situada en el Océano Índico, cerca de Madagascar.

Gráfico nº 6



2.5. Procedencia de los barcos entrados e identificados de África en el puerto de Cádiz en 1800-1815.

Como en su momento tratamos el análisis del peso del tráfico en las relaciones mercantiles -con sus productos exportados- de África y Asia con Cádiz, en el apartado 4.2. (Procedencias de los barcos entrados e identificados en el puerto de Cádiz en 1800-1815 -cuadro general nº 1 de procedencias por continentes-), ahora significamos con mayor exactitud la distribución de barcos que arriban del continente africano, agrupando sus cantidades por puerto y nación (o área) de procedencia, por lo cual hemos elaborado en la página anterior un cuadro por áreas. No obstante, añadiremos alguna precisión más que pueda enriquecer el análisis.

2.5.1. MARRUECOS.

El reino alauita constituye con mucho el territorio principal (lógico por la proximidad de sus costas al puerto de Cádiz) en procedencias africanas, con la aportación de 446 buques, que representan en términos relativos el 83,98% sobre las 531 naves procedentes de África. Tánger es el único puerto marroquí del Estrecho de Gibraltar y además el más representativo del país: desde allí zarpan con destino a Cádiz 294 naves, o sea, el 65,92% sobre las 446 procedentes del reino marroquí. Le sigue, Tetuán (navegación -entradas y salidas- por Río Martil desde el Mediterráneo) con 53 (11,88%). A continuación, los puertos marroquíes del Atlántico como son Larache, 35 (7,85%), Mogador (actual Essauira), 25 (5,60%), Salé, 21 (4,71%), Casablanca (Darbeyda), 16 (3,59%), Rabat, 1 (0,22%) y, finalmente, de puerto indeterminado también arriba 1 embarcación (0,22%).

2.5.2. ARGELIA.

Contabilizamos un total de 48 naves procedentes de Argelia, que equivalen al 9,04% sobre las 531 entradas de África. Orán es el principal enclave portuario, con la aportación de 34 bastimentos, es decir un 70,83% sobre los 48 llegados desde Argelia. A renglón seguido, tenemos Argel con 11 buques (22,92%), Arzew -enclave portuario a 35 kilómetros de Orán, capital del distrito de Arzew, provincia de Orán) - con 2, (4,17%) y, por último Bona, con 1 (2,08%).

2.5.3. TUNICIA.

Seguimos el apartado de procedencias africanas, con la presencia de Tunicia (actual Túnez), que ocupa el tercer lugar en el referido capítulo. Son 18 buques que llegan de puertos indeterminados, pero casi con total seguridad del enclave portuario, más representativo, que es Túnez, con el 3,39% sobre las 531 naves.

2.5.4. TRIPOLITANIA.

Las relaciones con Tripolitania (actual Libia) revisten muy escasa significación. La arribada de sólo dos embarcaciones (0,38% sobre las 531), ambas desde el puerto de Trípoli, lo demuestra.

2.5.5. BERBERÍA.

Prácticamente irrelevante, el papel desempeñado por esta área. Berbería o costa berberisca es el término que los europeos utilizaron desde el siglo XVI hasta el XIX para referirse a las regiones costeras de Marruecos, Argelia, Tunicia y Tripolitania. El nombre deriva de los bereberes, entonces llamados berberiscos. Únicamente 1 barco de la referida región, de puerto no determinado, es decir, el 0,19% sobre el total de las 531 procedencias africanas.

2.5.6. EGIPTO.

Desde el extremo nororiental africano, tenemos unas relaciones mercantiles con Cádiz poco desarrolladas, que se hacen patentes especialmente con la participación en el tráfico con Egipto. Son 8 las embarcaciones que llegan desde allí al puerto gaditano, o lo que es lo mismo, el 1,51% sobre las 531 naves. El puerto que acapara la totalidad del tráfico es Alejandría, ubicado en el delta del Nilo.

2.5.7. SENEGAL.

El África subsahariana está representada por Senegal, desde donde zarpan 5 navíos con destino a Cádiz, que equivalen al 0,94% sobre las 531 embarcaciones arribadas desde el continente africano. No se determinan los puertos.

2.5.8. ISLA DE SANTA ELENA.

A 2.000 kilómetros de la costa africana de Angola, en pleno Atlántico sur, se encuentra situada esta isla, colonia del Reino Unido. De allí parte 1 buque de puerto indeterminado (0,19% sobre las 531 embarcaciones), que transporta aceite de ballena, con destino al puerto de Cádiz en 1809. En esta isla estuvo prisionero Napoleón Bonaparte, desde su derrocamiento (1815) hasta su muerte (1821).

2.5.9. ISLA DE MAURICIO.

Cerramos el apartado de procedencias africanas con esta isla perteneciente al África francesa, que junto con Reunión forma el archipiélago de las Islas Mascareñas, ubicadas al este de Madagascar, en el Índico. Sale a colación con la salida de 2 bastimentos de puerto no determinado, que representan el 0,38% sobre las 531 naves llegadas de África. También se le denomina la Île de France (Isla de Francia.)

¿Por qué tanta diferencia la existente entre las aportaciones de Marruecos y el resto de áreas norteafricanas? Sin lugar a dudas, el grueso del tráfico de Marruecos con Cádiz lo definen los puertos marroquíes del atlántico occidental, mientras que la costa mediterránea norteafricana esta plagada de piratas berberiscos que dificultan la actividad comercial de esos enclaves portuarios con Cádiz. A renglón seguido tenemos Senegal con 5 barcos (0,94%), Isla de Santa Elena, con 1 (0,19%), y finalizamos el capítulo de procedencias africanas, con la aparición en el Índico de la isla de Mauricio, con un tráfico casi imperceptible: tan sólo 2 embarcaciones (0,38%) proceden de allí.

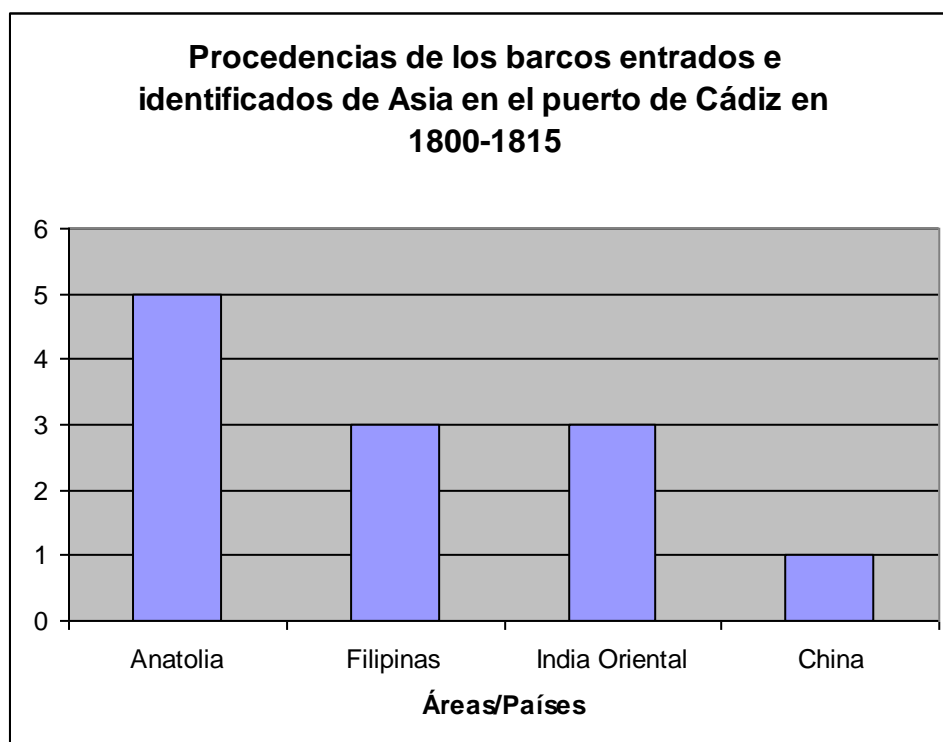
Cuadro nº 7

Procedencias de los barcos entrados e identificados de Asia en el puerto de Cádiz en 1800-1815

ÁREAS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL	%
Anatolia *	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	5	45,45
Filipinas	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	27,27
India Oriental	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	18,18
China	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9,09
TOTAL	0	0	1	2	1	1	0	0	0	2	1	0	0	1	1	1	11	100,00
%	0,00	0,00	9,09	18,18	9,09	9,09	0,00	0,00	0,00	18,18	9,09	0,00	0,00	9,09	9,09	9,09	100,00%	

(*) Asia Menor (Imperio Otomano -Turquía asiática-).

Gráfico nº 7



2.6. Procedencias de los barcos entrados e identificados de Asia en el puerto de Cádiz en 1800-1815

Finalizamos aquí el apartado de procedencias, con la participación del continente asiático en las relaciones mercantiles con Cádiz. Son 11 los barcos que llegan al puerto gaditano, o lo que es lo mismo, el 0,04% sobre el total de las 26.552 entradas.

2.6.1. ANATOLIA.

Esta área, en poder del Imperio Otomano, abarca Asia Menor, es decir la conocida Turquía asiática. De allí zarpan con rumbo a Cádiz 5 naves, que representan el 41,45% sobre las 11 embarcaciones procedentes de Asia. El único puerto protagonista es el de Esmirna, puerto de las escalas de Levante, área tradicional del comercio, que aporta 4 bastimentos, es decir, el 80,00% sobre los 5. El otro puerto con 1 buque (20,00%), no se determina.

2.6.2. FILIPINAS.

Contabilizamos 3 embarcaciones, o lo que es lo mismo el 27,27% sobre las 11, llegadas desde Asia. El puerto de Manila, lógicamente, es el que acapara todos los barcos.

2.6.3. INDIA ORIENTAL.

Finalmente, registramos 2 bastimentos procedentes de la India Oriental (18,18% sobre los 11), concretamente del golfo de Bengala, distribuidos de la siguiente manera. Del puerto de Calcuta, 1 buque (50,00% sobre los 2 barcos procedentes de esta área), mientras Labonaxe (lo más que sabemos de este puerto es que está ubicado cerca del anterior, y de él se exporta a Cádiz pimienta en 1802) participa con 1 embarcación estadounidense (50,00%), pues ya sabemos que Estados Unidos hace acto de presencia en el tráfico aprovechando su condición de país no beligerante en el conflicto marítimo hispano-británico.⁵⁰⁵

2.6.4. CHINA.

Sólo 1 navío, 9,09% sobre el total, procedente del puerto de Cantón llega a la dársena gaditana. Aunque la Vigía no lo especifique, creemos que con seguridad debe ponerse en relación con las naves procedentes de Filipinas. Digamos que las áreas de Filipinas, China e India Oriental están unidas conceptualmente. Es el Pacífico, donde el enclave portuario de Manila muestra su supremacía, constituyéndose en punto de partida, sobre todos los demás no sólo en el propio Pacífico (Cantón) , sino también en el Índico (Calcuta, Labonaxe, etc.) que son puertos de escala y de menor importancia en el ámbito comercial.

⁵⁰⁵ Carlos Martínez Shaw: El sistema comercial español... página 59.

DESTINOS DE LOS BARCOS

Cuadro nº 8

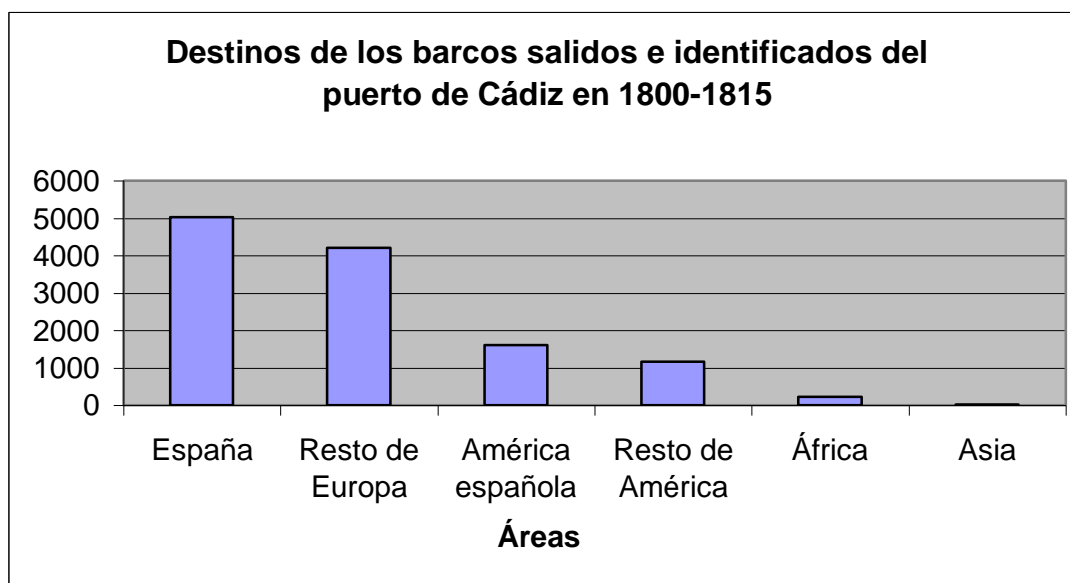
Destinos de los barcos salidos e identificados del puerto de Cádiz en 1800-1815*

ÁREAS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL	%
España	19	45	251	240	346	194	622	748	545	445	282	166	-	375	355	409	5.042	41,17
Resto Europa	42	35	246	252	324	188	180	216	163	441	640	495	-	283	307	402	4.214	34,40
América española	38	55	138	153	141	59	32	57	73	219	162	92	-	130	85	165	1.599	13,06
Resto América*	33	10	123	77	98	74	55	58	40	98	112	79	-	205	26	70	1.158	9,45
África	2	11	17	14	11	6	13	19	6	8	31	47	-	24	1	4	214	1,75
Asia	1	0	1	4	5	2	0	0	0	0	0	0	-	1	2	4	20	0,16
TOTAL	135	156	776	740	925	523	902	1098	827	1211	1227	879	-	1018	776	1054	12.247	99,99
%	1,10	1,28	6,34	6,03	7,55	4,27	7,36	8,92	6,75	9,89	10,03	7,10	-	8,31	6,35	8,61		99,99

(*). Elaboración propia a partir de la fuente la Vigía de Cádiz. Ha desaparecido el registro de las salidas del año 1812. Tampoco se ha podido encontrar el mismo en los diarios El Conciso y El Diario Mercantil de Cádiz.

(*). Incluyendo las indeterminadas de este área.

Gráfico nº 8*



(*). Elaboración propia a partir de la fuente la Vigía de Cádiz.

3. Destinos de los barcos salidos e identificados del puerto de Cádiz en 1800-1815.

Una vez que hemos tratado el apartado de procedencias, abordaremos ahora el de los destinos de las embarcaciones, sin tener en cuenta las circunstancias o hechos históricos que han motivado los descensos y repuntes de los buques, ni los períodos más significativos, ni la importancia que desde el ámbito comercial hayan tenido los enclaves portuarios reseñados, ya que todo ello ha quedado reflejado en el apartado de las procedencias. Volver a hacerlo sería incurrir en reiteraciones innecesarias. Eso sí, si aparece algún enclave portuario nuevo (como de hecho ocurrirá con ocho de la América española), que no haya sido analizado en el apartado de procedencias, abordaremos brevemente la localización del mismo. Recordar también que no se alude a mercancías o producto alguno, porque la Vigía no registra las exportaciones desde Cádiz.

Enumeraremos del cuadro general nº 8, las salidas de España, resto de Europa, América española, resto de América, África y Asia, y tras ello asignaremos el tanto por ciento a cada una de ellas sobre el total de las naves salidas. Las naciones y áreas de destino, dentro de sus respectivos continentes, aparecerán en cuadros posteriores junto con el número de las cantidades de embarcaciones arribadas a éstos, procediendo a operar de la misma manera que en el caso anterior de las procedencias.

Así pues, iniciamos nuestra andadura con el estudio del cuadro general de destinos nº 8, descrito en la página anterior.

3.1. ESPAÑA.

Ostenta el liderato de destinos desde el puerto de Cádiz, con 5.043 buques en el período 1800-1815, lo que en términos relativos significa un 41,19% sobre el total de los 12.241 barcos salidos.

3.2. RESTO DE EUROPA.

En segundo lugar figura el resto de Europa, a cuyas costas arriban 4.202 bastimentos de Cádiz, o sea, un 34,33% sobre el total de salidas.

3.3. AMÉRICA ESPAÑOLA.

La tercera posición recae en la América española, donde se registra la arribada de 1.605 barcos (13,11%) procedentes de Cádiz.

3.4. RESTO DE AMÉRICA.

El cuarto lugar corresponde al resto de América con 1.157 naves fletadas desde la dársena gaditana, es decir, un 9,45% sobre el total de las 12.241 salidas.

3.5. ÁFRICA.

El continente africano, ubicado en quinto lugar, acoge una cantidad de 214 bastimentos procedentes del puerto de Cádiz, lo que traducido a términos relativos significa un 1,75% sobre el total.

3.6. ASIA.

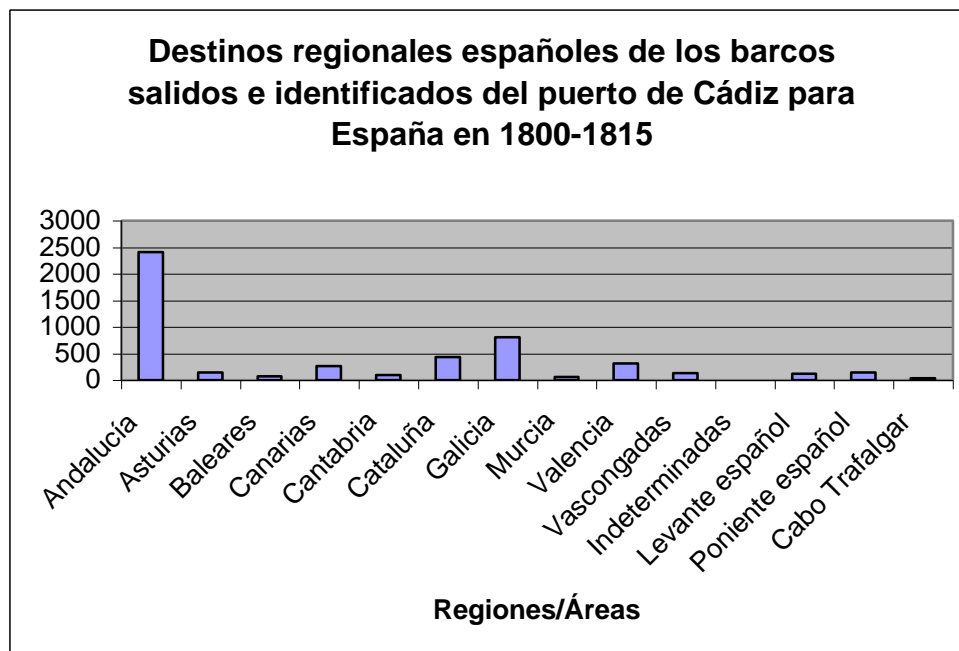
Finalmente, cerramos el apartado de salidas de este cuadro nº 6, con la aparición de Asia en sexto y último lugar. Son únicamente 20 buques zarpados desde Cádiz los que hacen su entrada en un corto número de puertos asiáticos. Esto significa sólo un exiguo 0,16% sobre el total.

Cuadro nº 9

Destinos regionales españoles de los barcos salidos e identificados del puerto de Cádiz para España en 1800-1815

ÁREAS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL	%
Andalucía	12	22	80	80	84	93	500	681	412	91	62	37	-	77	83	98	2412	47,84
Asturias	0	0	7	11	13	2	0	0	3	56	7	5	-	15	10	17	146	2,89
Baleares	0	0	1	0	5	0	0	0	0	24	11	7	-	15	7	5	75	1,49
Canarias	2	9	15	16	18	2	4	1	14	48	26	16	-	32	29	34	266	5,27
Cantabria	0	0	9	9	13	0	1	0	1	1	0	0	-	21	23	24	102	2,02
Cataluña	5	5	34	31	47	5	0	1	7	68	41	13	-	51	52	70	430	8,53
Galicia	0	2	62	54	126	9	0	1	17	107	86	61	-	113	73	93	804	15,95
Murcia	0	0	4	2	3	1	0	0	1	11	15	6	-	6	4	5	58	1,15
Valencia	0	7	31	28	24	39	0	2	4	39	31	21	-	26	29	30	311	6,17
Vascongadas	0	0	8	9	12	3	0	0	1	0	0	0	-	19	45	33	130	2,58
Indeterminadas	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	-	0	0	0	4	0,08
Levante español	0	0	0	0	0	0	117	0	0	0	0	0	-	0	0	0	117	2,32
Poniente español	0	0	0	0	0	0	0	62	85	0	0	0	-	0	0	0	147	2,92
Cabo Trafalgar	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	40	0,79
TOTAL	19	45	251	240	346	194	622	748	545	445	282	166	-	375	355	409	5.042	100,00
%	0,38	0,89	4,98	4,76	6,86	3,85	12,34	14,83	10,81	8,82	5,59	3,29	-	7,44	7,04	8,11	100,00%	

Gráfico nº 9



3.1. Destinos regionales españoles de los barcos salidos e identificados del puerto de Cádiz para España en 1800-1815.

3.1.1. ANDALUCÍA.

Lidera la clasificación de destinos regionales españoles, recibiendo una cantidad de 2.412 embarcaciones procedentes del puerto de Cádiz, o lo que es lo mismo, el 47,84% sobre el total los 5.042 bastimentos. Los puertos andaluces (27 en total) que acogen estos buques quedan distribuidos como sigue. En primer lugar, tenemos a Sanlúcar de Barrameda con 1.393 naves que equivalen a 57,75%, más de la mitad, sobre los 2.412. La segunda posición es para Málaga con 351 (14,55%), el tercer puesto lo ocupa Sevilla con 277 (11,48%). A renglón seguido destacamos a Algeciras con 193 (8,00%), Ceuta (aunque geográficamente pertenece al continente africano, administrativamente está bajo pabellón español y podemos encuadrarla en Andalucía, igual caso ocurre con Melilla y Alhucemas) recibe 38 barcos (1,57%), Ayamonte, 36 (1,49%), Almería 35 (1,45%), La Higuerita -Isla Cristina- 15 (0,62%), Conil de la Frontera, también con 15 buques (0,62%), Tarifa con 13 (0,54%), Huelva con 9 (0,37%), Cartaya con 7 (0,29%), Sancti-Petri, 7 (0,29%), Melilla, 3 (0,12%), Motril, 3 (0,12%), Estepona, 3 (0,12%), Vélez-Málaga, 3 (0,12%), Fuengirola, 2 (0,08%), Torrox, 2 (0,08%), Calahonda, 1 (0,04%), Nerja, 1 (0,04%), Marbella, 1 (0,04%), Alhucemas, 1 (0,04%), San Juan del Puerto, 1 (0,04%), Lepe, 1 (0,04%) y Zahara de los Atunes, con 1 barco (0,04%).

3.1.2. ASTURIAS.

La región de Asturias recibe 146 embarcaciones, es decir un 2,89% sobre las 5.042 salidas del puerto de Cádiz. Los enclaves portuarios asturianos donde recalán las citadas naves son los siguientes. Gijón comanda la lista con 97 barcos, o sea, un 66,43% sobre las 146 que arriban a las costas del principado. Luarca figura en segunda posición con 15 barcos que representan el 10,27%. A continuación tenemos 12 bastimentos (8,22%) que recalán en puertos indeterminados asturianos; Villaviciosa con 5 (3,42%), Castropol, 5 (3,42%), Avilés, 5 (3,42%), Llanes, 2 (1,37%), Pravia, 2 (1,37%), Ribadesella, 2 (1,37%), cerrando la relación Figueras (no confundir con la Figueras gerundense), a donde sólo llega 1 embarcación (0,68%).

3.1.3. BALEARES.

Son 75 naves (1,49% sobre los 5.042 salidas para España) que arriban a los puertos que a continuación se relacionan. La ciudad de Mallorca, es el principal puerto recibiendo 52 barcos, es decir, el 69,33% sobre las 75 llegadas al archipiélago balear. A continuación, registramos a Mahón (Menorca) con 21 bastimentos (28%) y finalmente, aparece Ibiza con únicamente 2 buques (2,6%).

3.1.4. CANARIAS.

Para las Islas Canarias, parten de la dársena gaditana un total de 266 embarcaciones que suponen el 5,27% del total de las 5.043 salidas para España. Las arribadas corresponden a los enclaves portuarios siguientes. Las Palmas de Gran Canaria es el más destacado con 157 naves, es decir, un 59,02% sobre las 266 que parten rumbo al archipiélago. Santa Cruz de Tenerife recibe 97 barcos (36,47%). Lanzarote registra 6 (2,25%). La isla de la Palma, 3 (1,13%). Cerramos la relación con el puerto de La Orotava (Isla de Tenerife), también con tres naves (1,13%).

3.1.5. CANTABRIA.

La costa de la región cántabra es punto de destino de 102 naves, que en términos relativos suponen un 2,02% sobre las 5.042 embarcaciones salidas para las regiones del litoral español. Santander es el puerto que más barcos alberga: 93 navíos que equivalen al 91,18 sobre el total de las 102 salidas para Cantabria. Seguidamente tenemos a Castro Urdiales con 3 buques (2,94%), Santoña también con 3 (2,94%), Arce (no es exactamente puerto de mar, pero por su término municipal pasa un río navegable, el río Pas, que desemboca en el Cantábrico) con 2 (1,96%) y, finalmente, San Vicente de la Barquera con 1 (0,98%).

3.1.6. CATALUÑA.

Entra en escena el litoral catalán donde arriban 430 embarcaciones que equivalen al 8,53% sobre el total de las 5.042 salidas. Ocupa, pues el tercer lugar en la recepción de salidas para las regiones españolas. Los puertos que acaparan estas salidas son los que a continuación se relacionan.

En primer lugar aparece Barcelona con 193 naves, o sea, el 44,88% sobre las 430; en segundo lugar, Tarragona con 120 barcos (27,91%), Villanueva y la Geltrú con 46 (10,70%), Lloret de Mar, 17 (3,95%), Salou, 16 (3,72%),

Blanes, 10 (2,32%), Mataró, 9 (2,09%), San Feliu de Guíxols, 5 (1,16%), puerto indeterminado también con 5 buques (1,16%), Tortosa, 4 (0,93%), Arenys de Mar, 2 (0,46%), Palamós, 2 (0,46%), y, finalmente, Rosas con 1 (0,23%).

3.1.7. GALICIA.

Para Galicia salen de Cádiz 804 barcos, ocupando el segundo lugar en los destinos regionales españoles, es decir, el 15,95% sobre los 5.042 destinados a las regiones españolas. La Coruña encabeza la relación de enclaves portuarios con 188 bastimentos, o lo que es lo mismo, el 23,38% sobre los 804 barcos salidos para la región gallega. A continuación aparecen 130 de procedencia indeterminada (16,15%), El Carril con 113 (14,05%), Vigo, 106 (13,18%), El Ferrol 36 (4,48%), Marín, 31 (3,85%), Ribadeo, 28 (3,48%), Pontevedra, 26 (3,23%), Villagarcía de Arosa, 22 (2,74%), Baiona 21, (2,61%), Galicia (no se determina enclaves portuarios), 18 (2,24%), Muros con 15 naves (1,86%), Redondela, 11 (1,37%), Padrón, 10 (1,24%), Corcubión ,6 (0,75%), Viveiro, 6 (0,75%), Betanzos, 5 (0,62%), Camposancos, 5 (0,62%), Villajuán, 5 (0,62%), Noya, 4 (0,50%), Camariñas, 4 (0,50%), Cambados, 4 (0,50%), San Miguel, 2 (0,25%), Puebla del Deán, 2 (0,25%), Ares, 1 (0,12%), Cangas de Morrazo, 1 (0,12%), Pontedeume, 1 (0,12%), Laxe, 1 (0,12%), Tuy, 1 (0,12%) y por último, Isla de Santa Cruz, 1 (0,12%).

3.1.8. MURCIA.

Los buques que salen del puerto de Cádiz con destino a Murcia, responden a la cantidad de 58, o sea, un 1,15% sobre las 5.042 salidas a las costas españolas. Bastimentos que se dirigen a Cartagena en número de 56, o lo que es lo mismo, el 96,55 sobre los 58 citados. Las otras 2 embarcaciones (3,45%) corresponden al puerto de Las Águilas.

3.1.9. VALENCIA.

Para la región valenciana contabilizamos 311 barcos, ocupando el cuarto lugar en los destinos regionales españoles, lo que traducido en términos relativos significa el 6,17% sobre las 5.042 salidas para España. Los puertos protagonistas son los que se detallan a continuación. Encabeza la relación, Alicante con 284 embarcaciones, que equivalen al 91,32% sobre los 311, Valencia con 16 (5,14%), Torrevieja, 4 (1,29%), Vinaroz, 3 (0,96%), Benidorm, 1 (0,32%), Denia, 1 (0,32%), Peñíscola, 1 (0,32%) y concluimos con Villajoyosa que también recibe 1 nave (0,32%).

3.1.10. VASCONGADAS.

Son 130 los navíos que arriban a Vascongadas procedentes del puerto de Cádiz, es decir, un 2,58% sobre las 5.042 salidas. Bilbao es el puerto más destacado con 61 barcos, que significan un 46,92% sobre los 130. Le siguen San Sebastián con 37 (28,46%), Pasajes con 20 (15,38%), Deva, 6 (4,62%), Bermeo, 3 (2,31%), Vizcaya (no se determina puerto) con 2 (1,53%) y, por último, Ondárroa con 1 (0,77%).

3.1.11. INDETERMINADAS.

Únicamente 4 embarcaciones, o sea, el 0,08% sobre las 5.042 salidas. Ninguna de ellas especifica su destino.

3.1.12. LEVANTE ESPAÑOL.

Se registran 117 barcos que zarpan del puerto gaditano al Levante español. Ello supone un 2,32% sobre el total.

3.1.13. PONIENTE ESPAÑOL.

Para el litoral occidental español, que abarca el área del Golfo de Cádiz -es decir, la costa onubense y gaditana- contabilizamos 147 bastimentos (2,91%).

3.1.14. CABO TRAFALGAR.

Cerramos el capítulo de destinos españoles con 40 naves (0,79%), que se dirigen al Cabo de Trafalgar (Cádiz).

Cuadro nº 10

Destinos de los barcos salidos e identificados del puerto de Cádiz para el resto de Europa en 1800-1815

ÁREAS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL	%
Ciud Lib Hanseat.	14	9	4	20	5	1	9	2	5	0	0	0	-	0	6	10	85	2,02
Dinamarca	4	2	3	1	18	16	23	22	0	2	1	0	-	0	0	7	99	2,35
Ducado Toscana	5	1	5	8	54	17	14	6	0	0	0	0	-	0	3	2	115	2,73
Escocia	0	0	1	4	2	0	0	0	1	2	3	2	-	0	1	7	23	0,54
Estados Pontificios	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	1	0,02
Finlandia	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	-	2	0	1	4	0,09
Francia	1	5	56	20	49	20	3	0	4	1	0	0	-	0	23	55	237	5,62
Génova (Rep.Lig.)	1	5	20	23	4	1	0	1	0	0	1	3	-	7	21	32	119	2,82
Gibraltar	0	2	41	46	45	1	15	0	71	108	377	353	-	58	70	85	1272	30,18
Imperio Austriaco	0	2	2	6	3	2	2	3	1	3	0	0	-	0	7	9	40	0,95
Imp.Otomano	0	0	3	0	1	18	4	12	0	2	1	15	-	3	2	11	72	1,71
Imperio Ruso	0	0	3	3	3	3	0	4	10	0	2	0	-	6	2	0	36	0,85
Inglaterra	0	0	29	26	21	3	0	0	33	224	96	34	-	116	68	50	700	16,61
Irlanda	0	0	8	12	6	0	0	0	0	13	4	5	-	15	11	13	87	2,06
Malta	0	0	0	0	1	2	0	0	0	9	5	7	-	5	4	7	40	0,95
Mar Báltico	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	2	3	0,07
Noruega	1	0	3	2	4	3	3	9	1	0	0	0	-	0	0	4	30	0,71
País de Gales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	-	0	0	0	1	0,02
Países Bajos	0	0	30	20	36	8	0	0	0	1	0	0	-	0	23	32	150	3,56
Portugal	8	8	32	42	18	62	98	136	35	67	135	75	-	64	44	54	878	20,83
Prusia	2	0	0	3	18	6	0	0	0	0	0	0	-	0	1	0	30	0,71
Reino Cerdeña	0	0	0	0	4	0	8	19	0	4	3	0	-	0	2	2	42	1,00
Reino Nápoles	0	0	1	8	9	2	0	0	0	0	0	0	-	0	2	6	28	0,66
Reino Sicilia	0	0	0	0	13	4	1	2	2	1	5	0	-	0	9	6	43	1,02
República Ragusa	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	2	0,05
Suecia	6	1	4	8	7	18	0	0	0	4	6	0	-	7	8	7	76	1,80
TOTAL	42	35	246	252	324	188	180	216	163	441	639	495	-	283	307	402	4.213	99,95
%	0,99	0,83	5,84	5,98	7,69	4,46	4,27	5,12	3,87	10,46	15,18	11,75	-	6,71	7,28	9,54	99,95%	

Gráfico nº 10 (I)

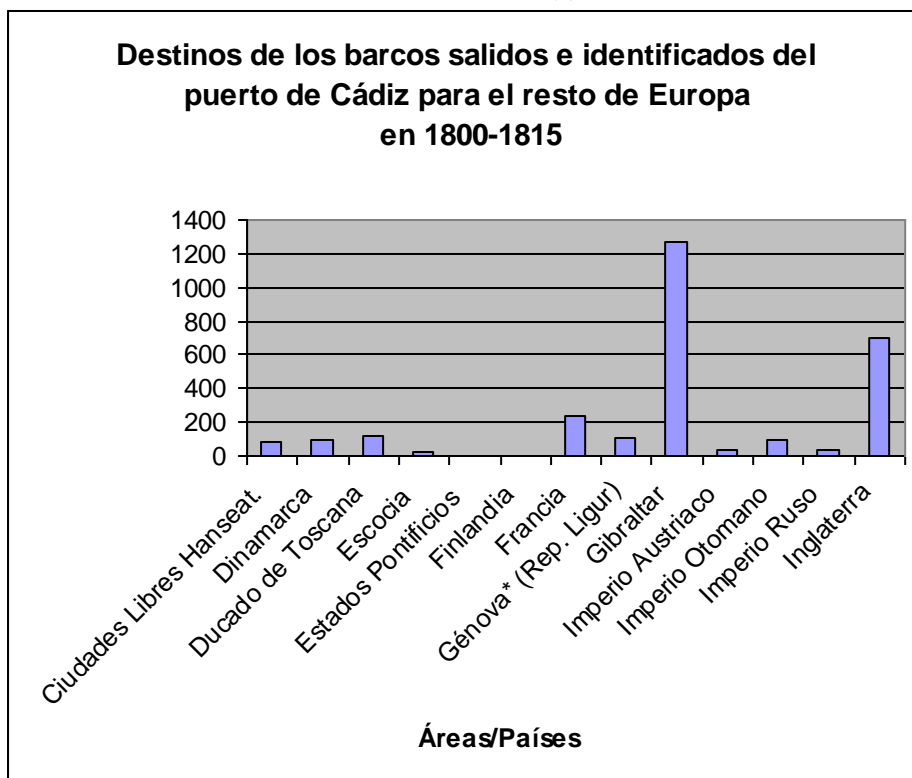
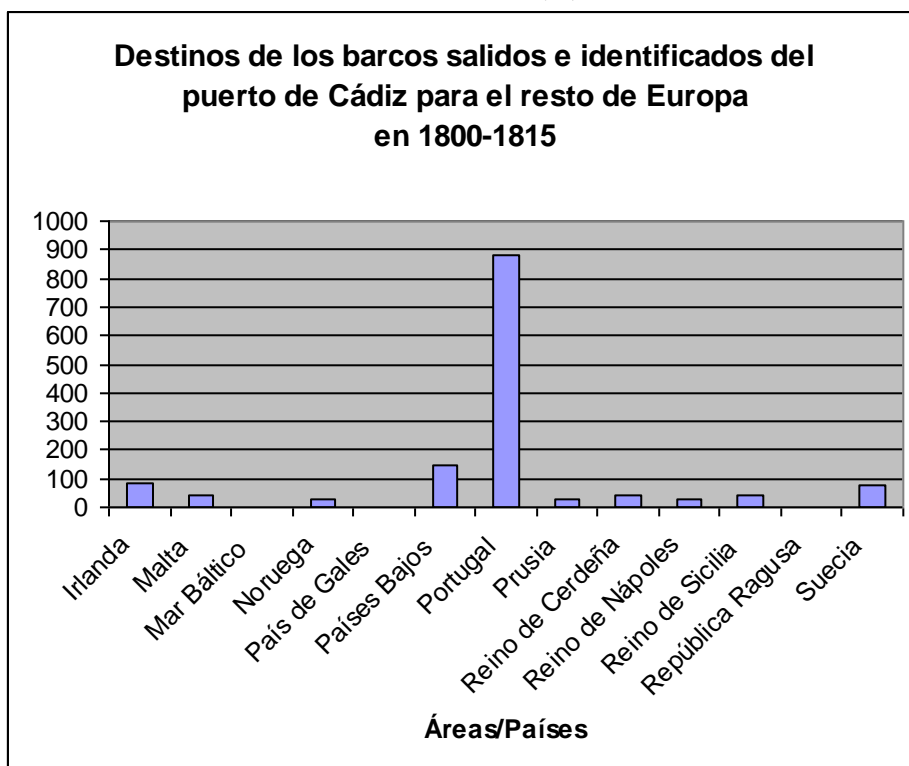


Gráfico nº 10 (II)



3.2. Destinos de los barcos salidos e identificados del puerto de Cádiz para el resto de Europa en 1800-1815.

3.2.1. CIUDADES LIBRES HANSEÁTICAS.

Con dirección a esta área contabilizamos 85 salidas que significan el 2,02% sobre el total de las 4.214 para el resto de Europa, siendo protagonistas los puertos de destino que a continuación se relacionan.

En primer lugar Hamburgo, donde arriban 56 embarcaciones, es decir, el 65,88% sobre las 85 llegadas a este territorio. A renglón seguido figuran Altona (puerto entonces separado y ahora unido a Hamburgo) con 14 bastimentos (16,47%), Lübeck con 8 (9,41%) y, por último, Bremen que registra 7 buques (8,23%).

3.2.2. DINAMARCA.

Las salidas que se registran para este país constituyen un total de 99, que equivalen al 2,35% sobre las 4.214. Los puertos participantes en la recepción de estas naves son: Tonningen puerto en el período investigado perteneciente a Dinamarca y actualmente a Alemania, ubicado en la región de Schleswig-Holstein, con 57 barcos, o lo que es lo mismo, el 57,57% sobre las 99 arribadas, Copenhague con 27 (27,27%), Helsingor 9 (9,09%), Randers con 5 (5,05%) y, finalmente, Cristianía (dársena muy próxima a Copenhague, que no hay que confundir con la antigua capital de Noruega - actual Oslo-), que recibe 1 embarcación (1,01%).

3.2.3. DUCADO DE TOSCANA.

Este territorio (también denominado de 1801 a 1807 Reino de Etruria, creado por Napoleón) alberga en sus costas la cantidad de 115 naves procedentes del puerto de Cádiz, cifra que en términos relativos significa un 2,73% sobre el total de las 4.214 naves con dirección al resto de Europa. El único puerto representativo es Livorno, que acapara la totalidad de los barcos.

3.2.4. ESCOCIA.

Escocia recibe 23 embarcaciones del puerto gaditano, o sea, el 0,54% de las 4.214. Los puertos que entran en escena son los de Leith, con 15 buques es decir, el 65,22% sobre los 23 arribados, Greenock con 4 barcos (17,39%), la Isla de Mayo (diminuta isla -más bien islote- situada a unos 8 kilómetros de Edimburgo, exactamente en la desembocadura del estuario del río Forth), recibe 2 bastimentos (8,7%), Chapelton con 1 (4,35%) y, por último, en puerto sin determinar contabilizamos también 1 nave (4,35%).

3.2.5. ESTADOS PONTIFICIOS.

Tan sólo 1 barco recalca en los Estados de la Iglesia, que equivale al 0,02% sobre las 4.214 salidas. El puerto es naturalmente Civitavecchia.

3.2.6. FINLANDIA.

Finlandia recibe únicamente 4 naves, 0,09% sobre las 4.214, 2 bastimentos que entran en el puerto de Helsingford (50% de las 4 embarcaciones) y otros 2 barcos (50% igualmente), que llegan a puerto sin determinar.

3.2.7. FRANCIA.

Para Francia se registran 237 salidas, es decir, el 5,62% de las 4.214. Los puertos donde anclan estas naves son los siguientes. En primer lugar tenemos a Marsella, con 113 buques que equivalen al 47,68% sobre los 113, Burdeos con 31 (13,08%), Nantes, 22 (9,28%), El Havre, 16 (6,75%), Dieppe. 11 (4,64%), Tolón, también con 11 bastimentos (4,64%), Bayona con 9 (3,80%), Ruán, 9 (3,80%), Sète con 8 (3,37%), Saint Malo, 2 (0,84%), Cherburgo, 1 (0,42%), Caen, 1 (0,42%), Le Croisic (pequeño puerto ubicado en la región de los Países del Loira -departamento del Loira Atlántico-, exactamente en el distrito de Saint Nazaire), 1 (0,42%), Isla de Olerón, 1 (0,42%) y, finalmente, La Rochela con 1 barco (0,42%).

3.2.8. GÉNOVA (REPÚBLICA LIGUR).

Son 119 embarcaciones las que parten con destino a la Liguria, o sea, el 2,82% sobre las 4.214 naves salientes. Registramos cuatro puertos protagonistas. En primer lugar, Génova, con 98 buques que suponen el 82,35% sobre las 119 llegadas a la República Ligur. A renglón seguido Puerto Especie (La Spezia) con 14 embarcaciones (11,76%), Onella (Oneglia) con 4 (3,36%), y por último Isla de la Especie (nos referimos a una diminuta isla -perteneciente a Puerto Especie- ubicada en la bahía de Liguria y que en realidad responde al nombre de isla de Palmaria) que recibe 3 naves (0,07%).

3.2.9. GIBRALTAR.

La colonia británica ostenta el liderato en destinos con 1.272 barcos, o lo que es lo mismo un 30,18% sobre las 4.214 salidas.

3.2.10. IMPERIO AUSTRIACO.

A esta área llegan 40 bastimentos procedentes del puerto de Cádiz, que equivalen al 0,95% sobre las 4.214 naves para el resto de Europa. Los enclaves portuarios que registran toda la actividad son Trieste, que acapara 39 navíos, es decir el 97,5% sobre los 40 llegados al Imperio y Venecia, con tan sólo 1 buque (2,5%).

3.2.11. IMPERIO OTOMANO.

Son 72 barcos los que zarpan de la dársena gaditana con rumbo al Imperio de los turcos otomanos. Traducido a términos relativos supone un 1,71% de las 4.214. Veamos los puertos que reciben estas embarcaciones. En primer lugar el de Idra, ubicado en la isla del mismo nombre situada al sur de la región del Peloponeso, con 33 navíos, es decir, un 45,83% sobre los 72. La segunda posición la ostenta Constantinopla -Estambul- con 22 (30,55%). Posteriormente encontramos a Corfú, donde recalán 9 barcos (12,5%), Isla de Ipsara con 3 buques (4,16%), Preveza también con 3 (4,16%), Zante, 1 (1,39%) y, finalmente, Scala Nova con 1 (1,39%).

3.2.12. IMPERIO RUSO.

Con rumbo a Rusia contabilizamos 36 barcos que equivalen a un 0,85% sobre las 4.214 salidas para el resto de Europa. El puerto al cual se dirigen mayor cantidad de navíos es San Petersburgo con 24, es decir, el 66,66% sobre las 36, Revel (actual Tallin) con 3 naves (4,17%), Riga 3 (4,17%), Kronstadt también con 3 (4,17%), Odessa, 1 (2,78%) y Viborg, 1 (2,78%). A un puerto ruso sin determinar, igualmente se dirige 1 embarcación (2,78%).

3.2.13. INGLATERRA.

Figura en tercer lugar en cuanto a los destinos se refiere, con 700 naves que llegan a sus costas, procedentes del puerto de Cádiz, lo que traducido a términos relativos, supone un 16,61% de las 4.214 naves. Los puertos que albergan estos bastimentos son los que se detallan a continuación. Londres, encabeza la relación de los mismos, con 300 buques que equivalen al 42,86% sobre las 300 embarcaciones que llegan a Gran Bretaña. Seguidamente destaca Portsmouth con 83 barcos (11,86%), Falmouth aparece con 77 (11,00%), Liverpool, 51 (7,28%), a puertos indeterminados llegan 50 (7,14%), Bristol, 44 (6,28%), la Isla de Guernesey registra 21 navíos (3,00%), Kingston Upon Hull, 18 (2,57%), Jersey, 17 (2,43%), Plymouth, 12 (1,71%), Dartmouth, 4 (0,57%), Dover, 3 (0,43%), Exeter, 3 (0,43%), Southampton, 2 (0,28%), Cowes, 2 (0,28%), Yarmouth, 2 (0,28%), Teingemouth, 2 (0,28%), Newcastle, 2 (0,28%), Las Dunas, 2 (0,28%), New Holland, 1 (0,14%), Weymouth, 1 (0,14%), Gaiphen, 1 (0,14%), Colchester, 1 (0,14%) y, finalmente, Poole, también con 1 embarcación (0,14%).

3.2.14. IRLANDA.

Irlanda participa en el apartado de destinos con 87 buques que anclan en sus puertos, es decir, un 2,06% sobre los 4.214 salidos para el resto de Europa desde el puerto gaditano. El primer puerto que nos encontramos es Dublín, al que llegan 48 barcos que equivalen al 55,17% sobre los 87; en segundo lugar destaca Cork con 15 (17,24%), Waterford aporta 13 (14,94%), Belfast, 5 (5,75%), Limerick, 3 (3,45%). Y, por último a puerto indeterminado llegan otros 3 navíos (3,45%).

3.2.15. MALTA.

Entra en escena la Isla de Malta, a la que llegan 40 naves, que significan el 0,95% sobre las 4.214 salidas. No se determina ningún puerto de destino (aunque podría ser que estas naves recalasen en el puerto de La Valetta, capital de la isla).

3.2.16. NORUEGA.

Contabilizamos 30 naves que anclan en los puertos noruegos, cifra que supone un 0,71% sobre las 4.214. Las dársenas donde anclan estos barcos son las de Bergen, donde recalán 12 bastimentos, es decir, el 40% sobre los 30. Drontheim aparece con 5 (16,66%), Tonsberg (puerto del sur de Noruega, considerado el más antiguo del país, muy cerca de Oslo) con 2 buques (6,66%). Cierran la relación de enclaves portuarios Arendal con 1 (3,33%), Mandal, 1 (33,33%) y, por último, Trondheim, también con 1 barco (3,33%). A puertos noruegos sin determinar llegan 8 buques (26,66%).

3.2.17. PAÍS DE GALES.

Tan sólo registramos 1 embarcación (0,024% sobre las 4.214) que arriba al puerto de Newport, que da salida al mar del Principado.

3.2.18. PAÍSES BAJOS.

Totalizamos 150 salidas para los Países Bajos, que significan un 3,56% de las 4.214 para el resto de Europa. Distribuyamos por puertos la relación de las embarcaciones. En primer lugar, comencemos con los Países Bajos del Norte (Holanda) donde Ámsterdam se erige en el puerto más importante, con 88 buques, o sea, el 58,66% sobre los 150. A continuación, le siguen Rotterdam con 11 navíos (7,33%), Dordrecht con 8 (5,33%), Isla del Texel con 2 (1,33%), Carnisse (puerto entonces separado y ahora unido a Rotterdam), 2 (1,33%), región (en este caso la Vigía no

especifica puerto) de Zelanda, 1 (0,66%), Buren, 1 (0,66%), Vlaardingen, 1 (0,66%), Zierikzè, 1 (0,66%) y, finalmente, a puerto neerlandés sin determinar llega también 1 nave (0,66%).

Con relación a los Países Bajos del Sur (actual Bélgica), registramos a enclaves portuarios como Amberes con 24 naves (16,00%) y Ostende con 10 bastimentos (6,66%).

3.2.19. PORTUGAL.

Ocupa el segundo lugar en cuanto a los destinos para el resto de Europa, con 878 bastimentos, lo que equivale al 20,83% de las 4.214 salidas para el área citada. Los puertos portugueses que acogen estos barcos son los siguientes. Lisboa es el puerto principal con 405 naves que anclan en su dársena, es decir, el 46,13% sobre las 878. Le siguen a continuación, Tavira con 118 (13,44%), Faro aparece con 87 (9,91%), Villarreal de San Antonio con 54 (6,15%), Setúbal, 28 (3,19%), Viana do Castelo, 27 (3,07%), Oporto con 19 (2,16%), Villanueva de Portimão con 18 (2,05%), Caminha también con 18 (2,05%), Lagos, 11 (1,25%), Albufeira con 4 (0,45%), Villa del Conde, 3 (0,34%), la región de El Algarve (no se determina puertos) con 2 (0,23%), Olhão, 2 (0,23%), Ericeira (ubicado en el concelho -provincia- de Mafra, a escasa distancia del cabo Carvoeiro), 1 (0,11%) y, finalmente, Castro Marim también recibe 1 bastimento (0,11%).

En cuanto a las islas portuguesas de la costa atlántica africana, siguiendo el orden geográfico, tenemos en primer lugar al archipiélago de las Azores que incluye a las siguientes islas: Saô Miguel con 4 bastimentos (0,45%), El Fayal con 3 (0,34%) e Isla Terceira, también con 3 (0,34%).

En segundo lugar, destaca la Isla de Madeira con 41 barcos (4,67%). La tercera posición corresponde a las Islas de Cabo Verde con 17 (1,94%).

Por último, en cuarto lugar, cierra el capítulo de islas luso-africanas, la Isla de Saô Tomé (en el Golfo de Guinea, cercana a Gabón), con 4 naves (0,45%). A puertos portugueses sin determinar, llegan 9 buques (1,02%).

3.2.20. PRUSIA.

Entra en escena Prusia con 30 embarcaciones que anclan en sus puertos (0,71% sobre las 4.214 salidas). Con la acogida de 19 navíos (2,16% sobre los 30), el enclave portuario de Emden es el primer protagonista. Le siguen Stettin (en la actualidad bajo administración polaca) con 4 (0,45%), Varel, 3 (10,00%), Kiel, 1 (3,33%), Leer, (puerto fluvial de la Baja Sajonia, ubicado a orillas del río Ems, fronterizo con la provincia holandesa de Groninga, dista 30 kms. del Mar del Norte) 1 (3,33%), Loissin (enclave portuario del estado de Mecklemburgo-Pomerania), 1 (3,33%), y finalmente, Glückstadt también con 1 (3,33%).

3.2.21. REINO DE CERDEÑA.

Para el reino de Cerdeña zarpan 42 navíos que equivalen al 1,00% sobre las 4.214 salidas para el resto de Europa. Puertos sardos sin determinar registran 24 bastimentos, que traducidos a términos relativos significan el 57,14% sobre los 42. El siguiente y último enclave portuario es Cagliari, que recibe 18 barcos, o sea, el 42,86%.

3.2.22. REINO DE NÁPOLES.

Esta área recibe 28 naves, es decir, el 0,66% sobre las 4.214 embarcaciones. El único puerto es Nápoles, que acapara la totalidad de las embarcaciones.

3.2.23. REINO DE SICILIA.

Con rumbo al reino de Sicilia parten 43 buques, es decir, el equivalente al 1,02% sobre las 4.214 salidas para el resto de Europa. El puerto más destacado es el de Palermo con 25 naves, o lo que es lo mismo, el 58,14% sobre las 43, Messina con 5 (11,63%).

Puertos indeterminados reciben 12 bastimentos (27,91%), y, finalmente, para Sicilia (no se determina ningún enclave portuario) zarpa 1 embarcación (2,32%).

3.2.24. REPÚBLICA DE RAGUSA.

Hallamos únicamente 2 embarcaciones con destino a esta República, es decir, el 0,05% sobre las 4.214. Proceden del único puerto que tiene (actual Dubrovnik).

3.2.25. SUECIA.

Para el país escandinavo contabilizamos una relación de 76 naves, o sea, el 1,80% sobre las 4.214 salidas para el resto de Europa. Los puertos participantes en la acogida de bastimentos son los siguientes. Goteborg figura en primer lugar con 59 navíos, o sea, el 77,63% sobre las 76 embarcaciones, Estocolmo aparece con 7 (9,21%), Kallerö (pequeño enclave portuario ubicado en la provincia de Uppsala, exactamente en el Golfo de Botnia) con 4 (5,26%), Uddevalla con 3 (3,94%), Sundsvall, 1 (1,31%), Edsberg (puerto entonces separado y ahora unido al condado de Sollentuna, provincia de Estocolmo), 1 (1,31%), y finalizamos el apartado de destinos para el resto de Europa con 1 buque (1,31%) con destino a Stenninge (puerto situado en la Isla de Öland, frente a la costa de Smaland en el mar Báltico, forma parte del condado de Kalmar).

3.2.26. MAR BÁLTICO.

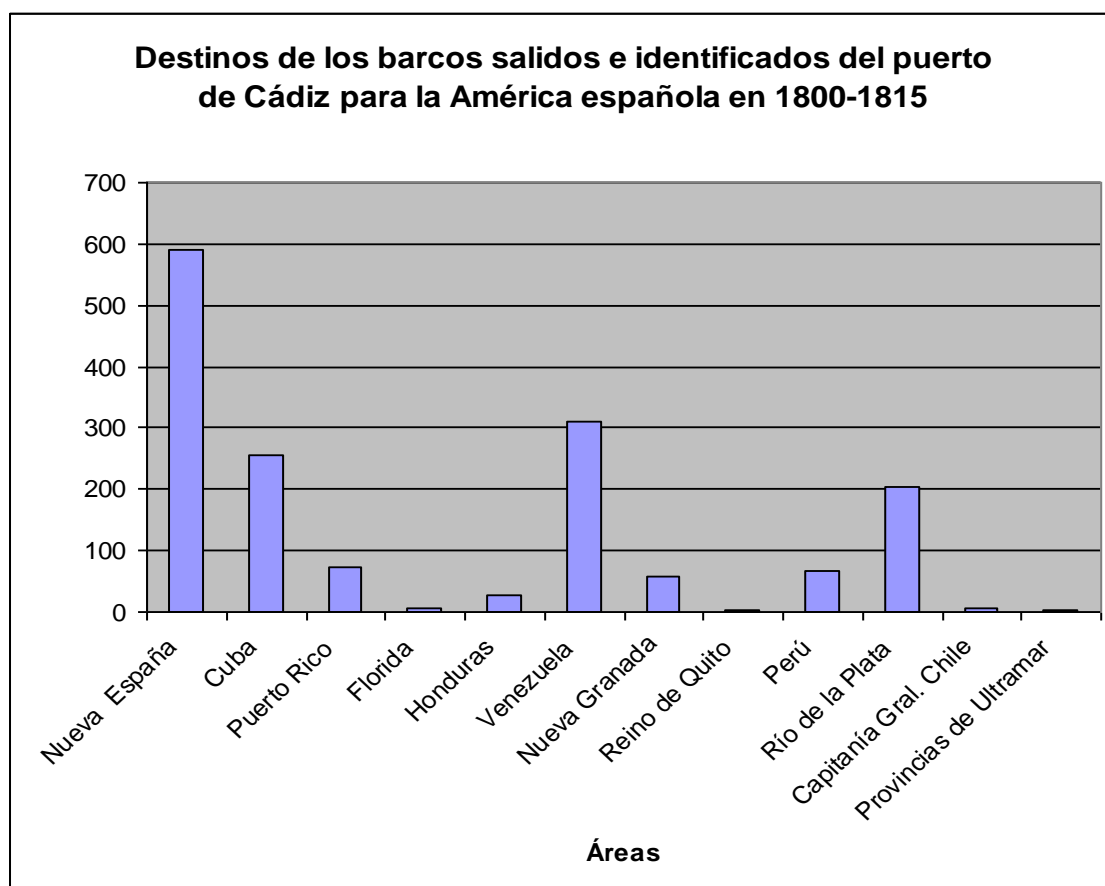
Únicamente hallamos 3 embarcaciones con rumbo a este área del Norte de Europa, o sea, el 0,07% sobre el total de las 4.214 salidas. No se especifica puerto alguno de las costas de este mar a la que llegan los citados buques.

Cuadro nº 11

Destinos de los barcos salidos e identificados del puerto de Cádiz para la América española en 1800-1815

ÁREAS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	Total	%
Nueva España	19	40	34	44	39	28	19	32	34	93	62	37	-	34	23	52	590	36,90
Cuba	0	0	34	25	31	0	0	0	6	25	22	16	-	33	24	39	255	15,95
Puerto Rico	0	0	2	4	2	2	2	1	3	11	11	13	-	6	9	6	72	4,50
Florida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	5	1	6	0,37
Honduras	1	0	2	2	4	0	2	1	2	2	4	2	-	2	0	3	27	1,69
Venezuela	4	8	20	36	26	21	3	20	11	51	13	5	-	30	16	46	310	19,39
Nueva Granada	0	2	7	6	10	2	1	0	1	10	7	0	-	2	0	11	59	3,69
Reino de Quito	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	3	0,19
Perú	3	0	4	9	4	1	1	1	2	4	11	5	-	8	6	7	66	4,13
Río de la Plata	9	5	34	26	23	5	4	2	14	22	32	12	-	13	2	0	203	12,69
C. Gral. Chile	0	0	1	0	2	0	0	0	0	1	0	2	-	0	0	0	6	0,37
Provinc Ultramar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	2	0	0	2	0,12
TOTAL	38	55	138	153	141	59	32	57	73	219	162	92	-	130	85	165	1.599	99,99
%	2,38	3,44	8,63	9,57	8,82	3,69	2,00	3,56	4,56	13,70	10,13	5,75	-	8,13	5,31	10,32	99,99%	

Gráfico nº 11



3.3. Destinos de los barcos salidos e identificados del puerto de Cádiz para la América española en 1800-1815.

En este apartado se reflejan ocho nuevos puertos de cierta importancia, que no aparecieron en las procedencias. A saber: Valparaíso, Cabo (o Punta) Francés, Santiago de Cuba, Sisal, Panamá, Portobelo, Río Hacha y Arica.

3.3.1. NUEVA ESPAÑA.

A este Virreinato se dirigen 590 barcos, que corresponde a un 36,90% sobre las 1.599 salidas. Los puertos representativos que acogen estas naves son Veracruz, el de mayor relevancia, con 577 embarcaciones que llegan a su dársena, es decir, un 97,80% sobre las 590. Seguidamente tenemos al puerto de Campeche con 12 buques (2,03%) y, finalmente, Sisal con 1 nave (0,17%). Este último puerto se halla ubicado en el litoral de Yucatán, a 53 kilómetros al noroeste de Mérida, en el Golfo de México. En el pasado fue denominado Santa María de Sisal o Zizal. Toma su nombre de una variedad particular de henequén, el ágave sisalana, pues desde el siglo XVI hasta principios del siglo XX fue el principal puerto de Yucatán donde reinaba la industria de esta planta. Fue considerado como un enclave portuario de altura en el año 1811, construyéndose en él un largo muelle de madera para que los barcos de gran calado pudieran fondear.⁵⁰⁶

3.3.2. CUBA.

Procedentes del puerto de Cádiz, llegan a Cuba 255 embarcaciones, o sea el 15,95% sobre las 1.599 salidas para la América española. El puerto de La Habana ostenta la hegemonía con 247 embarcaciones lo que traducido a términos relativos resulta un 96,86% sobre las 247 arribadas. A continuación y a larga distancia, le siguen Trinidad con 6 bastimentos, es decir, 2,47% sobre las 255, Cabo Francés, situado en la Cuba suroccidental, promontorio inserto en el noroeste de la Isla de la Juventud, epicentro del Golfo de Batanabó, con 1 barco (0,39%)⁵⁰⁷. Finalmente también con 1 buque (0,39%), el puerto de Santiago de Cuba.

⁵⁰⁶ Mario A. Trujillo Bolio: El Golfo de México en la centuria decimonónica: entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima, México 2005, página 36.

⁵⁰⁷ Dicho sitio sirvió de refugio a los primeros habitantes de Cuba, así como fue testigo ocular de las visitas de numerosos corsarios y piratas entre los siglos XVI y XIX, historia que le sirvió para denominarle Cabo Francés, probablemente en memoria del pirata protestante francés Francois Leclerc, el primero y más conocido pata de palo en la nómina de piratas famosos. (Varios autores: Cuba Internacional. Números 5-12. Prensa latina, La Habana 1986. Página 157.)

3.3.3. PUERTO RICO.

A la isla borincana llegan un total de 72 naves, o sea, un 4,50% sobre las 1.599 salidas para la América española. Los barcos arriban todos ellos a puerto indeterminado, aunque todo hace suponer que debe ser San Juan.

3.3.4. FLORIDA.

Registramos 6 navíos con destino a Florida, que equivalen al 0,37% sobre las 1.599. Los enclaves portuarios que reciben estos buques son, en primer lugar, San Agustín, que acoge 3 embarcaciones (50,00% sobre las 6), Pensacola con 2 (33,33%) y finalizamos con la Isla de Amelia (o Amalia) que recibe 1 nave (16,66%).

3.3.5. HONDURAS.

Contabilizamos 27 salidas para Honduras, o lo que es lo mismo, un 1,69% sobre las 1.599 embarcaciones que se dirigen a la América española. De estos 27 bastimentos, un 87,89%, es decir 24 naves, recalán en puertos no determinados y únicamente 3 (11,11%) lo hacen en la costa del Golfo Dulce.

3.3.6. VENEZUELA.

La Capitanía General de Venezuela ostenta el segundo lugar en el capítulo de destinos, con la recepción de 310 navíos que llegan a sus costas, suponiendo ello un 19,39% sobre la totalidad de las 1.599 salidas para la América española. Son ocho los puertos venezolanos que acogen estos 310 barcos, los cuales detallamos a continuación. La Guaira es el puerto de mayor calibre, con la acogida de 200 bastimentos, es decir, el 64,52% sobre los 310 buques. Seguidamente encontramos a Cumaná, donde arriban 34 embarcaciones (10,97%), Puerto Cabello con 31 navíos (10,00%), Nueva Guayana con 24 (7,74%), Maracaibo recibe 17 (5,48%), Nueva Barcelona registra 3 (0,97%) y, finalmente, el área de El Orinoco, donde recalca 1 embarcación (0,32%).

3.3.7. NUEVA GRANADA.

La representación de este virreinato en la recepción de salidas es muchísimo menor que el anterior. Con rumbo a Nueva Granada registramos sólo 59 naves, que equivalen al 3,69% sobre las 1.599 salidas para la América española. Veamos ahora los puertos que salen a escena. Cartagena de Indias es el que encabeza la relación, con 36 embarcaciones, que suponen un 61,02 sobre las 59. En segundo lugar, destaca Santa Marta, con 12 buques (20,34%), Portobelo, con 5 (8,47%), Panamá, también con 5 navíos (8,47%). Para cerrar el capítulo de enclaves portuarios neogranadinos, sale a colación Riohacha con tan sólo 1 barco (1,69%).

3.3.8. REINO DE QUITO.

El actual Ecuador, se hace presente en los destinos de embarcaciones con 3 bastimentos (0,19% sobre las 1.599), que llegan, como es natural, al puerto de Guayaquil.

3.3.9. PERÚ.

El virreinato del Perú aparece con 64 embarcaciones procedentes de Cádiz que corresponden al 4,00% sobre las 1.599. De ellos, 61 (95,31% sobre los 64), llegan al puerto del Callao. El resto, sólo 3 naves (4,69%), anclan en puertos no determinados.

3.3.10. RÍO DE LA PLATA.

El cuarto lugar en salidas para la América española, lo ocupa el virreinato de Río de la Plata con la recepción de 203 buques, que significan el 12,69% sobre el total de las 1.599 salidas. Los dos únicos puertos registrados son, en primer lugar Montevideo con 189 bastimentos, que en términos relativos supone el 93,10% sobre los 203 que arriban al citado virreinato. El segundo es Buenos Aires, que recibe 14 navíos (6,90%).

3.3.11. CAPITANÍA GENERAL DE CHILE.

Con dirección a esta colonia española, anotamos la salida de 6 buques, es decir, un 0,37% sobre el total de las 1.599. El único puerto protagonista es Valparaíso.

3.3.12. PROVINCIAS DE ULTRAMAR.

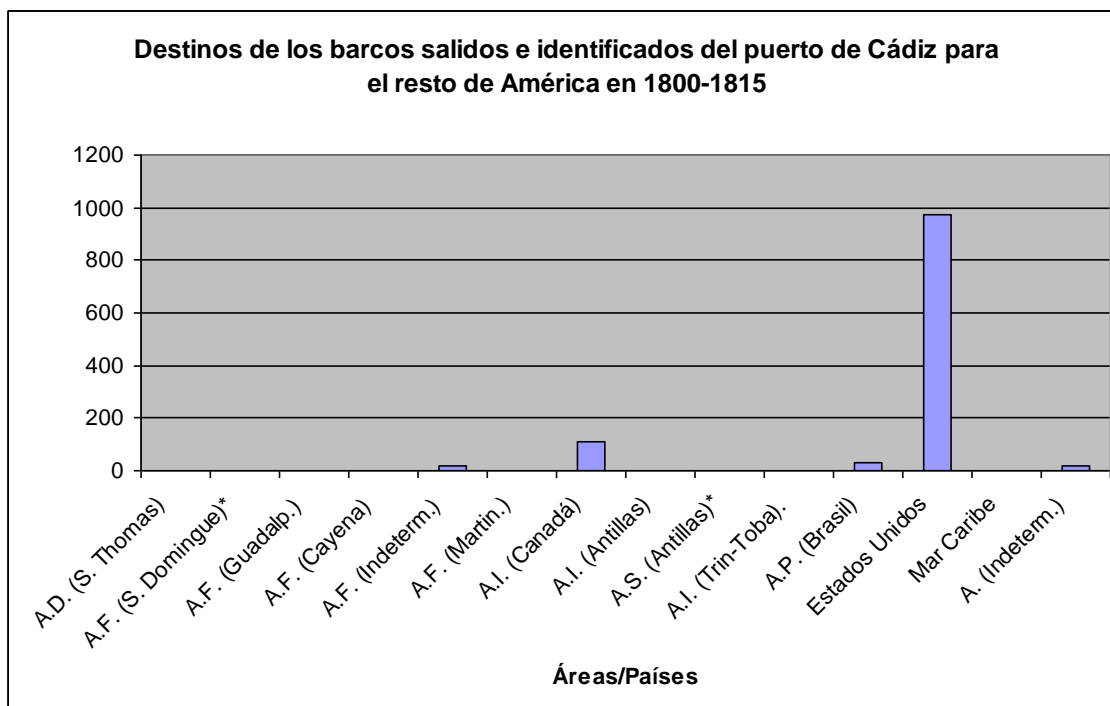
Con este destino indiferenciado se registran 2 embarcaciones, es decir, el 0,12% sobre el total de las 1.599 salidas.

Cuadro n° 12

Destinos de los barcos salidos e identificados del puerto de Cádiz para el resto de América en 1800-1815*

ÁREAS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL	%
A.D.(S. Thomas)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	1	0,09
A.F.(S.Domingue)*	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	1	0,09
A.F. (Guadalp.)	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	3	0,26
A.F. (Cayena)	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	2	0,17
A.F. (Indeterm.)	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	16	1,38
A.F. (Antillas)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	1	1	0,09
A. I. (Canadá)	0	0	23	9	5	0	0	0	6	7	4	6	-	17	19	13	109	9,41
A.I. (Antillas)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	-	0	0	4	6	0,52
A.S. (Antillas)*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	-	0	0	0	1	0,09
A.I. (Trin.-Toba.)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	1	0,09
A.P. (Brasil)	0	0	0	2	0	0	0	0	2	7	5	7	-	0	4	3	30	2,94
Estados Unidos	32	10	75	64	93	74	54	56	31	82	101	66	-	183	3	47	971	83,85
Mar Caribe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	1	0	0	1	0,09
A. (Indeterm.)	0	0	4	0	0	0	1	2	1	0	2	0	-	4	0	2	16	1,04
TOTAL	33	10	123	77	98	74	55	58	40	98	113	79	-	205	26	70	1.159	100%
%	2,85	0,86	10,62	6,65	8,46	6,39	4,75	5,00	3,45	8,46	9,67	6,82	-	17,70	2,24	6,04	100,00%	

Gráfico nº 12



(*) Abreviaturas:

A.D.= América danesa.

- **S. Thomas = Saint Thomas (Isla de Santo Tomás -en el Caribe-)**

A.F. = América francesa.

(*) - S. Domingue. = Desde 1800 a 1809, la futura República Dominicana está bajo administración francesa, denominándose Saint Domingue (Santo Domingo).

- **Guadal.= Isla de Guadalupe.**
- **Martin. = Isla de Martinica.**

A.F. (Indeterm.) = América francesa. Indeterminadas.

A.I. = América inglesa .

- **Canadá y Antillas inglesas.**

A.S. = América Sueca.

- (*) - **Isla de San Bartolomé. En nuestro período investigado perteneció a la corona sueca, actualmente está bajo administración francesa.**

A.I. = (Trin.-Tob.)

- **América inglesa (Trinidad y Tobago)**

A.P. = América portuguesa.

- **Brasil.**

A. (Indeterm.)

- **América (Indeterminadas).**

3.4. Destino de los barcos salidos e identificados del puerto de Cádiz para el resto de América en 1800-1815.

3.4.1. AMÉRICA DANESA.

Sólo 1 buque con destino a esa colonia, es decir, el 0,09% sobre los 1.159 salidos con destino al resto de América. El puerto representativo es el de la isla de Saint Thomas.

3.4.2. AMÉRICA FRANCESA.

3.4.2.1. SAINT DOMINGUE

Sólo 1 embarcación (0,09%) con destino a la parte oriental de la isla de La Española, que en la época en que arriba es colonia de Francia. Ancla en el puerto de Saint Domingue.

3.4.2.2. ISLA DE GUADALUPE.

Hallamos 3 salidas para la Isla de Guadalupe que equivalen al 0,26% sobre las 1.159 naves llegadas al resto de América.

3.4.2.3. GUAYANA FRANCESA.

Únicamente contabilizamos 2 bastimentos que corresponden al 0,17% sobre el total. El puerto es Cayena.

3.4.2.4. INDETERMINADAS.

A puertos indeterminados de la América francesa arriban 16 embarcaciones procedentes del puerto de Cádiz, o lo que es lo mismo, el 1,38% sobre las 1.159 salidas.

3.4.2.5. ISLA DE MARTINICA.

Con rumbo a esta isla aparece 1 nave (0,09%) que recalca en puerto no determinado.

Haciendo un balance final de los barcos salidos para la América francesa, obtenemos un total de 23, lo que traducido a términos relativos resulta un 1,98% sobre los bastimentos que se dirigen al resto de América desde el puerto de Cádiz

3.4.3. AMÉRICA INGLESA.

3.4.3.1. CANADÁ.

Constituyen un total de 109 salidas las registradas para esa colonia inglesa, o sea, el 9,41% sobre las 1.159. Los puertos que reciben los buques son los que a continuación se relacionan. La Isla de Terranova acapara el mayor número de ellos, es decir, 101 navíos, lo que supone el 92,66% sobre los 109 bastimentos arribados a Canadá. El segundo puerto en importancia es Québec, con 4 buques (3,67%); Halifax aparece con 2 naves (1,83%) y, finalmente, Nueva Escocia, también con 2 barcos (1,83%).

3.4.3.2. ANTILLAS INGRESAS.

En esta área registramos la llegada de 6 embarcaciones, o sea, el 6,52% sobre las 1.159. Anclan en puertos no determinados de las siguientes islas: Islas Bermudas con 3 bastimentos (50,00% sobre los 6), Isla Barbuda con 1 barco (16,66% sobre los 6), Isla de San Salvador (Watling) 1 (16,66%) y, finalmente, Jamaica también con 1 nave (16,66%).

3.4.3.3. TRINIDAD Y TOBAGO.

A puerto no determinado de estas dos islas, lindando con la costa venezolana, sólo arriba 1 buque, es decir, el 0,09% sobre las 1.159.

En resumen, contabilizamos para la América inglesa 116 naves que equivalen al 10,02% sobre las 1.158 salidas para el resto de América.

3.4.4. AMÉRICA SUECA

3.4.4.1. ISLA DE SAN BARTOLOMÉ.

Aquí, únicamente recalca 1 barco (0,09%). Esta isla, situada en las Antillas, a 175 kilómetros del archipiélago de Guadalupe, fue colonia sueca durante casi un siglo, es decir, entre 1785 y 1877, lo que se refleja en el nombre de su principal localidad Gustavia, llamada así en homenaje a

Gustavo III de Suecia.⁵⁰⁸ Antes, en 1648 estuvo bajo la administración francesa y en la actualidad es una colectividad territorial de ultramar perteneciente también a Francia.

3.4.5. AMÉRICA PORTUGUESA (BRASIL).

Con rumbo a la América portuguesa, registramos un total de 30 embarcaciones, que equivalen al 2,59% sobre las 1.159 salidas a esta área. La distribución de los puertos donde arriban estos buques son los siguientes. En primer lugar, destacamos a Río de Janeiro con 19 bastimentos, lo que en términos relativos resulta un 63,33% sobre los 30 arribados a las costas brasileñas. A puertos sin determinar, van 6 navíos (20,00 %). A continuación, aparecen Pernambuco con 2 barcos (6,66%), Bahía de Todos los Santos, también con 2 (6,66%) y, por último, 1 embarcación (3,33%) arriba a Pará.

3.4.6. ESTADOS UNIDOS.

Ocupan el primer lugar en cuanto a los destinos de las embarcaciones salidas del puerto de Cádiz para el resto de América, con la arribada a sus costas de la fachada atlántica de 971 bastimentos, que equivalen al 83,85% sobre las 1.159 salidas registradas. Los puertos estadounidenses receptores de los buques citados, son los que se detallan a continuación. Nueva York ostenta la hegemonía con 303 naves arribadas, es decir, el 31,20% sobre las 971 destinadas a Estados Unidos. El segundo enclave portuario de relevancia es Boston con 240 buques (24,72%), Filadelfia aparece con 95 (9,78%), Norfolk aporta 59 bastimentos (6,08%), Baltimore, 48 (4,94%), Charleston con 39 (4,02%), Providence, con 22 naves (2,26%), Alejandría, 21 (2,16%), Salem, con 16 (1,65%), Nueva Orleans, 15 (1,54%), Newport, 14 (1,44%), Portsmouth, 13 (1,34%), Marblehead, 9 (0,93%), Newburyport, 8 (0,82%), Wilmington, 7 (0,72%), Portland, 6 (0,62%), Jersey City, 4 (0,41%), Plymouth, 4 (0,41%), Nuevo Londres, 4 (0,41%), Edington, 3 (0,31%), New Bedford, 3 (0,31%), Gloucester, 3 (0,31%), Savannah, 2 (0,20%), Edén, 1 (0,10%), Petersburgo, 1 (0,10%), Beverly, 1 (0,10%), Washington, 1 (0,10%), Groton, 1 (0,10%), Richmond, 1 (0,10%), Saint George, 1 (0,10%), y, por último Elizabeth City, también con 1

⁵⁰⁸ En París, en 1784, se llevaron a cabo negociaciones para forjar una alianza secreta con Francia, así como para que Suecia adquiriese las colonias francesas de las islas de San Bartolomé y San Martín y recibiesen subvenciones francesas a cambio de que Francia tuviese derecho a utilizar Gotemburgo (Goteborg) como centro de almacenaje y distribución. Estas negociaciones culminaron con éxito y el 7 de marzo de 1785 Suecia asumió la completa soberanía de esas islas del Caribe. (Neil Kent: *Historia de Suecia*, Madrid 2008, página 139).

(0,10%). La Vigía no especifica puertos sino regiones en los siguientes destinos. Carolina del Norte, 5 (0,51%), Carolina del Sur, 1 (0,10%) y Virginia, 1 (0,10%). Por último, a puertos no determinados registramos 18 embarcaciones (1,85%),

3.4.7. MAR CARIBE.

Únicamente hallamos 1 nave, 0,09% sobre las 1.159 salidas, con rumbo a ese destino regional pero a puerto no indeterminado.

3.4.8. AMÉRICA (INDETERMINADAS).

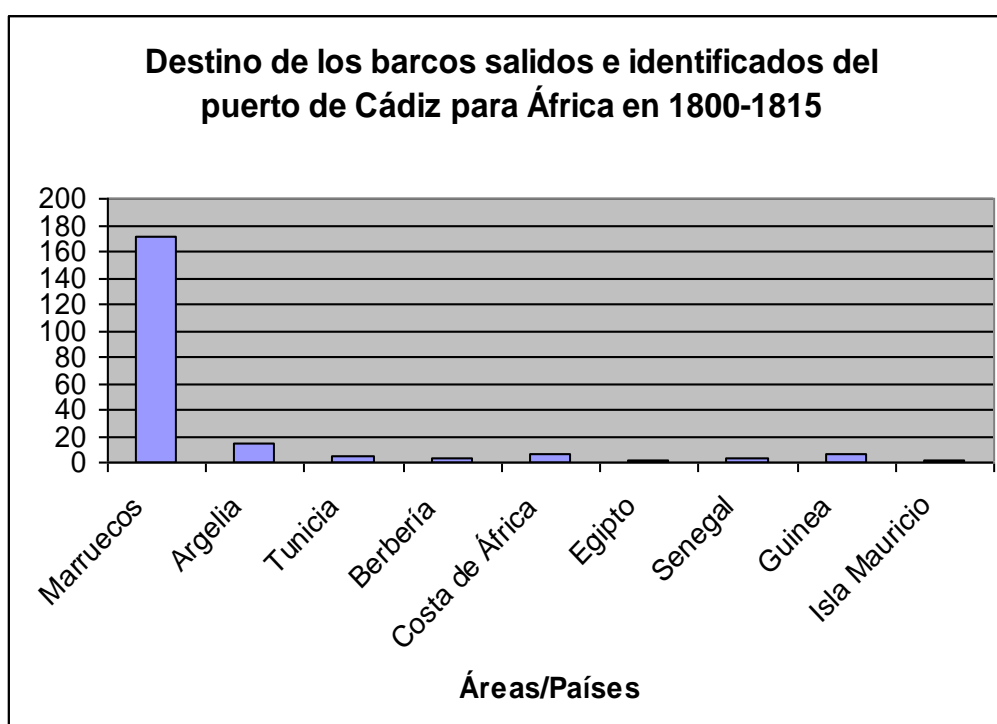
Para puertos indeterminados del resto de América, se registran 16 embarcaciones, o sea, el 1,04% sobre las 1.159 salidas con dirección a esta área.

Cuadro nº 13

**Destinos de los barcos salidos e identificados del puerto de Cádiz
para África en 1800-1815**

ÁREAS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL	%
Marruecos	1	9	8	13	4	5	13	17	5	4	26	43	-	21	0	3	172	80,37
Argelia	1	0	1	0	4	1	0	2	0	0	0	3	-	1	1	0	14	6,54
Tunicia	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	-	1	0	0	5	2,34
Berberia	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	-	0	0	0	3	1,40
Costa de África	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	1	-	1	0	0	7	3,27
Egipto	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	1	0,47
Senegal	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	3	1,40
Guinea	0	0	2	1	0	0	0	0	0	3	0	0	-	0	0	1	7	3,27
Isla Mauricio	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	2	0,93
TOTAL	2	11	17	14	11	6	13	19	6	8	31	47	-	24	1	4	214	100%
%	0,93	5,14	7,94	6,54	5,14	2,80	6,07	8,88	2,80	3,74	14,48	21,96		11,21	0,47	1,87	100,00%	

Gráfico nº 13



3.5. Destinos de los barcos salidos e identificados del puerto de Cádiz para África en 1800-1815.

Salvo el área de Guinea y la denominada Costa de África, el resto de los destinos son los mismos que los relacionados en las procedencias, por lo que hay pocos cambios significativos en el peso del tráfico.

3.5.1. MARRUECOS.

El reino alauita es el principal receptor en destinos desde el puerto de Cádiz, con 172 buques que llegan a sus costas, es decir, el 80,37% sobre las 214 embarcaciones que salen para África. Los puertos marroquíes protagonistas se relacionan a continuación. En primer lugar, tenemos al puerto de Tánger que recibe 116 naves, o sea, el 67,44% sobre las 172. A renglón seguido destaca Tetuán (recordamos que aunque no es exactamente un puerto de mar, las entradas se hacen por Río Martil, una pequeña pedanía perteneciente al municipio marroquí, a escasa distancia del mismo y que está bañada por el Mediterráneo) con 30 navíos (17,44%), Mogador (actual Essauira) con 13 (7,56%), Larache recibe 5 bastimentos

(2,91%), Salé también con 5 (2,91%), y, por último, Rabat cierra el cupo de enclaves portuarios marroquíes, con 3 barcos (1,74%).

3.5.2. ARGELIA.

Constituyen un total de 14 embarcaciones las que zarpan con rumbo a este país, o lo que es lo mismo, un 6,54% sobre las 214 que salen del puerto de Cádiz para el continente africano. Los puertos argelinos donde recalán estas naves son los siguientes. En primer lugar destaca Orán con 7 bastimentos, o sea, el 50,00% sobre las 14 arribadas a Argelia. A continuación, le siguen Argel con 6 (42,86%), y, finalmente Arzew, (puerto argelino, quizá de nombre extraño, del que ya se habló en procedencias) con 1 barco (7,14%).

3.5.3. TUNICIA.

En esta área, el puerto de Túnez registra 5 naves, es decir, el 2,34% sobre las 214.

3.5.4. BERBERIA.

A puerto sin determinar de la Costa de Berberia, llegan 3 embarcaciones, es decir, el 1,40% sobre las 214.

3.5.5. COSTA DE ÁFRICA.

A esta área donde tampoco se especifican enclaves portuarios, arriban 7 bastimentos que equivalen al 3,27% sobre las 214 naves que recalán en África.

3.5.6. EGIPTO.

El registro de la Vigía sólo anota 1 nave, que recalca en puerto indeterminado (aunque podría ser Alejandría, no se sabe con certeza) con destino a la costa egipcia. Ello representa el 0,47% de la arribada de las 214 embarcaciones.

3.5.7. SENEGAL.

Para Senegal, con destino a puerto indeterminado, solamente tenemos 3 buques, o sea, el 1,40% sobre el total de las 214 rumbo a África.

3.5.8. GUINEA.

El destino de 7 buques a Guinea a puertos sin determinar, representa el 3,27% sobre el total de las 214 que anclan en los puertos de África.

3.5.9. ISLA MAURICIO (ÁFRICA FRANCESA).

Sólo 2 naves (0,93%) arriban a la colonia francesa de Mauricio (Île de France).

3.5.10. SENEGAL.

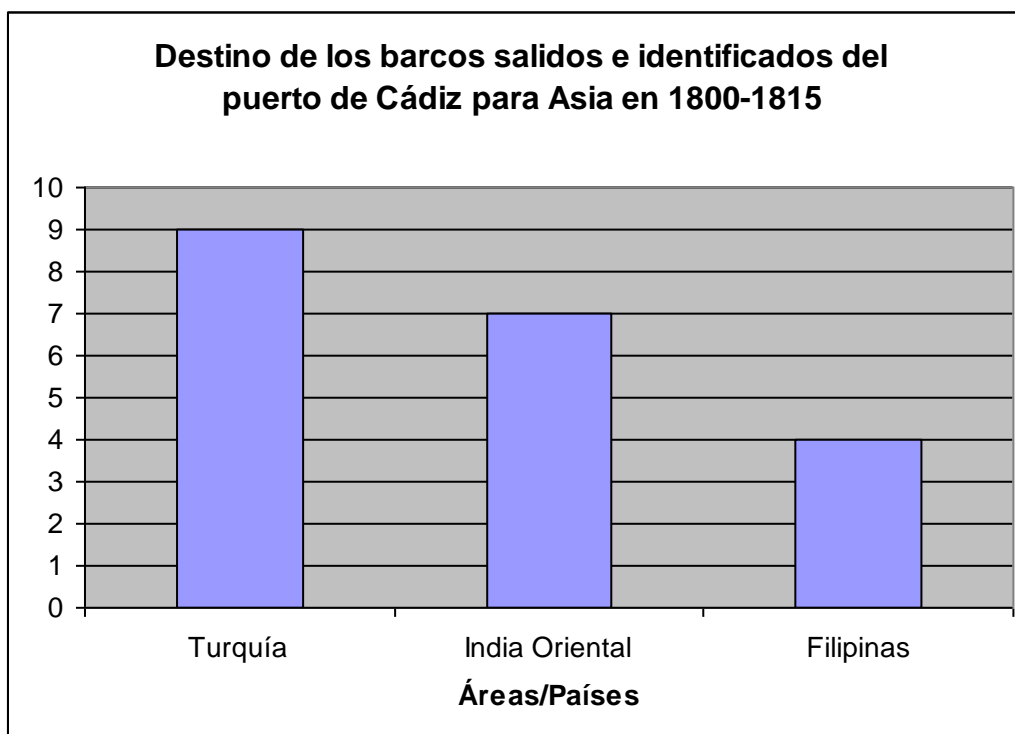
Para Senegal, a puerto indeterminado, solamente tenemos 3 buques, o sea, el 1,40% sobre el total de las 214 rumbo a África.

Cuadro nº 14

**Destinos de los barcos salidos e identificados del puerto de Cádiz
para Asia en 1800-1815**

ÁREAS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL	%
Turquía	0	0	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	-	0	2	2	9	45,00
India Oriental	0	0	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	-	0	0	2	7	35,00
Filipinas	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	-	1	0	0	4	20,00
TOTAL	1	0	1	4	5	2	0	0	0	0	0	0	-	1	2	4	20	100,00
%	5,00	0,00	5,00	20,00	25,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-	5,00	10,00	20,00	100,00%	

Gráfico nº 14



3.6. Destinos de los barcos salidos e identificados del puerto de Cádiz para Asia en 1800-1815.

3.6.1. TURQUÍA (ASIÁTICA).

Turquía recibe la mayor parte de las embarcaciones con rumbo a Asia que parten desde el puerto de Cádiz. Son 9 bastimentos, es decir, 45,00% sobre los 20 buques con destino a Asia), todos los cuales se dirigen al puerto de Esmirna.

3.6.2. INDIA ORIENTAL.

Desde el puerto gaditano contabilizamos 7 salidas para la India, o sea, el 35% sobre los 20. Calcuta con 4 bastimentos, que en términos relativos representa el 57,14% sobre las 7 naves, es el puerto de mayor

relevancia. A continuación, Tranquebar con 1 (14,28%). Finalmente, 2 barcos (28,57%) recalán en puertos no determinados.

3.6.3. FILIPINAS.

Con este área finalizamos el apartado de destinos. Las Islas Filipinas registran 4 buques procedentes del puerto de Cádiz, que representan el 20,00% sobre el total de las 20 que zarpan para el continente asiático. Manila se constituye como principal enclave portuario con 3 naves, pero el barco que arriba a un puerto indeterminado, debe tener también como destino a Manila, que monopolizaría (100%) toda la navegación al archipiélago.

Signifiquemos que el registro de la Vigía de Cádiz concede mucha más importancia a las procedencias que a los destinos. A continuación, estableceremos una correlación entre procedencias y destinos. Se efectuará por regiones para España y por naciones o áreas para el resto de Europa, América española, resto de América, África y Asia.

Cuadro nº 15

Correlación entre procedencias y destinos regionales españoles de los barcos identificados en el puerto de Cádiz en 1800-1815

PERÍODO 1800-1815			
REGIONES DE ESPAÑA	PROCEDENCIAS %	DESTINOS %	DIFERENCIA %
Andalucía	48,29	47,84	0,45
Asturias	0,79	2,89	2,10
Baleares	1,61	1,49	0,12
Canarias	1,94	5,27	3,33
Cantabria	0,46	2,02	1,56
Cataluña	12,32	8,53	3,79
Galicia	7,68	15,95	8,27
Murcia	2,27	1,15	1,12
Valencia	6,22	6,17	0,05
Vascongadas	1,60	2,58	0,98

A) ESPAÑA.

En el cuadro anterior, existe en general, un nivel alto de correlación entre procedencias y destinos españoles. Éste resulta bastante estable, salvo para las tres regiones que determinamos a continuación. Galicia cuya diferencia positiva es de un 8,27% y Canarias con un 3,33%. Finalmente con Cataluña, que presenta una diferencia del 3,79%, de signo negativo, ocurre lo contrario, es decir, las procedencias son más elevadas que los destinos. Probablemente porque los barcos salidos para Cataluña se dirijan primero a puertos intermedios (Málaga, Cartagena, Alicante) o incluso atlánticos (Lisboa, Galicia) antes de regresar a Cataluña.

Cuadro nº 16

Correlación entre procedencias y destinos del resto de Europa de los barcos identificados en el puerto de Cádiz en 1800-1815

PERÍODO 1800-1815			
PAÍSES/ÁREAS DE EUROPA	PROCEDENCIAS %	DESTINOS %	DIFERENCIA %
Ciudades Libres Hanseáticas	1,42	2,02	0,60
Dinamarca	1,35	2,35	1,00
Ducado de Toscana	1,32	2,73	1,41
Escocia	0,33	0,54	0,21
Estados Pontificios	0,22	0,02	0,20
Finlandia	0,95	0,09	0,86
Francia	4,34	5,62	1,28
Génova (República Ligur)	2,07	2,82	0,75
Gibraltar	26,23	30,18	3,95
Imperio Austriaco	0,56	0,95	0,17
Imperio Otomano	2,27	1,71	0,56
Imperio Ruso	0,88	0,85	0,03
Inglaterra	18,50	16,61	1,89
Irlanda	4,17	2,06	2,11
Malta	1,55	0,95	0,60
Noruega	0,81	0,71	0,10
País de Gales	0,01	0,02	0,01
Países Bajos	3,28	3,56	0,28
Portugal	25,69	20,83	4,86
Prusia	0,94	0,71	0,23
Reino de Cerdeña	0,57	1,00	0,43
Reino de Nápoles	0,37	0,66	0,29
Reino de Sicilia	0,67	1,02	0,35
República Ragusa	0,03	0,05	0,02
Suecia	1,40	1,80	0,40

B) RESTO DE EUROPA.

En cuanto a las correlación entre procedencias y destinos del resto de Europa, hay que afirmar que es muy acusada, salvo el caso de Gibraltar con una diferencia positiva del 3,95%, y Portugal, con una diferencia negativa del 4,86%. Con relación a la colonia inglesa, hay un mayor porcentaje de salidas que de entradas, es decir Gibraltar importa (compra) más que exporta (vende). Con Portugal sucede lo contrario, hay más entradas que salidas. Al igual que Canarias, Gibraltar es un destino preferido por los exportadores gaditanos.

Cuadro nº 17

Correlación entre procedencias y destinos de la América española de los barcos identificados en el puerto de Cádiz en 1800-1815

PERÍODO 1800-1815			
PAÍSES/ÁREAS DE LA AMÉRICA ESPAÑOLA	PROCEDENCIAS %	DESTINOS %	DIFERENCIA %
Nueva España	22,25	36,90	14,65
Cuba	28,82	15,95	12,87
Puerto Rico	5,50	4,50	1,00
Florida	0,33	0,37	0,04
Honduras	1,27	1,69	0,42
Venezuela	21,75	19,39	2,36
Nueva Granada	4,22	3,69	0,53
Reino de Quito	0,11	0,19	0,08
Perú	3,89	4,13	0,24
Río de la Plata	11,57	12,69	1,12

C) AMÉRICA ESPAÑOLA.

Continuamos en esta área con un elevado nivel de correlación, excepto para el caso que vamos a señalar seguidamente. Podemos observar claramente como existe un desfase significativo entre las procedencias y destinos en el virreinato de Nueva España, que presenta una diferencia positiva del 14,65% y en Cuba que registra un saldo negativo del 12,87%. El referido desfase sucede porque las embarcaciones que salen de Nueva España hacen escala en Cuba antes de recalar en Cádiz. O sea, se efectúa la singladura Veracruz-La Habana-Cádiz y viceversa. Es decir, que si sumamos Cuba con Nueva España, las cifras cuadran en destinos y procedencias, que están prácticamente equilibrados con tan sólo un 1,78% de diferencia.

Cuadro nº 18

Correlación entre procedencias y destinos del resto de América de los barcos identificados en el puerto de Cádiz en 1800-1815

PERÍODO 1800-1815			
PAÍSES/ÁREAS DEL RESTO DE AMÉRICA	PROCEDENCIAS %	DESTINOS %	DIFERENCIA %
América danesa (Isla de Saint Thomas)	0,22	0,09	0,13
América francesa (Saint Domingue, Guadalupe y Guayana -Cayena-)	0,44	0,52	0,08
América inglesa (Canadá)	16,48	9,93	6,55
América portuguesa (Brasil)	1,26	2,94	1,68
Estados Unidos	81,24	83,85	2,61

D) RESTO DE AMÉRICA.

En el resto de América prácticamente tenemos también un alto nivel de correlación, excepto un caso que es menos normalizado y que presenta un desfase considerable. Se trata de Canadá, que ofrece una diferencia del 6,55% de saldo negativo. Aquí es mayor el número de entradas que de salidas, de lo que se deduce que los canadienses son mayores exportadores que importadores. La explicación puede radicar en los famosos barcos del bacalao que llegan de la isla de Terranova.

Cuadro nº 19

Correlación entre procedencias y destinos de África de los barcos identificados en el puerto de Cádiz en 1800-1815

PERÍODO 1800-1815			
PAÍSES/ÁREAS DE ÁFRICA	PROCEDENCIAS %	DESTINOS %	DIFERENCIA %
Marruecos	83,98	80,37	3,61
Argelia	9,04	6,54	2,50
Tunicia	3,39	2,34	1,05
Berbería	0,19	1,40	1,21
Egipto	1,51	0,47	1,04
Senegal	0,94	1,40	0,46
Isla Mauricio	0,38	0,93	0,55

E) **ÁFRICA.**

En el cuadro que representa los países/áreas de África, la correlación es siempre alta. Para el norte de África, algo menos, pues los balances son siempre favorables a las entradas en el puerto de Cádiz (salvo en el caso de Berbería). Senegal e isla Mauricio invierten la tendencia, pero su tráfico es muy bajo.

Cuadro nº 20

Correlación entre procedencias y destinos de Asia de los barcos identificados en el puerto de Cádiz en 1800-1815

PERÍODO 1800-1815			
PAÍSES/ÁREAS DE ASIA	PROCEDENCIAS %	DESTINOS %	DIFERENCIA %
Turquía	45,45	45,00	0,45
Filipinas	27,27	20,00	7,27
India Oriental	18,18	35,00	17,00

F) **ASIA.**

En Asia, frente a la perfecta correlación del comercio con Levante (Turquía), existe un desfase marcado por una diferencia del 7,27% en Filipinas con saldo negativo y un 17% en la India Oriental, con saldo positivo. Pese a ello, seguimos teniendo un nivel de correlación alto, ya que la ruta de los barcos suele ser Cádiz-Tranquebar-Manila y viceversa, o sea, con escala, con lo que el aparente desequilibrio queda compensado. Además siendo tan escaso el tráfico, un solo barco puede desequilibrar todos los porcentajes.

CAPÍTULO 3

A) IMPORTACIONES

1. CONSIDERACIONES GENERALES.

Como es sabido y hemos argumentado en anteriores ocasiones, ni factores externos, como pudieron ser los conflictos bélicos reseñados anteriormente, ni otras causas que tenían su origen en la estructura interna de Cádiz y España, así como en el peculiar mecanismo de funcionamiento de la actividad comercial gaditana, pueden llevarnos a la afirmación de que en los tres primeros lustros del siglo XIX la decadencia comercial de Cádiz fue total. Bien es cierto que el tráfico mercantil de nuestro período investigado, conoció alternancias entre períodos de bonanza y etapas menos fructíferas, pero de eso a llegar a sostener que el eclipse de la actividad económica fue absoluto, media un abismo. En líneas generales, se mantuvo la actividad portuaria dieciochesca en nuestro período investigado de 1800-1815.

Mercancías procedentes de Europa, América y, en menor medida, de Asia y África recalaron en el puerto de Cádiz contribuyendo a dinamizar la vida de la ciudad y su tráfico comercial. Las 39.676 remesas (número aproximado) de 16 clases (que posteriormente desglosaremos enumerando las principales mercancías o artículos que constituyen cada una de ellas y su procedencia) de productos importados (pues el diario de la Vigía no registra exportaciones) además de los 176.810.186 pesos fuertes registrados en la depositaría de Indias, así lo atestiguan. Unas importaciones, en las que la fuente citada otorga su hegemonía sobre el resto, a las siguientes 4 clases: productos alimenticios no coloniales, que sobresalen con 15.658 remesas (aproximadamente), los coloniales alimenticios con 3.163, las materias primas no coloniales con 2.976 remesas, y, por último, a corta distancia, las materias primas coloniales con 3.276 partidas. Hay que tener en cuenta aparte las remesas de productos indeterminados, que arrojan un número de 6.243.

Cádiz se convirtió en una plaza esencial dentro del sistema de intercambios mundial. Allí se anudaban los tráficos europeos y americanos, en un doble flujo de mercancías: los productos europeos que se exportaban a las Indias, y los frutos del comercio de Indias que se enviaban a Europa. La economía española fue incapaz de satisfacer la demanda procedente de

su imperio americano. De ahí que se convirtiera en una necesidad objetiva recurrir a la Europa manufacturera para completar los cargazones de los navíos de la Carrera. Fue esta penetración de mercancías extranjeras lo que permitió a importantes sectores manufactureros y mercantiles europeos participar en la explotación de los mercados hispanoamericanos y en la distribución de riquezas de aquella procedencia.⁵⁰⁹ O sea, de esto podemos deducir, que la América española, desde el punto de vista económico, no se puede entender sin la participación de Europa. Los Estados del Viejo Continente, así como sus burguesías mercantiles, se sintieron pronto atraídos por las posibilidades que se abrían para sus manufacturas y su comercio en general con la apertura de mercados en el Nuevo Mundo por parte de los españoles.⁵¹⁰

Los comerciantes extranjeros y de otras regiones españolas establecidos en Cádiz se encargaban de distribuir los productos obtenidos a través de las redes comerciales y financieras que previamente habían creado. De esta forma, una variedad grande de frutos y manufacturas, de origen y procedencia diversa, se repartían desde la ciudad por ámbitos de la Península, Europa, América y, en mucha menor medida, de Asia y África.⁵¹¹

Tras estas consideraciones generales acerca de la gran multitud de géneros que recalán en el puerto de Cádiz durante 1800-1815, vamos a proceder a un análisis en profundidad de sus clases, desglosando los productos o artículos más significativos que contienen las mismas.

Antes de comenzar signifiquemos que el cómputo de las 16 clases de productos (alimenticios coloniales, no coloniales, materias primas, textiles, etc.) está expresado en remesas y no en cantidades, puesto que estas últimas, al parecer por falta de interés, dificultad de comprobación o alguna otra razón, no son detalladas por la Vigía, por lo que los resultados son sólo una aproximación.

⁵⁰⁹ María Guadalupe Carrasco González: Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700). Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1997, página 13.

⁵¹⁰ Manuel Bustos Rodríguez: Cádiz en el sistema atlántico... página 358.

⁵¹¹ Manuel Bustos Rodríguez: Cádiz en el sistema atlántico... página 365.

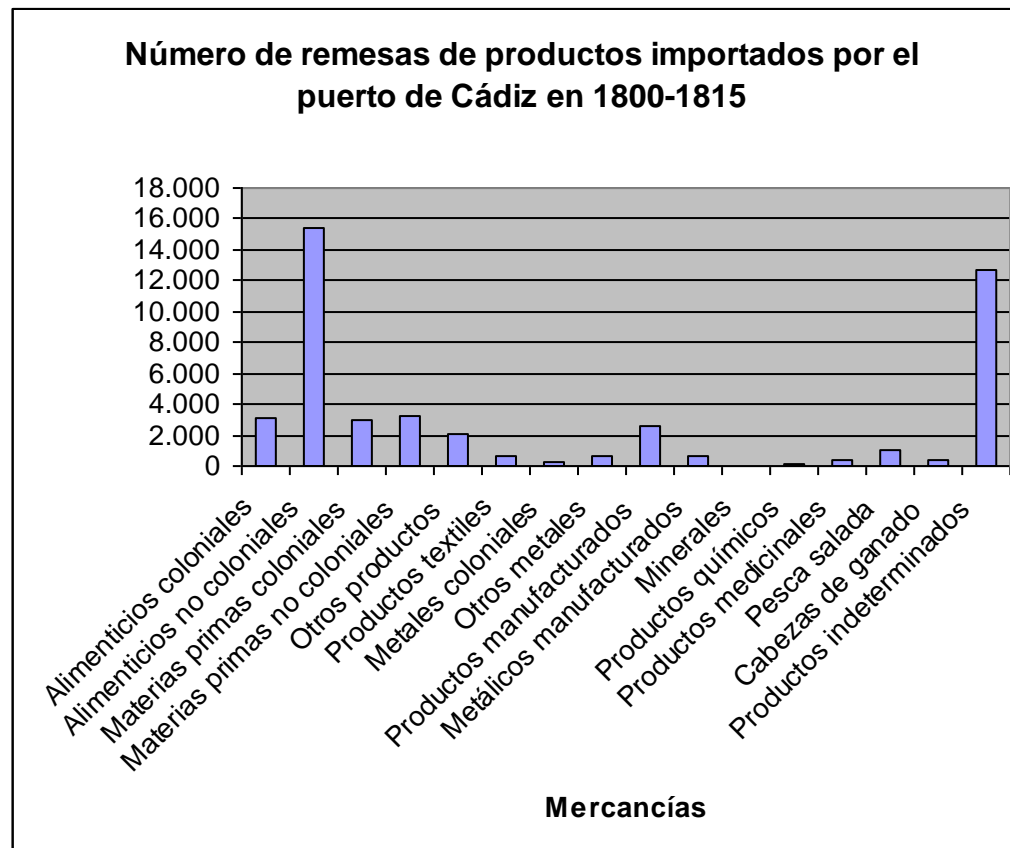
Cuadro nº 21

NÚMERO DE REMESAS DE PRODUCTOS IMPORTADOS POR EL PUERTO DE CÁDIZ EN 1800-1815*

CLASES DE PRODUCTOS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL	%
ALIMENTICIOS COLONIALES	139	102	350	277	327	220	85	157	93	382	178	139	87	205	191	231	3.163	7,97
ALIMENTICIOS NO COLONIALES	138	392	308	357	863	625	418	458	1.281	1.217	2.188	1230	1.001	1.625	1.570	1.987	15.658	39,46
MATERIAS PRIMAS COLONIALES	101	94	428	356	465	32	75	55	43	414	256	189	33	104	136	495	3.276	8,26
MATERIAS PRIMAS NO COLONIALES	36	60	147	85	133	90	65	102	155	201	664	266	420	282	235	35	2.976	7,50
OTROS PRODUCTOS	20	74	47	26	33	18	68	20	66	147	250	269	171	202	178	166	1.755	4,42
PRODUCTOS TEXTILES	13	26	21	08	26	00	18	05	09	153	115	55	29	50	55	70	653	1,65
METALES COLONIALES	02	10	28	37	31	03	01	01	02	33	38	13	06	10	11	16	242	0,61
OTROS METALES DE PROCED. EUROPEA	18	12	46	30	41	08	21	30	17	104	111	40	28	44	44	56	650	1,65
PRODUCTOS MANUFACTURADOS	55	55	92	64	115	115	107	158	319	305	182	159	131	225	228	214	2.524	6,36
PRODUCTOS METÁLICOS MANUFAC.	07	11	16	17	12	62	15	13	34	82	87	68	136	35	36	28	659	1,66
MINERALES	02	00	00	04	02	00	01	02	00	00	00	00	00	00	09	06	26	0,07
PRODUCTOS QUÍMICOS	00	06	03	00	02	00	14	08	01	05	07	21	43	18	12	13	153	0,38
PRODUCTOS MEDICINALES	01	11	31	64	72	04	21	12	10	51	15	09	03	04	09	11	328	0,83
PESCA SALADA	12	17	36	50	43	66	56	44	68	126	131	111	36	75	74	79	1.024	2,58
CABEZAS DE GANADO	02	00	00	00	00	00	00	00	00	01	229	78	00	33	02	01	346	0,87
PRODUCTOS INDETERMINADOS	05	125	197	133	201	175	1.399	1.462	1.362	58	305	176	32	146	174	293	6.243	15,73
TOTAL	551	995	1.750	1.508	2.366	1.418	2.364	2.527	3.460	3.279	4.756	2.823	2.156	3.058	2.964	3.701	39.676	100,00
%	1,39	2,15	3,78	3,26	5,11	3,08	5,12	6,28	7,54	7,30	17,20	11,58	5,47	6,75	6,43	7,55	100,00	-

(*) Los pesos fuertes se detallan en un cuadro aparte. En el apartado de otros productos se incluyen: vidrios, loza, jarcia, avíos de pescar, ladrillos, jabón, limetas, cartones, encargos, pipas, arcos de palo, equipajes, provisiones, etc. (*) Los indeterminados no especifican de qué tipo de producto se trata y se consignan como otros frutos, otros géneros, etc.

Gráfico nº 15

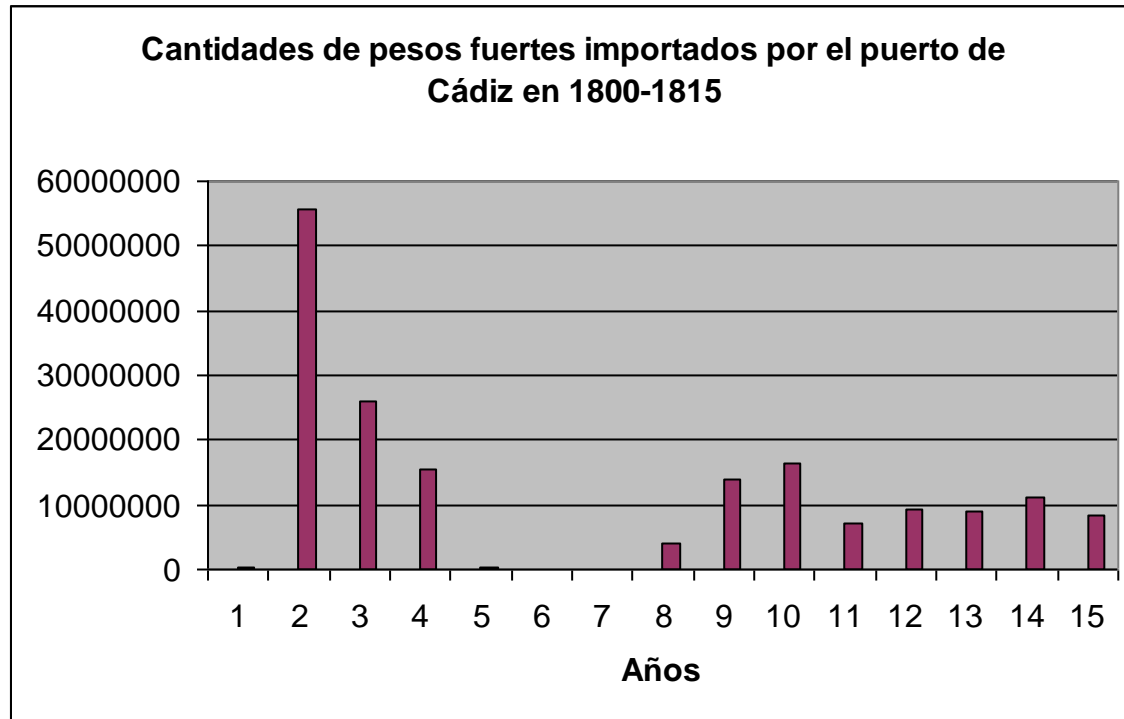


Elaboración propia.
Fuente: La Vigía de Cádiz

Cuadro nº 22

CANTIDADES ANUALES DE PESOS FUERTES IMPORTADOS POR EL PUERTO DE CÁDIZ EN EL PERÍODO 1800-1815																
1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL
00000	291.796.	55.555.840	25.990.210	15.395.087	409.312	20.000	11.312	4.157.621	13.862.795	16.264.467	7.248.662	9.167.151	8.940.000	11.240.240	8.255.693	176.810.186
%	0,16	31.42	14,70	8,71	0,23	0,011	0,006	2,35	7,84	9,20	4,10	5,18	5,05	6,36	4,67	100,00%

Gráfico nº 16



Elaboración propia. Fuente: La Vigía de Cádiz

2. PRODUCTOS ALIMENTICIOS COLONIALES.

Esta primera clase, según podemos observar en el cuadro general nº 21, representa una cantidad de 3.163 remesas, es decir un 7,97% sobre el total de las 39.676 remesas de importaciones. Está constituida por los 12 productos que a continuación se detallan.

a) Azúcar.

El azúcar es el producto que ostenta el primer lugar, con 1.076 remesas llegadas a la dársena gaditana durante nuestro período investigado, o lo que es lo mismo, el 34% sobre el total de las 3.163 remesas de los coloniales alimenticios.

Cuadro nº 23

IMPORTACIÓN DE AZÚCAR POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Cuba	428	39,77
Nueva España	221	20,54
Venezuela	23	2,14
Puerto Rico	14	1,30
Nueva Granada	10	0,93
Río de la Plata	06	0,56
América francesa	04	0,37
Honduras	04	0,37
África francesa	02	0,18
Santo Domingo	01	0,09
América inglesa	01	0,09
América portuguesa	01	0,09
Filipinas	01	0,09
España	203	18,86
Estados Unidos	68	6,32
Portugal	41	3,81
Inglaterra	22	2,04
Gibraltar	18	1,67
Noruega	01	0,09
Escocia	01	0,09
Imperio Austriaco	01	0,09
Marruecos	01	0,09
Área Indeterminada	04	0,37
TOTAL: 23	TOTAL: 1.076	TOTAL: 99,95%

En cuanto a los países productores se refiere, Cuba ocupa la primera posición con un 40% aproximado. A renglón seguido, aparece Nueva España, que supera el 20,50%. A una diferencia bastante considerable, algo más del 2%, surge Venezuela, Puerto Rico aporta el 1,30%, Nueva Granada no llega al 1,00%, Río de la Plata poco más del 0,50%, América francesa y Honduras, ambas con una aportación del 0,37%, África francesa, 0,18% y, por último, con porcentajes muy poco significativos que no llegan al 0,10%, figuran Santo Domingo, América inglesa, América portuguesa y Filipinas.

Argumentemos que a partir del siglo XVIII la economía de Cuba va a estar enfocada principalmente hacia la producción del azúcar, que sufrirá un sensible aumento. A finales de la centuria, este ascenso va a estar potenciado por una serie de acontecimientos tales como la rebelión de Haití de 1791, los trastornos políticos de Martinica en 1793 y los conflictos en Guadalupe y otras islas productoras de azúcar. Durante el período 1796-1800, la producción se incrementó en un 7,8% anual en Cuba. El aumento de los ingenios también fue notable, pasando de los 176 existentes en 1778 a superar los 300 en 1800-1815. Para finales del XVIII y principios del XIX, el área de importación azucarera por excelencia era La Habana, desde donde se remitían los envíos a Cádiz, extendida por el este hacia Matanzas, por el oeste hasta Guanaguay y hasta Batabanó por el sur.⁵¹²

En definitiva, el azúcar penetra en el mercado mundial generando en el régimen de producción cubano la necesidad imperiosa de producir en escala cada vez mayor, exigiendo esta demanda más tierra, más esclavos, más cortes de leña, más pailas, más carretas y bueyes, con las correspondientes repercusiones en todo el ámbito colonial.

Aunque también el virreinato de Nueva España destaca en los envíos azucareros, buena parte de su producción era destinada al consumo interior, mientras en la isla de Cuba la casi totalidad de su producción se destinaba a la exportación.⁵¹³ Entre uno y otro aportan la cantidad del 60,30% de azúcar.

Lógicamente, parte del azúcar exportada de las colonias no iba destinada al puerto de Cádiz, sino a otros enclaves portuarios peninsulares y desde estos se redistribuían a la capital gaditana. De esta manera España ocupa el primer lugar en cuanto a los países distribuidores hacia Cádiz se refiere, con casi un 19%. Con aproximadamente un tercio de esta cantidad, en torno al 6,30%, figura Estados Unidos, cuya azúcar con casi toda

⁵¹² Eduardo L. Moyano Bazzani: "Economía. Situación de la isla de Cuba hasta 1830" en Cuba, la perla de las Antillas. Actas de las I Jornadas sobre "Cuba y su historia". Consuelo Naranjo Orovio y Tomás Mallo Gutiérrez. (editores) Madrid, 1994, pp.326-328.

⁵¹³ Antonio García-Baquero González: Comercio colonial ...página 75.

seguridad es importada de Cuba. Portugal (conectada a Brasil) apenas llega al 4%, Inglaterra (probablemente el azúcar que envía a Cádiz es de origen jamaicano), aporta el 2%, Gibraltar, en torno al 1,70%. Noruega, Escocia, Imperio Austriaco y Marruecos desempeñan un papel prácticamente insignificante en la distribución del azúcar, pues no llegan cada uno de ellos al 0,10%. Finalmente, de área indeterminada, tenemos un aporte aproximado del 0,40%.

b) Cacao.

El cacao es el segundo producto colonial en importancia que es importado por el puerto de Cádiz. Son 1.014 partidas, lo que equivale al 32% sobre el total de las 3.163 remesas.

Cuadro nº 24

IMPORTACIÓN DE CACAO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Venezuela	358	36,30
Nueva España	65	6,41
Perú	58	5,71
Puerto Rico	55	5,42
Río de la Plata	40	3,94
Nueva Granada	33	3,25
Cuba	20	1,97
Honduras	02	0,19
Reino de Quito	02	0,19
Santo Domingo	01	0,09
América portuguesa	01	0,09
España	259	25,54
Estados Unidos	60	5,91
Portugal	36	3,55
Inglaterra	11	1,08
Gibraltar	06	0,59
Imperio Austriaco	01	0,09
Marruecos	01	0,09
Área Indeterminada	05	0,49
TOTAL: 19	TOTAL: 1.014	TOTAL: 100,00%

En primer lugar, y a bastante diferencia de los demás, Venezuela se constituye en el primer exportador con algo más de un 36% de cacao, seguido de Nueva España, a una considerable distancia, con una cifra cercana al 6,50%. Rondando el 6%, Perú y Puerto Rico, aproximándose al 4%, Río de la Plata, Cuba roza el 2%.

Venezuela se había convertido a lo largo del siglo XVIII en el gran productor de cacao (Caracas y Cumaná sobre todo), por lo que llegó incluso a crearse la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas para arrogarse el cuasi-monopolio de su comercialización. En esta Capitanía General, el referido producto sentó unas bases económicas muy sólidas y propició el surgimiento de una clase de ricos hacendados promocionando un territorio que sería pionero en la lucha por la independencia.

Los altos rendimientos del cacao le hicieron mantener sus posiciones en Nueva España e incluso conquistar otras, como las plantaciones antillanas (Puerto Rico, Cuba). Por contraste, llama la atención la escasa presencia de antiguos cultivadores como Honduras, que no llega al 0,20% o el reino de Quito, también con idéntico porcentaje. Las colonias de Santo Domingo (nos referimos al español y no al francés, Saint Domingue, pues toda la mercancía entra en el puerto de Cádiz en un único año: 1809, dentro de la etapa denominada “la España boba” en que la parte oriental de la isla vuelve a estar bajo administración española) y la América francesa juegan un papel irrelevante, presentando iguales cifras que las dos que le preceden.

Naturalmente una parte del cacao no era exportado directamente a Cádiz sino a otros puertos peninsulares, por lo que es normal que desde éstos pudiera redistribuirse a la plaza gaditana. De esta manera, España ocupa el primer lugar como país distribuidor de este producto superando el 25,50%; le siguen a bastante distancia Estados Unidos (su presencia está conectada probablemente a los centros productores de Puerto Rico y Cuba) con casi el 6%, Portugal (asociado a Brasil) rebasa el 3,50%, Inglaterra (tal vez conectada a Jamaica), el 1%. Gibraltar aporta algo más del 0,50% del cacao distribuido. El Imperio Austriaco y Marruecos presentan unos guarismos apenas perceptibles. De manera similar, de un área indeterminada tenemos una aportación del 0,50%.

c) **Café.**

Con relación al café, hemos de subrayar que se registran un total de 572 remesas importadas, lo que traducido a términos relativos significa aproximadamente un 18,08% sobre las 3.163 remesas de productos coloniales alimenticios.

Cuadro n° 25

IMPORTACIÓN DE CAFÉ POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Venezuela	185	32,34
Cuba	170	29,72
Puerto Rico	63	11,01
Nueva España	34	5,94
Nueva Granada	09	1,57
Río de la Plata	04	0,70
África francesa	04	0,70
Perú	03	0,52
Santo Domingo	02	0,35
América portuguesa	02	0,35
América francesa	01	0,17
España	40	7,00
Estados Unidos	33	5,77
Portugal	11	1,92
Inglaterra	03	0,52
Gibraltar	01	0,17
Francia	01	0,17
Imperio Otomano	01	0,17
Marruecos	01	0,17
Argelia	01	0,17
Área Indeterminada	03	0,52
TOTAL: 21	TOTAL: 572	TOTAL: 99,95%

La relación de países productores de café está encabezada por Venezuela con un 32% sobre las 572 remesas, seguida de Cuba, a escasa diferencia, que sobrepasa el 29,50%, y de Puerto Rico, con un 11% de aportación. A continuación, en cuarto lugar, aparece Nueva España, que no llega al 6%. Nueva Granada representa sólo algo más del 1,50%. A renglón seguido, figuran Río de la Plata y el África francesa con un 0,70% cada una, Perú, que sobrepasa el 0,50% y, por último, con porcentajes insignificantes, están Santo Domingo y América portuguesa, ambos con una aportación del 0,35% cada uno. Aunque en el último caso cabe pensar que el grueso de su

exportación iba con destino a Portugal. La América francesa registra una cifra casi imperceptible, el 0,17%.

Hacia fines del siglo XVIII y principios del XIX, la aventura del café en Venezuela vigorizó el crecimiento y las actividades de poblados que se convirtieron en pujantes ciudades. A principios del siglo XIX, ciudades como Caracas, Maracaibo, Cumaná y Coro tenían más de 10.000 habitantes. El capitalismo local se fortaleció entre cafetales.⁵¹⁴

A partir de 1770, los hacendados venezolanos empezaron a cultivar el café. Como éste se adapta bien al terreno en declive, su cultivo permitía la utilización de tierra antes considerada marginal. El café está menos expuesto a pudrirse que el cacao, consideración que llegó a tener importancia cuando la guerra de 1797 interrumpió el comercio marítimo. En fin, el café gozó de una demanda creciente en las primeras décadas del siglo XIX, y los venezolanos que quisieron cultivarlo pudieron obtener crédito de los comerciantes europeos.⁵¹⁵

En cuanto al café exportado por Cuba se refiere, durante las dos primeras décadas del siglo XIX es cuando adquiere la mayor expansión. Observemos cómo en nuestro período investigado, la diferencia de envíos a Cádiz con respecto al café venezolano es sólo de un 3%. ¿Por qué ocurre este “boom” de producción de café en la isla? En 1768 se introdujo el cultivo del café en Cuba, que se benefició de la emigración de españoles y franceses desde Santo Domingo y Haití. Así, ocurrieron dos fenómenos: por una parte, llegó un personal calificado en el cultivo del café que daría un notable impulso a su fomento y, por otra, se produjo un refinamiento de las costumbres sociales con la influencia francesa desarrollada a través de la cultura del café. Como efecto de estos cambios, la producción de café se incrementó de 8.000 arrobas en 1801 a 80.000 en 1806.⁵¹⁶

Desde su introducción en Puerto Rico, en 1736, este grano aromático fue ganando adeptos de forma notable. En 1758 la popularidad de este producto agrícola inició un nuevo capítulo en la historia portorriqueña pues ya era considerado como uno de los principales productos de exportación. El

⁵¹⁴ En la Venezuela colonial, el café se afincó en la región del río Orinoco hacia 1730. El misionero jesuita José Gumilla dejó escrito en 1741 que él había sembrado ese “fruto tan apreciable” en las cercanías del río. En 1755, la Guipuzcoana exportó a Cádiz apenas 156 libras a Cádiz; 20 años después, en 1775, se exportaron a España, Canarias e islas de Barlovento, cinco quintales de café.

(R. Alberto Calvo: “La Economía. La Venezuela del café (1800-1846)”. En Multienciclopedia de Venezuela. Tomo IV, Caracas (Venezuela), 2003, pp. 36-39.

⁵¹⁵ Frank Safford y Nils Jakobsen: “Las economías de la América Andina 1830-1835. Venezuela.” En Historia de la América Andina. Volumen 5. Varios autores. Quito (Ecuador), Diciembre de 2003, pp. 38-44.

⁵¹⁶ Jesús M. García Molina: “La economía cubana desde el siglo XVI al XX: del colonialismo al socialismo con mercado.” CEPAL. Serie estudios y perspectivas. México D.F., febrero de 2005, página 13.

vertiginoso ascenso del cultivo del café en Puerto Rico contribuyó a que en 1790 este renglón agrícola desplazara al tabaco, que era el principal producto de exportación del país. No obstante, dicho reinado fue de corta duración pues en la década del 1810 el cultivo de la caña de azúcar pasó a ocupar el sitio del principal renglón de la economía agrícola de la colonia española.⁵¹⁷ De ahí que nos encontremos con que, durante nuestro período investigado, la exportación de café portorriqueño a Cádiz sea menor con relación a Cuba.

Si tenemos en cuenta a los países distribuidores, el porcentaje de aportación del café es escaso. Excepcionalmente se pueden destacar España, que aporta un 7,00%, Estados Unidos con poco más del 5,75% y, en menor medida, Portugal con un 1,92%. El resto (Inglaterra, Gibraltar, Francia, Imperio Otomano, Marruecos y, finalmente, Argelia), como puede observarse en el cuadro n° 25, presentan cantidades tan insignificantes que no procede su análisis.

d) Maíz.

El cuarto producto colonial alimenticio, el maíz, presenta un total de 278 remesas, o sea, el equivalente al 8,79% sobre los 3.163.

Cuadro n° 26

IMPORTACIÓN DE MAÍZ POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Estados Unidos	131	47,12
España	105	37,77
Portugal	08	2,88
Gibraltar	07	2,52
Reino de Etruria	07	2,52
Imperio Austriaco	07	2,52
Génova	03	1,08
Reino de Cerdeña	03	1,08
Inglaterra	02	0,72
Irlanda	01	0,36
América inglesa	01	0,36
Malta	01	0,36
Imperio Otomano	01	0,36
Argelia	01	0,36
TOTAL: 14	TOTAL: 278	TOTAL: 100%

⁵¹⁷ Carlos M. Domínguez Cristóbal: "El café en el acontecer histórico de Puerto Rico". *Revista Acta científica*, n° 20 (1-3), San Juan (Puerto Rico), 2006, pp. 43-46.

El peso del tráfico del maíz exportado al puerto de Cádiz lo registra Estados Unidos con un 47% y, a continuación, España que aporta un 37,77%; es decir, conjuntamente suman casi un 85%. El 15% restante se reparte como se ve en el cuadro.

El maíz es un cereal nativo de América, cuyo centro original de domesticación fue Mesoamérica (México), desde donde se difundió hacia todo el continente. En los Estados Unidos el maíz sobresalió por ser el cultivo más importante, tanto por producción y extensión, como por valor añadido y consumo. Naturalmente, las grandes llanuras y las condiciones de clima favorable existentes en los Estados Unidos, posibilitaron el cultivo de este cereal, sobre todo en el estado de Iowa -que más tarde llegaría a constituir el cinturón maicero estadounidense-, desde donde era trasladado a los puertos de la fachada atlántica (Baltimore, Boston, Charleston, etc.) para ser transportado a Cádiz en bergantines.

¿A qué se debe esa capacidad de exportación de Estados Unidos a España?. Como hemos referido en otras ocasiones, el decreto de neutrales concedido por España, a raíz de 1797, fue aprovechado por Estados Unidos para comercializar sus productos. Pero no sólo Cádiz fue el destino del maíz estadounidense, sino también otros puertos del litoral español, desde donde se redistribuía a la capital gaditana. Por eso, España figura como primer país redistribuidor con un 38% aproximado.

e) Pimienta.

Recalan en la dársena gaditana 100 partidas de pimienta (negra), o sea, un 3,16% sobre las 3.163 remesas de productos coloniales alimenticios importados.

Cuadro nº 27

IMPORTACIÓN DE PIMIENTA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Nueva España	31	31,00
Estados Unidos	21	21,00
España	14	14,00
Portugal	13	13,00
Cuba	09	9,00
Gibraltar	03	3,00
Puerto Rico	02	2,00
África francesa	02	2,00
Inglaterra	01	1,00
Venezuela	01	1,00
Guayana francesa	01	1,00
Filipinas	01	1,00
India Oriental	01	1,00
TOTAL: 13	TOTAL: 100	TOTAL: 100%

La pimienta fue una de las primeras especias que se introdujeron en Europa con la apertura del comercio terrestre con el Oriente. Nativas de la India, las plantas de pimienta fueron llevadas a Indonesia por los colonizadores hindúes y de Indonesia a Malasia en el año 600 a.C. Muchos siglos después, cuando se descubrieron las rutas marítimas a las Indias Orientales, los portugueses, españoles, franceses, ingleses y holandeses se interesaron en el lucrativo negocio de las especias del Lejano Oriente hacia Europa y en los años siguientes hacia América.

Seguramente llegó al virreinato de Nueva España a través de la singladura Manila-Acapulco realizada por el famoso galeón de Manila, también llamada “nao de China”, y desde este puerto mexicano del Pacífico, por vía terrestre, al estado de Veracruz, el puerto comercial mexicano más importante. Desde allí se exportaba a Estados Unidos y a España, en nuestro caso a Cádiz.

Nueva España figura a la cabeza de las exportaciones con un 31% sobre las 100 remesas de pimienta llegadas a la dársena gaditana. Seguidamente,

aparece Estados Unidos con el 21% de pimienta exportada a Cádiz. España, en tercer lugar, representa un 14% del producto. En este caso la distribución de la pimienta se ha hecho de la misma manera que ocurrió con el maíz, es decir, a través de otros enclaves portuarios españoles. El 34% restante se lo reparten los países/áreas que completan el cuadro, de los que sólo sabemos seguro lo que se detalla a continuación.

1º. El África francesa cultiva un tipo de pimienta denominada la malagueta o “pimienta de los pobres.”⁵¹⁸ El origen del término, según Gómez Ortega, proviene de África: La planta que este autor cita como “la pimienta ó malagueta de Guinea” es la zingiberácea *Aframomum melegueta* K. Schum, cuyas semillas aromáticas se utilizan como especia.⁵¹⁹

2º. La pimienta de Cayena es un cultivo especial, nativo de América tropical que se introdujo en occidente en el siglo XVI. No tiene nada que ver con la pimienta. Llamada así por la ciudad de Cayenne, en la Guayana francesa. Es el polvo resultante de la molienda de uno de los frutos de una o varias especies de *Capsicum* (chile o ají), previamente secados.⁵²⁰ La pimienta de Cayena, no tiene nada que ver con la pimienta. De hecho su nombre nace del despiste o equivocación que cometió Colón a su llegada a América. La palabra ají viene del quechua (fruto picante). Cuando se extendió hacia el norte los aztecas mexicanos los llamaron chile y cuando llegó Colón, no se dio cuenta que se trataba de un pimiento picante (ají o chile) sino que pensó que se trataba de la pimienta tan ansiada por los españoles y que traían de Oriente. Así es que la bautizó como pimienta de Cayena equívocamente.

3º. Filipinas y la India eran redistribuidores de la pimienta indonesia y malaya. Es la más común, mundialmente conocida. Se trata de la famosa *Piper Nigrum*, utilizada como condimento, que es una liana perenne que forma racimos que dan un fruto de color verde, luego amarillo hasta llegar a un color rojo. La planta tiene un promedio de vida de 15 a 25 años. A partir de las frutas se elabora la pimienta negra, proceso en que se corta la fruta entera cuando presenta color verde amarillento y se seca; y la pimienta blanca, en

⁵¹⁸ Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola: Europa y los Nuevos Mundos. Siglos XV-XVIII, Madrid 1.999, página 31.

⁵¹⁹ "... transferidos los Negros de Guinea á América, acostumbrados en su país al uso de su pimienta, ó malagueta, probaron la frutilla Americana, y descubriendo mucha semejanza en su sabor con aquella, empezaron á usarla en sus comidas, ó continuaron el uso que encontraron establecido, prefiriendo distinguirla con el nombre de malagueta, que les era familiar, mas bien que con el de Xocoxochitl, que daban los naturales del país". (Casimiro Gómez Ortega: Historia natural de la malagueta o pimienta de Tabasco y noticia de los usos, virtudes, y exención de derechos de esta saludable y gustosa especia, con la lámina de su árbol. Madrid 1770, página 11)

⁵²⁰ María Cristina Lincoln Pascual: No solo sal: un viaje al maravilloso mundo de las especias. Barcelona 2010, página 27.

que las frutas maduras, que son rojas, se fermentan para quitarles la cáscara y posteriormente se secan.⁵²¹

f) Canela.

Son 38 remesas (1,20% sobre las 3.163) de este producto las desembarcadas en el puerto de Cádiz durante nuestro período investigado.

Cuadro n° 28

IMPORTACIÓN DE CANELA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Gibraltar	17	44,74
España	13	34,21
Portugal	06	15,79
Estados Unidos	01	2,63
Filipinas	01	2,63
TOTAL: 05	TOTAL: 38	TOTAL: 100%

La canela de Ceilán (hoy Sri Lanka) está constituida por la corteza desecada y privada de la mayor parte de su capa epidérmica (es decir, de la capa de corcho y corteza primaria) de la lauracea: *Cinnamomum zeylanicum*. La corteza descascarada se enrolla por ambos lados, al desecarla, semejando tubitos (= canella). Presenta un aroma y sabor a la vez picante y dulce.⁵²²

Durante el siglo XVI la canela de Ceilán sería explotada por los portugueses, aunque más tarde los holandeses conseguirían el casi absoluto monopolio de su comercio a través de la Compañía de las Indias Orientales. De esta zona provienen los primeros árboles plantados en las Islas Seychelles y Reunión, con una producción muy importante en la actualidad.⁵²³ En 1796 Inglaterra invade Ceilán alcanzando a mediados del siglo XIX una producción de mil toneladas anuales. El mercado de la canela pasó entonces de Amsterdam a Londres.

⁵²¹ Varios autores: "La pimienta: una especia milenaria en un mercado especial" en *Revista de Claridades Agropecuarias*. N° 96, México, Agosto 2001, pp. 3-28.

⁵²² Hermann Schmidt Hebbel: *Las especias (condimentos vegetales) su importancia en química y tecnología de alimentos y en el arte culinario*. Chile, 1980, página 95.

⁵²³ Verónica Alexandra Tobar Arellano: Capítulo II. "Historia y origen de las especias" en *Análisis y estudio de la canela y su aplicación en la gastronomía*. Tesis Doctoral. Quito (Ecuador), 2010, pp-24-25.

Tras lo argumentado, no nos extraña que la colonia inglesa de Gibraltar sea la principal exportadora de canela a Cádiz, con un porcentaje cercano al 45%, ya que se entiende que esta especia es importada desde Inglaterra por Gibraltar. A no mucha distancia, le sigue España, con un 34,20%, que se convierte en reexportadora a Cádiz. En tercer lugar, aparece Portugal con una cifra del 15,80%; lógicamente esta canela es a su vez importada por los lusos desde sus dominios en las Indias Orientales. Ocasionalmente, Estados Unidos y Filipinas (lógico pues exportaba desde Asia) con algo más del 2,50% cada una, representan un papel irrelevante en las exportaciones.

g) Vainilla.

Se registran 32 remesas de vainilla, o lo que es lo mismo, un 1,00% sobre los 3.163 envíos de coloniales alimenticios.

Cuadro nº 29

IMPORTACIÓN DE VAINILLA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Nueva España	25	78,12
Cuba	03	9,37
España	02	6,25
Río de la Plata	01	3,13
Marruecos	01	3,13
TOTAL: 05	TOTAL: 32	TOTAL: 100%

Los conquistadores españoles encontraron la vainilla cultivada, además de México, en América Central hasta Venezuela, pasando por Colombia y las Guayanas. Junto con el cacao fue llevada a España. La vainilla también fue importada de las Antillas y las islas del Océano Índico.

La Vainilla planifolia es una de las tres especies de vainilla que se cultivan en el mundo. Se consumen las vainas que se originan de la flor de la vainilla, una vez que han sido sometidas a un proceso de deshidratación. Estas tienen características de olor y sabor que las hacen únicas e irremplazables, y se utilizan principalmente como saborizante para la elaboración de confites muy finos, así como también para fragancias.

Al ser su origen mexicano, es lógico que casi cuatro quintas partes (78,12%) tengan su procedencia en Veracruz (Nueva España). Por más de dos siglos, México y las regiones de donde es nativa la vainilla planifolia fueron los únicos proveedores, dado que sólo en esos lugares era posible obtener frutos gracias a la intervención de insectos para polinizar. La dependencia respecto de esa polinización retardó la introducción de la planta como cultivo en otras regiones del mundo apropiadas para su crecimiento.⁵²⁴

Los demás envíos, Cuba con tan sólo un 9,37% España con un 6,25%, Río de la Plata con poco más de un 3% y, por último, Marruecos, también con la misma cantidad, son ocasionales.

h) Ron.

La importación del ron ofrece una cifra de 20 remesas, que suponen el 0,63% sobre el total de las 3.163.

Cuadro nº 30

IMPORTACIÓN DE RON POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Gibraltar	08	40,00
Estados Unidos	05	25,00
España	03	15,00
Puerto Rico	02	10,00
Cuba	01	5,00
Irlanda	01	5,00
TOTAL: 06	TOTAL: 20	TOTAL: 100%

Aunque los situamos en un apartado independiente por ser un licor, el ron está vinculado al azúcar. O sea que, al ser un subproducto de ésta, sin caña de azúcar, no hay ron. El ron es un licor alcohólico destilado, obtenido del jugo o de la melaza de la caña de azúcar. Llegó a ser un producto importante de las Antillas luego de la introducción de la caña de azúcar en 1493 por Cristóbal Colón. Valorada inicialmente por el azúcar que produce, pronto se descubrió que había otros usos para la caña de azúcar. Podía fermentarse el espeso líquido marrón ("melaza") que quedaba luego de la

⁵²⁴ Rafael Damirón Velázquez: "El cultivo de la vainilla". *Revista Veracruz Agrícola*. Veracruz (México), diciembre 2004, pp 1-4.

extracción del azúcar y destilarse para producir una estimulante bebida alcohólica.⁵²⁵ Obviamente el azúcar es una planta viajera (Asia, Europa, islas del Atlántico, Brasil, Antillas, Estados Unidos), pero aquí de lo que tratamos es del ron “inventado” seguramente por los ingleses de Jamaica, aunque algunos dicen que el ron fue elaborado por los franceses de la Martinica, isla del Caribe, conocido también como el “archipiélago del ron”.

La colonia de Gibraltar figura en primer lugar en los exportadores con un 40% de ron. Ahora bien, dado que en Gibraltar no se produce caña de azúcar, es muy probable que este ron destinado a Cádiz sea importado de Inglaterra, adonde se envía desde Jamaica.

En segundo lugar, Estados Unidos con un 25%. Este ron se produce en la región de Nueva Inglaterra. A pesar de este porcentaje registrado por los envíos al puerto de Cádiz, a comienzos del siglo XIX, la producción de ron estadounidense entra en declive, siendo sustituida por la del whisky. A continuación aparece España como modesta área redistribuidora (15%). Finalmente, parece exigua en exceso la presencia de Puerto Rico (10%) y Cuba (5%). El envío de Irlanda (5%) es ocasional.

i) Té.

El registro del té aparece en número de 19 remesas, o sea el 0,60 sobre el total de las 3.163 partidas de coloniales alimenticios.

Cuadro n° 31

IMPORTACIÓN DE TÉ POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	09	47,37
Portugal	06	31,58
Estados Unidos	03	15,79
Gibraltar	01	5,26
TOTAL: 04	TOTAL: 19	TOTAL: 100%

El té tomó contacto con los europeos por primera vez a través de la India, cuando los portugueses llegaron a ella en 1497, ya que en la India el uso del té estaba muy extendido. El primer cargamento de té debió llegar a Ámsterdam (Holanda) hacia 1610, por iniciativa de la Compañía de las

⁵²⁵ Anónimo: “Perfil económico. Ron de caña.” CEI-RD. Centro de Exportación e inversión de la República Dominicana. Santo Domingo, 2005, pp. 1-8.

Indias Orientales. En Francia no aparece la nueva bebida hasta 1635 o 1636. En Inglaterra el té llega a través de Holanda y de los cafeteros de Londres, que lo pusieron de moda hacia 1657.

El consumo de té sólo adquirió notoriedad en Europa en los años 1720-1730. Empieza entonces un tráfico directo entre China y Europa. Aunque tan sólo una exigua parte de la Europa oriental (Rusia), Holanda e Inglaterra consumían la bebida.⁵²⁶ Francia consumía muy poco, Alemania prefería el café y España era aún menos aficionada. Pero con el tiempo y con la ayuda de los comerciantes europeos el té llegó a todo el mundo.

Como prueba de esa escasez de consumo, reflejo de lo consignado en el cuadro, en nuestro período investigado de 1800-1815, tenemos un reducido número de remesas. Y a juzgar por lo comentado, todas estas áreas, España con un 47%, Portugal con un 32%, Estados Unidos, 15,80% y, por último, Gibraltar con un 5,6%, a buen seguro son reexportadoras del producto desde las Indias Orientales.

j) Clavo.

Hallamos 11 remesas de esta especia, es decir, el 0,35% sobre el total de las 3.163.

Cuadro n° 32

IMPORTACIÓN DE CLAVO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	05	45,45
Gibraltar	02	18,18
Portugal	01	9,09
Estados Unidos	01	9,09
América francesa	01	9,09
América portuguesa	01	9,09
TOTAL: 06	TOTAL: 11	TOTAL: 100%

⁵²⁶ El té se hizo tan popular en Inglaterra a mediados del siglo XVII que cada año se importaban más de 4,5 millones de toneladas de té negro. Su costo estaba creando una fuerte carga para las reservas monetarias de Inglaterra, y el gobierno vio una solución en los cultivos de opio en India, que en aquél entonces era una colonia británica. A comienzos del siglo XIX, los comerciantes británicos comenzaron a introducir opio de contrabando a China para compensar el dinero que invertían en comprar té. (Mark Utra: "Historia del té". En *La dieta del té*. Bogotá (Colombia), 2008, pp. 269-283.)

El clavo de olor es una especie originaria de las Islas Molucas, conocidas como las “Islas de las Especias”.

Aquí los principales distribuidores son España y la colonia de Gibraltar, que juntos suman una cifra cercana al 64%. En ambos casos constituye un producto importado de otras áreas. Además, el clavo era un típico producto de exportación para Europa de la VOC (Compañía Holandesa de las Indias Orientales)

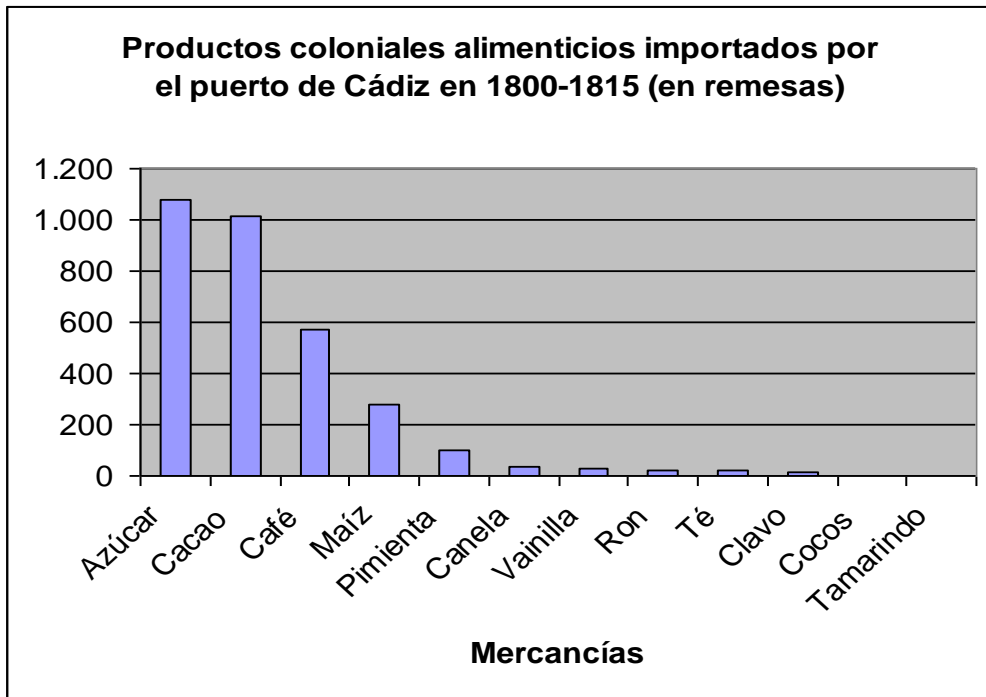
k) Cocos.

El lugar de origen del coco es un tema discutido. Mientras muchos consideran que proviene de Asia, concretamente del delta del Ganges, algunos dicen que proviene del noroeste de América del Sur. Después se expandirá por otras áreas, incluso por África. Aquí únicamente aparecen 2 remesas importadas desde Venezuela, que equivalen al 0,06% sobre las 3.163.

l) Tamarindo.

Finalizamos el apartado de productos coloniales alimenticios, con la presencia de esta fruta. Originario del continente africano e introducido en el continente americano por los españoles. Es un frutal que se explota principalmente en regiones de clima cálido semiárido. También se cultiva en zonas con clima cálido húmedo, en las cuales se obtienen frutos de menor calidad por las condiciones de alta humedad relativa. Los países productores más importantes son: la India, México, Brasil, Belice, Guatemala Costa Rica y otros países de América Central, Sudamérica, Asia y África. En la república Mexicana se cultiva principalmente en los estados de Colima, Guerrero, Oaxaca, Michoacán, Chiapas, Jalisco y Veracruz. En nuestro período investigado solamente se registra en el puerto de Cádiz la importación de una remesa procedente de Puerto Rico.

Gráfico nº 17



3. PRODUCTOS ALIMENTICIOS NO COLONIALES.

Tenemos un total de 15.658 remesas de productos alimenticios no coloniales que se traducen en un 39,46% sobre el total las 39.676 registradas. Ocasionalmente, y con ello no incurrimos en ninguna contradicción, encontraremos algunas remesas de estos productos (vino, trigo, aguardiente, etc..) procedentes de las colonias (españolas, francesas, inglesas, holandesas). Con ello queremos poner de manifiesto que no son originarios de allí, sino que constituyen un caso de esporádica reexportación.

a) Vino.

El vino ocupa el primer lugar entre los productos alimenticios no coloniales, con un registro de 2.753 remesas, o sea, un 17,58 % sobre las 15.658 partidas de estos productos.

Cuadro nº 33

IMPORTACIÓN DE VINO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	2442	88,70
Gibraltar	138	5,01
Levante	83	3,01
Portugal	28	1,02
Francia	19	0,69
Malta	10	0,36
Inglaterra	08	0,29
Reino de Cerdeña	03	0,11
Imperio Otomano	03	0,11
Marruecos	02	0,07
Reino de Sicilia	02	0,07
Argelia	02	0,07
Estados Unidos	01	0,04
Nueva España	01	0,04
Sin determinar	11	0,40
TOTAL: 15	TOTAL: 2753	TOTAL: 99,99%

España, con diferencia, marca la pauta en la exportación de vino al puerto gaditano con 2.442 remesas, que suponen un 88,70 sobre el total de las 2.753 remesas registradas que se refleja en el cuadro nº 33.

Las economías campesinas mediterráneas hallaron en la vid un cultivo adaptable a suelos pobres y exigente en su recurso más abundante, el trabajo, y en el vino una mercancía conocida, para obtener dinero con el que pagar los nuevos tributos y acceder a un mercado en expansión. Las viñas y la viticultura, que permitieron a muchas familias campesinas integrarse en un mundo cambiante, fueron asimismo el fundamento de las relaciones comerciales españolas y de uno de los negocios más saneados de la burguesía rural y urbana.⁵²⁷

Pero, ¿qué se hacía con esa enorme cantidad de vino español que recalaba en la dársena gaditana? Por que evidentemente todo el producto no iba a ser destinado al consumo interno. Afirmemos rotundamente que el puerto de Cádiz, además de distinguirse por ser un gran depósito concentrador de los vinos del Marco del Jerez (los elaborados en Jerez de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda y Puerto de Santa María), acostumbó a almacenar en sus bodegas otras tantas remesas de los vinos elaborados en Málaga y de vinos tintos catalanes, para después enviar estas bebidas en embarcaciones que tuvieron rutas bien definidas, dejando embarques en La Habana, Campeche y, mayormente, Veracruz. En consecuencia, en el transcurso de los años de nuestro período investigado, es posible distinguir la constitución de renovadas redes mercantiles que se conformaron a partir de distintas rutas marítimo-comerciales. En este contexto se advierte la red mercantil que, iniciada en Cádiz, cubría otros puntos intermedios en donde se recorría el archipiélago insular canario, desde los embarcaderos de Santa Cruz de Tenerife y la Gran Canaria para terminar la comercialización de vinos en las plazas mercantiles de La Habana y Campeche y Veracruz.⁵²⁸

A mucha distancia figura Gibraltar que aporta 138 remesas de vino, que traducido a términos relativos supone el 5,00%. Naturalmente, hay que señalar que ese vino no es de producción propia, ya que por la reducida extensión de terreno no existen plantaciones de viñas en Gibraltar. Por lo tanto, el caso del vino de Gibraltar constituye un claro ejemplo del comercio de reexportación, que tan ricos hizo a muchos comerciantes gaditanos y tanta prosperidad le dio al puerto.⁵²⁹ Es decir, que el producto, previamente a su envío a Cádiz, se ha importado antes de otro país (casi con toda seguridad de la propia España). Sostenemos este argumento en una Real Orden de 19 de

⁵²⁷ Juan Pan-Montojo: *La bodega del mundo. La vid y el vino en España (1800-1936)*. Madrid, 1994, página 16.

⁵²⁸ Mario Trujillo Bolio: "Exportación vitivinícola española al mercado novohispano. Las redes de realización y sus circuitos mercantiles, 1790-1810." *Revista América Latina. Historia Económica*, año 20, n° 2, México, mayo-agosto 2012, pp.121-150.

⁵²⁹ Alberto J. Gullón Abao/María José Fortela Miguélez: "Los partes oficiales de Cádiz: análisis y posibilidades de una fuente (1890)." *Revista Baluarte*, Cádiz, 1994, pp. 63-78.

agosto de 1804 sobre los derechos que deben satisfacer los vinos del reino que se envíen a Gibraltar.⁵³⁰

En tercer lugar aparece el área de Levante ¿español?. Pese a que no disponemos de datos suficientes para aseverarlo con certeza, y aunque la hemos ubicado en un lugar aparte de España, en el cuadro que se detalla, nosotros nos inclinamos por la opción de que las 83 remesas de vinos (3,08% sobre el total de las 2.753) procedentes de esta área probablemente sean de producción española, ya que hay varias regiones productivas en el reino de Valencia (siglos XVIII y principios del XIX).

Portugal ocupa (ya nos movemos en cantidades exiguas -muy poco al margen de España-) la cuarta posición con una exportación menor a la anterior: 28 remesas que suponen el 1,02% sobre el total. Produce varios vinos de buena calidad aunque son más conocidas sus variedades de vinos fuertes como el Madeira (de la isla con ese nombre) y el Oporto. Justificamos la poca aportación de vino portugués a España, porque a partir del siglo XVIII, al ser una aliada de Inglaterra, sus exportaciones se dirigen con mucha mayor frecuencia para ser consumido por la nobleza inglesa. Desde que comenzó sus largas guerras contra Francia en 1688, Inglaterra prohibió las importaciones de vino francés en favor de la producción portuguesa.⁵³¹

En quinto lugar aparece Francia con la aportación de sólo 19 remesas de vino (0,69%). En nuestro período investigado, Francia exportó poco vino a España, como queda reflejado en el cuadro. El grueso de las exportaciones de vinos franceses se dirigía a las colonias y a Inglaterra y no precisamente a España.

Malta exporta 10 remesas (0,36% sobre el total de las 2.753) de vino a Cádiz. La producción de vino maltés se remonta a la época romana, hace más de dos mil años. Sin embargo hay que decir que la mayoría de la producción de vino en Malta está destinada al autoconsumo, de ahí la escasa aportación de remesas al puerto gaditano. También pueden ser meras reexportaciones.

⁵³⁰ “El rey quiere que a los vinos del Reino que se extraigan para Gibraltar se les exija los derechos que previene la Real Orden de 17 de enero de 1761, que debe observarse en todas sus partes”.

(Francisco Gallardo Fernández: Origen, progresos y estados de las rentas de la Corona de España, su gobierno y su administración. Tomo II . Madrid, 1805. Página 357.)

⁵³¹ No les venía de nuevo. Hay documentos que demuestran como los portugueses exportaban sus vinos a Inglaterra. Pero con el boicot a los Burdeos franceses, las exportaciones de caldos lusitanos pasaron de 5.490 toneladas anuales a 13.550 toneladas en la década de 1740. Y hacia 1795 los británicos importaban cinco litros de oporto por persona, ¡contados mujeres y niños! (Jaume Bartrolí: Lisboa. La ciudad que navega. Lisboa. Enero de 2013. Página 55.)

Inglaterra, cuyas condiciones climáticas y características de su tierra no permiten el cultivo de la vid, aparece con una cifra de remesas irrelevante. Son 8 partidas que no llegan al 0,30% sobre el total. Deben ser reexportaciones.

El Reino de Cerdeña y el Imperio Otomano presentan cantidades insignificantes con 3 remesas cada uno, que no llegan ni al 0,12%, respectivamente.

Son cantidades meramente anecdóticas las que se detallan a continuación: Marruecos con 2 (0,7%), Reino de Sicilia con 2 (0,7%) y Argelia también con 2 (0,7%), aportan poco vino a Cádiz. Al igual que Estados Unidos con 1 (0,4%) y Nueva España, de la misma manera, con 1 remesa (0,4%). Finalmente de área indeterminada tenemos un registro de 11 partidas (0,40%).

b) Aguardiente.

Aguardiente es el nombre genérico dado a las bebidas alcohólicas destiladas, de entre 29 y 40 grados, que pueden ser bebidas, ya sean puras, añejadas, aromatizadas o mezcladas. Se obtienen por destilación del vino o de determinados cereales, frutas o semillas, como cebada, centeno, bayas de enebro, cerezas, uvas o anís, entre otras.⁵³²

Cuadro nº 34

IMPORTACIÓN DE AGUARDIENTE POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	2258	95,15
Gibraltar	76	3,20
Francia	11	0,46
Portugal	07	0,29
Cuba	06	0,25
Inglaterra	02	0,08
República Ligur (Génova)	02	0,08
Estados Unidos	02	0,08
América portuguesa	02	0,08
Marruecos	02	0,08
Argelia	02	0,08
Imperio Otomano	01	0,04
Reino de Nápoles	01	0,04
Malta	01	0,04
TOTAL: 14	TOTAL: 2.373	TOTAL: 99,95%

⁵³² David Zurdo y Ángel Gutiérrez: El libro de los licores de España. Barcelona, 2004, página 41.

El aguardiente ocupa el segundo lugar entre los productos alimenticios no coloniales, con un registro de 2.373 remesas, o sea, un 15,15,% sobre el total de la 15.658. España figura a la cabeza de los países exportadores de aguardiente con un número considerable de remesas: 2.258, que equivalen al 95,15%, sobre el total de las 2.373. Es decir, casi toda la importación está representada por España, lo demás es anecdótico. El origen de las exportaciones de aguardiente español a Cádiz, fundamentalmente se centra en Cataluña (Barcelona, Tarragona, Salou, Villanueva y Geltrú, Sitges, San Feliu de Guíxols, Lloret de Mar, San Juan de Vilasar) y en menor medida Valencia, Alicante, Mallorca y Murcia (Águilas). También llegan algunas partidas de Almería, Málaga y Algeciras.

Sigue Gibraltar con la aportación de 76 remesas, que suponen el 3,20% sobre el total. Naturalmente, este aguardiente no es de producción propia, sino de importación, seguramente de la propia Cataluña.

Francia aparece con una aportación muy reducida, a pesar de ser un gran productor de aguardiente. ¿Por qué sucede este caso? Casi con seguridad, se debe a la fuerte competencia que le hacía el aguardiente español, sobre todo el catalán (los precios catalanes se comían a los caros productos franceses). Sólo 11 remesas envían los franceses a Cádiz, es decir, un 0,46% sobre el total.

Portugal exporta a Cádiz 7 remesas, es decir, el equivalente al 0,29%. La variedad del aguardiente portugués se denomina *bagaçeira*, de residuo de uvas, muy parecido al orujo gallego. Así sucedía a comienzos del siglo XIX.

Cuba sólo aporta 6 partidas (0,25%). A finales del siglo XVIII y principios del XIX la economía cubana registró un significativo crecimiento sustentado en las producciones derivadas de la caña de azúcar, entre ellas el aguardiente.⁵³³ La autorización por parte de España para que Cuba comercializara libremente con el resto del mundo, como hemos dicho en otras ocasiones, lo hizo posible, y Estados Unidos fue el más beneficiado de las exportaciones cubanas de este aguardiente.

Finalmente, aparecen Inglaterra, Génova, Estados Unidos, por la razón aducida, América portuguesa, Marruecos, Argelia con cifras insignificantes del producto. El Imperio Otomano, Reino de Nápoles y Malta no merecen comentario.

⁵³³ Jesús María García Molina: “La economía cubana desde el siglo XVI al XX: del colonialismo al socialismo con mercado.” CEPAL. Serie Estudios y perspectivas. Unidad de desarrollo económico, México febrero 2005, pp. 3-56.

c) Trigo.

Es el producto alimenticio no colonial que figura en tercer lugar, en cuanto al número de remesas entradas en la dársena del puerto de Cádiz se refiere: 1.754 partidas, es decir, el 11,20% sobre las 15.658 remesas de productos alimenticios no coloniales

Cuadro nº 35

IMPORTACIÓN DE TRIGO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	950	54,16
Imperio Otomano	191	10,89
Países Bajos	72	4,10
Gibraltar	62	3,53
Francia	53	3,02
Irlanda	44	2,51
Reino de Cerdeña	43	2,45
Reino de Etruria	42	2,39
Prusia	36	2,05
Inglaterra	31	1,77
Malta	29	1,65
Estados Unidos	28	1,60
Reino de Sicilia	26	1,48
Reino de Nápoles	21	1,20
Rusia	19	1,08
Argelia	18	1,03
Portugal	17	0,97
República Ligur	17	0,97
Marruecos	12	0,68
Estados Pontificios	11	0,63
Dinamarca	08	0,46
Imperio Austriaco	06	0,34
Ducado de Toscana	05	0,28
América inglesa	03	0,17
Polonia	03	0,17
Reino de Italia	03	0,17
Suecia	01	0,06
Túnez	01	0,06
Sin determinar	02	0,11
TOTAL: 29	TOTAL: 1.754	TOTAL: 99,98%

Según el registro del Vigía, la mayor cantidad de trigo español es remitida a Cádiz por Sevilla. La campiña sevillana es considerada como una comarca con una agricultura cerealística de gran potencial. En la zona predominan las fincas de secano, con superficie media-grande (200-400 has.), donde los principales cultivos son los cereales, entre ellos el trigo.⁵³⁴

En menor cuantía, llega trigo a Cádiz procedente de Algeciras, Sanlúcar de Barrameda, Málaga, Almería, Melilla, Cartagena y Mahón. Con respecto a esta última ciudad hemos de plantearnos la siguiente interrogante ¿Cómo una isla de tan reducida extensión como Menorca puede tener capacidad para la exportación de trigo? El comercio exterior menorquín de granos era practicado en el siglo XVII y desde mucho antes, pero en el XVIII y a principios del XIX, las importaciones fueron frecuentes para cubrir el déficit de las cosechas insulares de trigo, motivadas por una población que se dobló a lo largo del siglo y por el aumento de la superficie destinada al viñedo. Las entradas de trigo en la isla no sólo se destinaban a asegurar el consumo de los isleños, sino que también se dirigía al tráfico comercial para abastecer el litoral peninsular, sobre todo Barcelona, además de venderse en otros puntos del Mediterráneo y del Atlántico.⁵³⁵

Tras España, en segundo lugar, pero ya a una distancia considerable, figura el Imperio Otomano con 191 remesas, que equivalen al 10,89% sobre el total de las 1.754. El comercio marítimo del Imperio Otomano es muy importante, pero la mayor parte de los negocios se hacen por los griegos, armenios, judíos y albaneses, así como por el gran número de extranjeros, austriacos, rusos, franceses, holandeses y otros europeos que allí están establecidos. Hay dos áreas fundamentales que comercian con Cádiz en la exportación de trigo. Una, la levantina, que está delimitada por Turquía (Esmirna, Estambul), territorios balcánicos, Grecia, e islas adyacentes a la península griega, como las islas Jónicas, que gracias a la paz que disfrutaron bajo el dominio del Imperio presentan un comercio floreciente y una navegación bastante extensa, siendo en gran parte la causa de las franquicias que primero se concedieron a Corfú y que luego se extendieron a otros puertos.⁵³⁶ La otra, la zona magrebí formada por Argelia (puertos de Argel, Orán, Bona) y Túnez, que desde el siglo XVI son posesiones del Imperio Otomano, cuya proximidad geográfica al puerto de Cádiz determina la

⁵³⁴ Rafael Barquín Gil: "Estudio regional de los precios del trigo en España (1765-1855)" UNED. Madrid, 2001, pp. 1-24.

⁵³⁵ Juan Hernández Andreu: "Rasgos de la economía menorquina desde la época británica hasta mediados del siglo XIX" en Documentos de trabajo de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Complutense, nº 12, Madrid, 2000, pp. 1-34.

⁵³⁶ Adrien Balbi: Compendio de Geografía Universal redactado bajo un nuevo plan, con presencia de los últimos tratados de paz y los descubrimientos más recientes. Traducida del francés por D. Sebastián Fábregas. Tomo II. Madrid 1836, página 172.

exportación de trigo. Según Eloy Martín Corrales, entre 1798 y 1807 el puerto de Cádiz recibió 542.500 fanegas de trigo levantino. Al mismo tiempo afirma que hay que señalar el papel jugado por las colonias griegas de Menorca y de la bahía de Cádiz en su función de favorecer los intercambios hispano-musulmanes.⁵³⁷

En tercera posición figuran los Países Bajos, que exportan 72 remesas de trigo a Cádiz, es decir, el 4,10% sobre el total. La mitad de la superficie del territorio neerlandés está dedicada al cultivo de los cereales, lo que no impidió que el país se viera obligado a importar trigo. Sin embargo, en Holanda, el trigo de reexportación tuvo un papel importante: los puertos del Báltico suministraban a los neerlandeses el trigo que luego enviaban a Cádiz y que tenían como puntos de partida los enclaves portuarios de Ámsterdam y Róterdam. No le falta razón a Ana Crespo Solana cuando afirma, con respecto a la conexión con el Báltico, que el comercio del trigo seguía siendo uno de los ejes indiscutibles del comercio ibero-holandés.⁵³⁸

Gibraltar aparece en cuarta posición, aportando 62 remesas, que suponen un 3,53% sobre el total. Subrayemos, como hemos comentado en anteriores ocasiones, que el trigo que Gibraltar envía al puerto de Cádiz, como otros tantos productos de la colonia inglesa, no es de producción propia sino de reexportación; con seguridad procede del granero magrebí (Marruecos, Argelia y Túnez).

Francia también interviene en la exportación triguera, con una cifra aún menor que la anterior. Son 53 remesas, es decir, un 3,02%. Una de las más antiguas exportaciones francesas a España (desde tiempos de los Habsburgo) era el trigo. Este comercio estaba determinado por la desigualdad en la producción en ciertas provincias españolas y francesas. Ahora bien, aunque el trigo francés fuese ocasionalmente muy importante en España, a los puertos de Andalucía les interesaba muy poco. Esta región era una rica tierra agrícola y no hacía importaciones de trigo salvo en raros momentos de carestía.⁵³⁹

Irlanda ocupa el sexto lugar con 44 remesas, es decir, el 2,51% sobre el total de las 1.754. Ya desde el primer tercio del siglo XVIII se exportaba a la Península trigo irlandés, que junto con la mantequilla y la harina suponía

⁵³⁷ Eloy Martín Corrales: *Comercio de Cataluña con...* página 76

⁵³⁸ Ana Crespo Solana: *El comercio marítimo entre Ámsterdam y Cádiz (1713-1768)*. Estudios de Historia Económica, nº 40, Madrid 2000, página 28.

⁵³⁹ Albert Girard. "Los cereales" en *El comercio francés en Sevilla y Cádiz en tiempo de los Habsburgo*. (Ed original, 1992) Sevilla, pp. 346-347.

el grueso de las exportaciones al puerto de Cádiz. Casi todos sus envíos venían de Waterford, principal puerto de Irlanda.⁵⁴⁰

El Reino de Cerdeña figura con una cantidad de remesas de trigo exportadas a Cádiz muy similar al anterior: 43 envíos, o lo que es lo mismo, un 2,39% sobre el total de 1.754. Nos resulta un tanto extraño, que de esta área (que en su tiempo llegó a formar parte junto con Sicilia del granero de Italia) lleguen tan reducidas partidas al puerto gaditano. Carecemos de documentación que pueda ayudarnos a resolver la cuestión. Pero se supone, o al menos debemos inclinarnos por ello, que se debe a que Cerdeña envía el trigo a Italia.

Casi idéntico es el número de remesas (42), que llegan del Reino de Etruria, procedentes del puerto de Livorno, o sea, un 2,39%.

Prusia interviene con 36 remesas (2,05%). El trigo del reino de Prusia enviado a Cádiz es de superior calidad y forma parte de los principales ramos de su comercio. Los puertos más importantes de las exportaciones son Stettin y Danzig.⁵⁴¹

En cuanto la cantidad aportada por Inglaterra, 31 remesas, es decir, el 1,77% sobre el total, es la que corresponde a un país que ha pasado de exportador a importador de cereales a partir al menos desde 1800.

El 15% que falta para completar el cuadro se lo reparten países que van desde Malta a Túnez pasando por Estados Unidos, Reino de Sicilia, Reino de Nápoles, Rusia, Argelia, Portugal, República Ligor...etc. También tenemos un 0,11% de trigo de procedencia indeterminada.

d) Harina.

La harina constituye el cuarto producto alimenticio no colonial, y llega al puerto de Cádiz en número de 1.270 remesas, que equivalen al 8,11% sobre el total de las 15.658 remesas de esta clase.

⁵⁴⁰ Igor Pérez Tostado/ Enrique García Herrán: “Los negocios” en *Irlanda y el Atlántico Ibérico...* pp. 11-12.

⁵⁴¹ José Curtoys de Anduaga: “Comercio e industria” en *Memorias sobre el reino de Prusia*. Madrid 1844, pp. 129-134.

Cuadro nº 36

IMPORTACIÓN DE HARINA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	886	69,76
Estados Unidos	195	15,35
Francia	60	4,72
Gibraltar	34	2,68
Portugal	23	1,81
Irlanda	23	1,81
Inglaterra	22	1,73
Canadá	09	0,71
Países Bajos	07	0,55
Marruecos	03	0,24
Escocia	02	0,16
Prusia	02	0,16
Malta	01	0,08
Imperio Otomano	01	0,08
Reino de Etruria	01	0,08
América portuguesa	01	0,08
Perú	01	0,08
TOTAL: 17	TOTAL: 1.270	TOTAL: 100,00%

El grueso de las exportaciones está comandado por España que exporta 886 remesas, es decir, el 69,76% sobre el total de las 1.270. Esta redistribución de la harina al puerto de Cádiz se lleva a cabo fundamentalmente por puertos como Algeciras, Sevilla y Sanlúcar de Barrameda (recordemos la importancia sobresaliente que tiene la campiña del Guadalquivir en la producción de granos) y en menor cuantía desde Ayamonte, Barcelona, Vigo, Santander, puerto reexportador de las harinas de Castilla, y por último Tenerife, con sus envíos desde La Orotava

En segundo lugar, aparece Estados Unidos, a bastante distancia de España, con una exportación de 195 remesas de harina, que suponen un 15,35% sobre el total. Los puertos estadounidenses exportadores, según el Vigía, son los clásicos de la fachada atlántica: a saber Nueva York, Filadelfia, Norfolk, Baltimore y Boston como enclaves portuarios en primera línea. Luego como secundarios figuran también Alejandría, Wilmington, Charleston, Richmond, etc.

En otras palabras, las relaciones mercantiles entre Cádiz y las antiguas colonias británicas de América del Norte crecieron con la independencia de éstas. De ahí el hecho, altamente significativo, de que uno de los primeros consulados establecidos por Estados Unidos en España, en 1791, fuera el de Cádiz. Pues bien, a partir de la documentación del Consulado se ha podido

establecer que, entre 1806 y 1808, llegaron a Cádiz una media de 60 barcos norteamericanos al año, datos que concuerdan con los del Vigía; cifra que se dispara a más de 200 entre 1809 y 1812, como consecuencia de las guerras napoleónicas. Estas vinculaciones hicieron que Cádiz se erigiera en el principal puerto de entrada de las harinas norteamericanas en España en las primeras décadas del siglo XIX.⁵⁴²

En tercer lugar tenemos a Francia, que aporta 60 remesas que equivalen al 4,72% sobre el total. El país exporta la mayor parte de harina, 44 partidas, justamente en el año en que se produce la normalidad peninsular, 1815, tras el fin de la guerra de la Independencia.

La cuarta posición corresponde a Gibraltar con 34 partidas, es decir el 2,68% sobre las 1.270 remesas.

Portugal aparece en quinto lugar con 23 remesas, lo que traducido a términos relativos resulta un 1,81% sobre el total. La mayor cantidad de harina portuguesa entra en Cádiz a partir de 1809, fecha lógica teniendo en cuenta que es cuando se establece la alianza de españoles y portugueses en la lucha contra Napoleón.

La harina procedente de Irlanda arroja un número de 23 partidas, lo que supone un 1,81% sobre el total. Ocurre un caso similar a Inglaterra, que participa en la exportación harinera con una partida menos, es decir, con 22 (1,73%). ¿Por qué se da esta situación? La respuesta está en que, como comentamos en el caso del trigo, ya desde el siglo XVIII el mercado atlántico de harinas sufrió una gran transformación: Inglaterra dejó de ser un país exportador y se convirtió en un demandante neto de harina y de cereales.⁵⁴³

En cuanto al casi 4% restante de harina importada que completa el cuadro, con países que van desde Canadá (América inglesa), pasando por Países Bajos, Escocia, Prusia, Malta, etc., hasta la América portuguesa y Perú (casos extraños que estimamos son de reexportación, ya que no son áreas productoras de harina), se compone de remesas irrelevantes.

En definitiva, el área de abastecimiento de harinas de la ciudad de Cádiz se amplió considerablemente con la inclusión de Estados Unidos y, muy al final de nuestro período, Francia. Esta ampliación fue posible gracias a la inserción de Cádiz en los principales circuitos del comercio internacional y a sus

⁵⁴² José Ignacio Martínez Ruiz: "El mercado internacional de cereales y harinas y el abastecimiento de la periferia española en la segunda mitad del siglo XVIII." En *Revista de Investigaciones de Historia Económica*, nº 1, Sevilla, 2005, pp. 45-79.

⁵⁴³ José Ignacio Martínez Ruiz: "El mercado internacional de cereales y harinas ... pp. 45-79.

disponibilidades de plata, la principal si no única moneda de cambio empleada en estas transacciones.

e) Cebada.

La cebada, cereal perteneciente a las gramíneas sirve de base para la elaboración de la cerveza y el proceso de malteado, además también se utiliza terapéuticamente como componente para cataplasmas, aparte de servir de base para la elaboración del pan de cebada. También destaca su uso como forraje para los caballos. Constituye el quinto de los productos alimenticios no coloniales, registrándose la llegada al puerto de Cádiz de un total de 975 remesas, o sea, el 6,23% sobre el total de las 15.658 remesas de esta clase.

Cuadro nº 37

IMPORTACIÓN DE CEBADA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	729	74,77
Gibraltar	46	4,72
Irlanda	44	4,51
Marruecos	35	3,59
Levante	24	2,46
Países Bajos	20	2,05
Argelia	12	1,23
Imperio Otomano	12	1,23
Portugal	09	0,92
Malta	07	0,72
Reino de Etruria	06	0,61
Prusia	06	0,61
Inglaterra	05	0,51
Estados Unidos	04	0,41
Francia	04	0,41
Reino de Sicilia	03	0,31
Imperio Austriaco	03	0,31
República Ligur	02	0,20
Dinamarca	01	0,10
Reino de Cerdeña	01	0,10
Reino de Nápoles	01	0,10
Nueva España	01	0,10
TOTAL: 22	TOTAL: 975	TOTAL: 100,00%

España ocupa el primer lugar con la exportación a Cádiz de 729 remesas de cebada, que suponen el 74,77% sobre el total de las 975. A fines del siglo XVIII y principios del XIX, violentas crisis de subsistencias provocadas por las malas cosechas, agravan la situación de la agricultura española.⁵⁴⁴ A pesar de todo, Andalucía seguía siendo el principal granero de España en la producción de cereales y ello lo demuestra la mayor cantidad de cebada procedente fundamentalmente de Algeciras, Almería y Málaga y, en menor cuantía, de otras regiones como Cataluña (Barcelona) y Valencia (Valencia y Alicante) en la aportación total española. ¿Por qué este aumento de producción de cebada en España? A nuestro juicio existen tres razones, la primera porque sirve de base al pienso del ganado mular y caballar. La segunda se debe a que las condiciones climáticas, sobre todo de Andalucía, tierra de secano, son ideales para su cultivo, y a que el crecimiento de las áreas de cultivo se extiende a zonas más marginales, donde la cebada produce incluso mejores rendimientos que el trigo. Finalmente, la tercera se debe a su utilización para la elaboración de cerveza.⁵⁴⁵

Gibraltar ocupa la segunda posición con una exportación de 46 remesas, es decir, el 4,72% sobre el total de las 795. Probablemente esta cebada exportada a Cádiz, aunque no tenemos confirmación de ello, fuese enviada al Peñón por los países del Magreb (Marruecos y Argelia) y la propia España. ¿Podríamos decir que esta cebada enviada al puerto de Cádiz era de contrabando, dado que el Estrecho era una zona idónea para ejercer el comercio ilícito? Sí. Afirmemos que no había forma de demostrar el fraude comercial, y mucho menos de comprobar los datos de un intercambio de mercancías que no figuraba en ningún documento oficial. Todos sabían, o cuando menos sospechaban de su existencia, pero nadie parecía capaz de aportar pruebas reales y constatables. Ni de la cebada, ni del trigo, ni del tabaco, ni de ningún otro producto, existían rastros claros que pudiesen utilizar como prueba incuestionable aquellos que más interesados estaban en reprimirlo.⁵⁴⁶

Irlanda se sitúa en tercer lugar de los países exportadores con una cantidad de 44 remesas de cebada, que suponen el 4,51% sobre el total. La producción de cebada irlandesa está relacionada con la elaboración de cerveza en este país, además de dedicar una parte a la exportación. Por eso en la menor de las islas británicas se dedicaba un aceptable número de hectáreas a su cultivo. A finales del siglo XVIII y principios del XIX la contribución de los irlandeses al comercio gaditano es importante (a pesar de la poca cantidad de cebada exportada por los puertos de Dublín y Cork fundamentalmente y, en

⁵⁴⁴ Antonio García- Baquero González: Comercio colonial ... página 67.

⁵⁴⁵ José Egea Ibáñez: Sistema agrario: proyecto evolutivo estable. Madrid 2005, página 110.

⁵⁴⁶ Rafael Sánchez Mantero: Estudios sobre Gibraltar. Política... página 118.

menor cuantía por Limerick y Youghal), encontrándonos, aparte de este cereal y el trigo, con un amplio abanico de productos que iban desde el bacalao al algodón o el lino.⁵⁴⁷

Marruecos, que poseía una agricultura de subsistencia, exportaba 35 remesas de cebada a Cádiz, es decir, el 3,59% sobre el total de las 795. El reino alauita ofrecía tres importantes ventajas como área de abastecimiento: la proximidad geográfica, que posibilitaba una respuesta inmediata a las situaciones de escasez que pudieran sobrevenir en la península; la circunstancia de que, por factores medioambientales, la recogida del grano se llevaba a cabo antes que en España, lo que permitía la llegada de la cebada en los momentos críticos anteriores a la cosecha en la península y, finalmente, el hecho de que su producción era competitiva en precios, mucho más baratos que los de otras latitudes.⁵⁴⁸

La zona denominada Levante, estimamos que se refiere al Levante otomano, ocupa el cuarto lugar de exportadores y participa con una exportación de 24 remesas, o sea, un 2,46%. La lejanía de los dominios otomanos, la falta de una adecuada red comercial y los conflictos bélicos, fueron las razones de esa escasa aportación. El principal elemento de esta vía comercial, el grano (en este caso la cebada) del Archipiélago (las islas adyacentes a la la Grecia y Turquía continentales) y de los dominios europeos de la Sublime Puerta, llegará a la Península transportado por el pabellón otomano, o lo que es lo mismo griego, que además cumplirá la función de redistribuirlo a lo largo de la fachada marítima catalana, y en el caso que nos ocupa excepcionalmente también a Cádiz.⁵⁴⁹

Los Países Bajos figuran en quinto lugar en cuanto a relevancia de remesas de cebada se refiere. Son 20 las entradas en el puerto de Cádiz, que equivalen al 2,05% sobre el total. Holanda exportaba a España cebada del Báltico por mediación de los puertos neerlandeses de Ámsterdam, Róterdam, principalmente y, luego, de forma más reducida a través de Dordrecht, Harlingen y Zierikzee.

Completan el cuadro, con el restante 7,90%, países como Argelia, Imperio Otomano, Portugal, Malta, Reino de Etruria, Prusia, Inglaterra, Estados Unidos y Francia, entre otros, con aportaciones irrelevantes y envíos esporádicos.

⁵⁴⁷ María Begoña Villa García: “La contribución irlandesa al progreso de Europa en el siglo XVIII: militares...” página 458.

⁵⁴⁸ José Ignacio Martínez Ruiz: “El mercado internacional de cereales y harinas ...” página 56.

⁵⁴⁹ Eloy Martín Corrales: “El comercio de Barcelona ... pp. 253-256.

f) Arroz .

A la dársena gaditana llegan un total de 667 remesas de arroz en nuestro período investigado, lo que traducido a términos relativos significa un 4,25% sobre el total de las 15.658 remesas de productos alimenticios no coloniales.

Cuadro nº 38

IMPORTACIÓN DE ARROZ POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Estados Unidos	302	45,28
España	244	36,58
Gibraltar	41	6,15
Portugal	22	3,30
América portuguesa	16	2,40
Inglaterra	12	1,80
Reino de Etruria	09	1,35
Reino de Cerdeña	06	0,90
Puerto Rico	04	0,60
República Ligur	03	0,45
Malta	02	0,30
Reino de Italia	01	0,15
Argelia	01	0,15
Nueva España	01	0,15
Florida	01	0,15
Perú	01	0,15
Sin determinar	01	0,15
TOTAL: 17	TOTAL: 667	TOTAL: 100,00%

Como afirma en su obra Salvador Calatayud, la Monarquía española en contra del criterio de la Real Audiencia y el Capitán General, dictó en 1805 un nuevo marco legal para el cultivo, que favorecía su expansión al autorizar el arroz en la mayor parte de las tierras que lo habían producido durante el medio siglo anterior⁵⁵⁰. Esta legalización de la expansión previa, consumada con la elaboración de un acotamiento en 1807 que recogía todas las tierras de arrozal existentes, condicionaría la evolución del cultivo en el periodo siguiente, puesto que a la actitud permisiva se unió el hecho de que en 1808 se interrumpieron los trabajos del amojonamiento. Se abrían así nuevas oportunidades de expansión bajo la ocupación francesa y en las décadas siguientes.

⁵⁵⁰ Salvador Calatayud: "El Estado en los campos. La regulación del cultivo del arroz en la España del siglo XIX." en *Revista de Investigaciones de Historia Económica*, nº 8 Valencia, 2012, pp. 41-51.

Según el registro del Vigía, Estados Unidos figura a la cabeza de los países exportadores de arroz al puerto de Cádiz con 302 remesas de este producto, es decir, el 45,28% sobre las 667 remesas totales recibidas de este cereal, procedente sobre todo de los puertos de Charleston, Baltimore, Boston y Nueva York y, en menor cuantía, de Filadelfia, Norfolk, Providence, Alexandría (estado de Virginia) y Wilmington.

A no mucha distancia, en segundo lugar, aparece España con 244 remesas enviadas al puerto de Cádiz, o sea, un 36,58% sobre el total de las 667. Un arroz que principalmente es exportado por Valencia, Alicante, Algeciras, Málaga y Barcelona, y, en un plano secundario, desde Sevilla, Ayamonte y Peñíscola.

Hablar de la agricultura en la Albufera es hablar del arroz. La historia de la Albufera es también la historia de este cultivo ya desde tiempos incluso anteriores a Jaime I (el arroz fue introducido por los árabes en el siglo XV). Los arrozales habían sido prohibidos y rehabilitados numerosas veces desde el siglo XV. Prohibidos porque el estancamiento de sus aguas era un peligroso foco de infección para la población. Pero cultivado reincidentemente por la elevada rentabilidad de esta gramínea frente a otros cereales. Finalmente un tratamiento adecuado de las aguas de los arrozales acabó con su leyenda negra y este cultivo se extendió rápidamente a prácticamente toda la marjal que rodea la Albufera. La gran cantidad de agua dulce que llegaba de la Acequia Real del Júcar favoreció la expansión de este cultivo y la superficie del lago se redujo debido a los aterramientos que se destinaban al arroz, especialmente a partir del siglo XVIII.⁵⁵¹

Las Marismas del Guadalquivir, humedal productor de arroz por excelencia, se encuentran situadas en la desembocadura del Guadalquivir, al sur de Sevilla. También abarca otras localidades de la provincia como Lebrija, Los Palacios, San Juan de Aznalfarache y Coria del Río. Parte de ese arroz cultivado allí es transportado a la dársena gaditana.⁵⁵²

El mayor grueso del arroz que recalca en el puerto de Cádiz procedente de Algeciras y Málaga, aunque no podemos asegurarlo al cien por cien, es probable que proceda indirectamente de la otra gran área productora de arroz español, el delta del Ebro, y que desde Amposta, Sant Jaume de d'Enveja o San Carles de la Rápita haya sido enviado a esas dos ciudades andaluzas. Los primeros datos que se tienen del cultivo del arroz en el delta del Ebro datan de 1697, fecha de la que existe constancia de una pequeña plantación en Carrova.

⁵⁵¹ Anónimo: "Formación e Historia de la Albufera" en Audioguía de la Albufera de Valencia. Valencia 2012, página 4.

⁵⁵² José González Arteaga: El arroz en las marismas del Guadalquivir: evolución y problemática actual. Sevilla, 2005 pp. 19 y 22.

Ello sirvió de base para la implantación posterior del cultivo en toda la zona. En cuanto al arroz procedente de Barcelona, pudiera ser que fuese cultivado en el delta del Llobregat.

En tercer lugar tenemos a Gibraltar, a bastante distancia de España. Solamente exporta 41 remesas, o lo que es lo mismo un 6,15% sobre las 667 partidas de arroz entradas en el muelle gaditano. Siendo imposible que este cereal se cultive en el Peñón dada su escasa extensión, su origen puede ser igualmente español.

Portugal envía 22 remesas, o sea, el 3,30% sobre el total. Casi con seguridad que una parte de las remesas que destinan los lusos a Cádiz, enviadas desde Lisboa, Oporto y Faro, proceden a su vez de la América portuguesa, de Río de Janeiro, Pará y Maranhão. En este último estado/región, el marqués de Pombal en 1682 fundó una Compañía de comercio para desarrollar el cultivo del arroz (aunque la fecha de la primera siembra en dicho Estado fue en 1645, tentativa que desde el comienzo dio un resultado satisfactorio). La exportación trajo consigo una prosperidad urbana que continuará su crecimiento a lo largo de los siglos XVIII y XIX.⁵⁵³ Del mismo modo, el arroz fue el principal cultivo de la Capitanía de Saõ Vicente ya en el siglo XVI, o sea poco después del descubrimiento del continente.⁵⁵⁴ Y precisamente, la América portuguesa participa en la exportación al puerto de Cádiz con 16 remesas, que equivalen al 2,40% sobre las 667 entradas.

El arroz restante procede de países como Inglaterra, Reino de Etruria, Reino de Cerdeña, Puerto Rico, República Lígur, Malta, Reino de Italia, Argelia, Nueva España, Florida, Perú y uno indeterminado, con una aportación irrelevante de remesas.

g) Aceite.

El aceite, uno de los componentes de la tríada mediterránea junto con el trigo y vino, entra en el puerto de Cádiz en cantidad de 573 remesas, o lo que es lo mismo, traducido a términos relativos, un 3,66% sobre los 15.658 remesas de productos no coloniales alimenticios. España ocupa el primer lugar en la exportación oleícola con diferencia abismal sobre los demás países, con el envío de 481 remesas que suponen el 83,94% sobre el total. El aceite procede principalmente de los puertos españoles de Sevilla, Algeciras, Huelva, Ayamonte, Cartaya y Palma de Mallorca. En menor cuantía llegan remesas de Moguer, Lepe, Sanlúcar de Barrameda, Vendrell, Salou y Santa Cruz de

⁵⁵³ Bartolomé Bennassar: *La América española y la América portuguesa. Siglos XVI-XVIII*. Madrid, 2001, página 275.

⁵⁵⁴ Alberto Boerger: "Génética Fitotecnia Rioplatense" en *Investigaciones Agronómicas*, volumen nº 2, Montevideo 1943, página 390.

Tenerife. Un producto por excelencia del Mediterráneo y el Atlántico sur de la Península

Cuadro nº 39

IMPORTACIÓN DE ACEITE POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	481	83,94
Malta	37	6,46
Gibraltar	16	2,79
Imperio Otomano	13	2,27
Reino de Sicilia	06	1,05
Francia	03	0,52
Reino de Cerdeña	02	0,35
Portugal	02	0,35
Estados Unidos	01	0,17
Reino de Nápoles	01	0,17
Estados Pontificios	01	0,17
República Ligur	01	0,17
Reino de Etruria	01	0,17
Imperio austriaco	01	0,17
Marruecos	01	0,17
Nueva Granada	01	0,17
Sin determinar	05	0,87
TOTAL: 17	TOTAL: 573	TOTAL: 99,96%

El aceite de oliva procedente de Malta, que figura por las viejas relaciones que por razones históricas mantiene con España, ocupa el segundo lugar. Recala en Cádiz reflejando una cantidad muy por debajo de la anterior. Únicamente 37 remesas, es decir, un 6,46% sobre las 573. Por la escasez de espacio útil para destino de la agricultura, el olivo se cultiva de forma alterna con cereales, vid y frutales, del mismo modo que ocupa límites de caminos y lindes de explotaciones con otro destino.⁵⁵⁵

Gibraltar figura en tercer lugar en cuanto a la exportación a Cádiz de aceite de oliva se refiere. Son 16 remesas, es decir, un 2,79% sobre el total de las 573 que recalán en la dársena gaditana. Se supone que ese aceite es importado por el Peñón, desde la comarca que se denomina Campo de Gibraltar, ya en territorio español, y que comprende ciudades como Algeciras, Tarifa, San Roque, Los Barrios, Jimena de la Frontera y La Línea de la Concepción. El Imperio Otomano (que incluía a Túnez, Argelia, Grecia y Turquía) participa con el envío a la dársena gaditana de 13 remesas, que suponen un 2,27% sobre el total. Se importaron cantidades aisladas de aceite,

⁵⁵⁵ Juan Vilar Hernández/Antonio Estévez Alcalde: "El sector de elaboración de aceite de oliva en Malta" en *Radiografía Mundial del Olivar*. Sección Economía. Diario de Jaén. Jaén 19/02/2013, página 27.

casi siempre de puertos norteafricanos, como Túnez, Bona, Orán, por proximidad geográfica, aunque no faltaron partidas levantinas procedentes de enclaves portuarios como Zante, Atenas, Salónica, Preveza, Idra e Ipsara.

En cuanto al Reino de Sicilia se refiere, sale a colación con la exportación de 6 remesas de aceite, o lo que es lo mismo, el 1,06% sobre el total. Una exigua cantidad que llega a Cádiz en naves procedentes de los puertos sicilianos de Palermo y Messina.

El restante 3,50% se lo reparten países como Francia, Reino de Cerdeña, Portugal, Estados Unidos, Reino de Nápoles, Estados Pontificios, República Ligur, Reino de Etruria, Imperio austriaco, Marruecos y, finalmente, Nueva Granada, caso muy extraño y exótico, y un país sin determinar. Son envíos de aceite a Cádiz insignificantes y ocasionales.

h) Manteca (Mantequilla).

Constituyen un total de 522 remesas de mantequilla las que entran en el puerto de Cádiz, es decir, un 3,33% sobre el total de los 15.658 productos alimenticios no coloniales.

Cuadro nº 40

IMPORTACIÓN DE MANTECA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Portugal	125	23,95
Irlanda	124	23,75
España	109	20,88
Países Bajos	48	9,19
Gibraltar	34	6,51
Estados Unidos	33	6,32
Inglaterra	21	4,02
Francia	10	1,91
Reino de Etruria	05	0,96
Dinamarca	05	0,96
Noruega	02	0,38
Prusia	01	0,19
Escocia	01	0,19
Nueva España	01	0,19
Sin determinar	03	0,57
TOTAL: 15	TOTAL: 522	TOTAL: 99,97%

Portugal se coloca a la cabeza de los países exportadores de mantequilla con el envío a Cádiz de 125 remesas, es decir, el 23,95% sobre el total de las 522. Es enviada a la dársena gaditana a través de Lisboa fundamentalmente y, en menor cuantía, Faro y la isla atlántica de Madeira.

En segundo lugar aparece Irlanda que exporta al puerto de Cádiz 124 remesas, o sea, un 23,75%. Los puertos irlandeses exportadores de mantequilla son Dublín, Cork y Waterford, fundamentalmente, y en menor cuantía, Limerick y Belfast. Maticemos que Cork llegó a poseer el mercado de mantequilla más grande del mundo y que desde su puerto se exportaba no sólo a Cádiz, sino también a casi todos los rincones del globo. La mantequilla fabricada en muchos de los condados meridionales de Irlanda pasaba por el puerto de Cork de camino a una amplia red. Durante el siglo XVIII y principios del XIX, los clientes de continentes lejanos como Australia y Sudamérica estaban acostumbrados a la mantequilla de Cork.⁵⁵⁶

España ocupa el tercer lugar en la clasificación de países exportadores, con la aportación de 109 remesas de mantequilla que suponen el 20,88% sobre el total. Algeciras es el puerto más representativo de los envíos. Le siguen en menor escala, Ayamonte, Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Gijón, Villanueva y Geltrú y Bilbao.

Países Bajos figura en cuarta posición, a una distancia bastante considerable de España. Envía al puerto de Cádiz 48 remesas de mantequilla (9,19%), fundamentalmente procedente de Ámsterdam, Róterdam y, en menor cuantía, de Dordrecht y Haarlingem.

Gibraltar figura en quinto lugar y exporta a Cádiz 34 remesas, o lo que es lo mismo, un 6,51% sobre el total. Se deduce que la mantequilla procedente de Gibraltar es importada por el Peñón desde otros lugares.

Estados Unidos participa en el envío de mantequilla a Cádiz con 33 remesas, es decir, el 6,32% sobre el total de las 522. Los envíos destinados a Cádiz proceden principalmente del puerto de Nueva York, seguido de Boston, Baltimore, Filadelfia, Norfolk y Salem.

Poco que comentar con respecto a la valoración de la aportación de remesas procedentes de Inglaterra, que recalcan en Cádiz, a través de los puertos de Londres y de Falmouth. Únicamente 21 partidas, que significan el 4,02% sobre el total.

⁵⁵⁶ Anónimo: “Bienvenidos al museo de la mantequilla de Cork.” Artículo del Museo de Cork. Cork (Irlanda). 2012, página 16.

Finalmente, completamos el cuadro con un 5,38% restante que corresponde a envíos irrelevantes y ocasionales de Francia, Reino de Etruria, Dinamarca, Noruega, Prusia, Escocia, Nueva España y un país sin determinar.

i) Frijoles.

El frijol llega al puerto de Cádiz en cantidades de 390 remesas, que resultan un 2,49% sobre el total de las 15.658 remesas de productos alimenticios no coloniales.

España se lleva la palma en cuanto a la exportación de frijoles a Cádiz, siendo su aportación de 197 partidas, lo que significa un 50,51% sobre el total de las 390 remesas, o sea que sobrepasa ligeramente la mitad. En España se conoce también con el nombre de judía, alubia, habichuela. Las principales áreas de producción en España se centran en Galicia, Asturias, País Vasco y Navarra.⁵⁵⁷ Los frijoles entrados en el puerto gaditano, según señala el Vigía, proceden de El Carril, Villagarcía de Arosa, El Ferrol y La Coruña principalmente. En menor cuantía se encuentran registros de esta legumbre de Gijón, Santa Cruz de Tenerife, Canarias, San Sebastián, Alicante, Valencia y Algeciras.

A considerable distancia le sigue Estados Unidos, con la exportación de 76 remesas, es decir, un 19,49% sobre el total de las 390. Proceden de los puertos de Nueva York, Baltimore, Tapan, Norfolk, Salem, Marblehead, Providencia y Alejandría entre otros.

⁵⁵⁷José Ignacio Cubero Salmerón: "Variedades tradicionales de leguminosas de grano para alimentación humana." En Sacena M.C., Cubero, J.I. y Wery. J. eds. Al otro lado del Atlántico: España, Córdoba 1990, página 3.

Cuadro nº 41

IMPORTACIÓN DE FRIJOLES POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	197	50,51
Estados Unidos	76	19,49
Portugal	43	11,02
Países Bajos	36	9,23
Gibraltar	07	1,79
Reino de Etruria	06	1,54
Reino de Cerdeña	05	1,28
Francia	04	1,02
Imperio austriaco	02	0,51
Reino de Nápoles	02	0,51
República Ligur	02	0,51
Prusia	02	0,51
Malta	02	0,51
Irlanda	01	0,26
Noruega	01	0,26
Reino de Italia	01	0,26
Estados Pontificios	01	0,26
Inglaterra	01	0,26
Cuba	01	0,26
TOTAL: 19	TOTAL: 390	TOTAL: 99,99%

En tercer lugar se sitúa Portugal, que participa en los envíos con 43 remesas, o lo que es lo mismo, el 11,02% sobre el total. Principalmente los frijoles proceden de Lisboa que comanda los envíos, seguida en menor escala por Caminha, Setúbal y Viana do Castelo.

Cerramos la aportación principal de esta legumbre con otra nación no pródiga en el cultivo y producción de frijoles, los Países Bajos. Su descarga en el puerto de Cádiz se limita a 36 partidas, es decir, un 9,23% sobre el total de las 390. Los puertos neerlandeses que contribuyen a ello son Ámsterdam, y Róterdam como enclaves portuarios fundamentales. Y como secundarios, Dordrecht, Zuiderzee y Texel.

El 9,75% restante lo representan países con una cantidad irrelevante de remesas de frijoles enviadas para el puerto de Cádiz. A saber, Gibraltar, Reino de Etruria, Reino de Cerdeña, Francia, Imperio Austriaco, Reino de Nápoles, República Ligur, Prusia, Malta, Irlanda, Noruega, Reino de Italia, Estados Pontificios, Inglaterra y, de modo inesperado, Cuba.

j) Habichuelas.

La leguminosa de la habichuela entra en el puerto de Cádiz en cifras de 289 remesas, que equivalen al 1,84 sobre las 15.658 partidas de productos alimenticios no coloniales.

Cuadro n° 42

IMPORTACIÓN DE HABICHUELAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	269	93,08
Gibraltar	05	1,73
Portugal	03	1,03
República Ligur	02	0,69
Reino de Cerdeña	02	0,69
Marruecos	02	0,69
Reino de Italia	01	0,34
Países Bajos	01	0,34
Francia	01	0,34
Imperio austriaco	01	0,34
Malta	01	0,34
Argelia	01	0,34
TOTAL: 12	TOTAL: 289	TOTAL: 99,95%

España ocupa la primera posición en la exportación a la dársena gaditana con la aportación de 269 remesas, es decir, el 93,08% sobre el total de las 269. Los puertos españoles de procedencia de las judías verdes son los de Valencia (que es la que aporta la mayoría de las partidas), Denia y Alicante. A renglón seguido figura la región gallega con los puertos de El Ferrol, El Carril, La Coruña, Pontevedra, Villajuan, Villagarcía de Arosa y Marín. Andalucía alcanza la tercera posición destacando el puerto de Málaga y, en menor cuantía, Algeciras, Almuñécar y Almería. En Asturias aparecen Gijón, Luarca y Figueras (Castropol). La participación española se cierra con Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

La segunda área desde donde se importa esta legumbre es Gibraltar, que representa con respecto a España una cifra mínima. Únicamente 5 partidas, o lo que es lo mismo el 1,73% sobre el total, todas las cuales serán reexportaciones españolas.

En tercera posición tenemos a Portugal, que exporta sus 3 remesas (1,03% sobre las 269) de judías verdes desde Oporto, Lagos y Villarreal de San Antonio. Probablemente, a estos puertos portugueses las judías verdes hayan llegado procedentes de Madeira, donde se cultiva en toda la isla.

En cuanto al resto de los países que completan el cuadro (República Lígur, Reino de Cerdeña, Marruecos, Reino de Italia, Países Bajos, Francia), poco que añadir; únicamente que representan el 4% y sus cantidades son insignificantes y sus envíos esporádicos.

k) Pasas.

Este tradicional producto alimenticio figura en el registro del Vigía de Cádiz en cantidades de 280 remesas en nuestro período investigado de 1800-1815, lo que supone un 1,79% sobre el total de las 15.658 partidas de estos productos. España encabeza la clasificación de los países exportadores de pasas por mayoría abrumadora, con el envío a la dársena del puerto gaditano de 253 remesas, es decir, el 90,36% sobre el total de las 280 recibidas. Entre los puertos de procedencia españoles de este producto, Málaga es de donde vienen la gran mayoría de las remesas. A continuación Algeciras, San Roque y Almería. En menor cuantía hay que señalar a Estepona, Nerja, Vélez-Málaga Almuñécar, Tarifa, Ceuta, Conil y Cartaya. Está claro que el predominio de producción, cultivo y exportación recae en Andalucía. Por último, en cantidades insignificantes tenemos a Valencia, Alicante, Denia y Peñíscola, más Tarragona, San Feliu de Guixols y Villanueva y Geltrú en la región catalana.

Cuadro nº 43

IMPORTACIÓN DE PASAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	253	90,36
Gibraltar	23	8,20
Reino de Cerdeña	01	0,36
Reino de Sicilia	01	0,36
Malta	01	0,36
Levante	01	0,36
TOTAL: 06	TOTAL: 280	TOTAL: 100,00%

En segundo lugar se coloca Gibraltar con el envío a Cádiz de 23 partidas de pasas, o sea, un 8,20% sobre el total. Lógicamente, nos inclinamos por la opción de que esas pasas de procedencia gibraltareña hayan sido importadas desde otro país, antes de recalar en el puerto gaditano.

El resto de los países, como el Reino de Cerdeña, Reino de Sicilia, Malta y el área de Levante, presentan envíos irrelevantes, a pesar de ser zonas clásicas mediterráneas de cultivo de viñedos.

1) Carne. (Vacuno)

Constituyen en total 279 las remesas de carne de ternera, que equivalen al 1,78% sobre las 15.658 de la clase de alimenticios referida, descargados en la dársena gaditana.

Cuadro nº 44

IMPORTACIÓN DE CARNE POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Estados Unidos	95	34,05
España	50	17,92
Portugal	43	15,41
Gibraltar	39	13,98
Irlanda	32	11,47
Río de la Plata	08	2,87
Inglaterra	05	1,79
Dinamarca	03	1,07
Cuba	02	0,71
Suecia	01	0,36
Francia	01	0,36
TOTAL: 11	TOTAL: 279	TOTAL: 100,00%

Los Estados Unidos de Norteamérica encabezan la relación de países que exportan carne de vacuno con la cantidad de 95 remesas, o sea, un 34,05% sobre las 279 entradas en el puerto de Cádiz. Las procedencias estadounidenses de remesas de carne de vacuno, quedan determinadas por la presencia de enclaves portuarios como Boston, Nueva York y Baltimore, que aportan la mayor cantidad, seguidos en menor escala por Norfolk, Filadelfia, Providence, Salem, Weymouth y Wilmington.

Tras la compra en 1803 del inmenso territorio de Louisiana por parte de los estadounidenses, ambos territorios, Estados Unidos y el México, aún español, pasaron a ser limítrofes. Eso, entre otras muchas consecuencias, trajo las de que los ganaderos mexicanos de Texas ganaran vía directa a un inmenso nuevo mercado, aunque de difícil acceso, y la de que ya no tuvieran que preocuparse sólo de los bandidos indígenas, sino también de los anglo-

norteamericanos que, en número creciente, comenzaron a amenazar sus manadas y, por lo demás, el resto de sus bienes.⁵⁵⁸

En segundo lugar, figura España con la aportación de 50 remesas de carne de vacuno, lo que traducido a términos relativos supone el 17,92% sobre las 279 entradas. En mayor número las partidas españolas vienen de los puertos de Algeciras, Ayamonte, Almería y Santa Cruz de Tenerife. A renglón seguido, ya en menor cantidad, La Higuerita, Huelva, La Coruña y Ribadeo.

Portugal aparece en tercera posición y nos presenta 43 partidas de carne que suponen el 15,41% sobre el total de las 279. Lisboa como puerto principal envía la mayoría de las partidas, luego las cifras menores corren a cargo de Tavira, Faro y Villarreal de San Antonio.

Gibraltar aparece en cuarto lugar con la aportación de 39 remesas, o sea, el 13,98% sobre el total. Poco que comentar al respecto de este ganado, pues constituye otro caso de reexportación, desde España seguramente.

Finalizamos el apartado de carne de vacuno con la incorporación a los países exportadores de Irlanda. Sus envíos se limitan a 32 remesas que representan el 11,47% sobre el total de las 279. Los puertos de procedencia del ganado irlandés, son fundamentalmente Dublín, Limerick y Waterford y, en menor cuantía, Cork y Belfast.

El resto de los países que completan el cuadro aportan el 7,16% que queda, es decir, cantidades prácticamente insignificantes.

⁵⁵⁸ En un primer momento, la industria ganadera tejana se centralizó en el sudeste de Texas y el sudoeste de Louisiana, desde donde se comenzó a enviar pequeñas manadas al mercado de Nueva Orleans. Después, el gobierno colonial español la impulsó asimismo en la franja costera, donde algunas haciendas se convirtieron en verdaderos estados feudales.

(Gregorio Doval Huecas: "El nacimiento de la ganadería tejana" en Breve historia de los Cowboys, Madrid 2009, pp. 14-23.)

m) Naranjas.

Llegan al puerto de Cádiz en nuestro período investigado, la cantidad de 264 remesas de naranjas, es decir, el 1,69% sobre el total de las 15.658 remesas entradas de productos alimenticios no coloniales.

Cuadro nº 45

IMPORTACIÓN DE NARANJAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	184	69,70
Marruecos	50	18,94
Portugal	25	9,47
Gibraltar	05	1,89
TOTAL: 04	TOTAL: 264	TOTAL: 100,00%

España es líder en exportaciones a Cádiz con 184 remesas de naranjas, es decir, el 69,70% sobre el total de las 264. Cítricos que llegan de los puertos de Ayamonte, Huelva y Lepe, como distribuidores fundamentales. A renglón seguido y en menor cuantía, tenemos a Sevilla, Coria del Río, Sanlúcar de Barrameda y Tarifa.

El segundo lugar corresponde a Marruecos con el envío de 50 partidas a la dársena gaditana, o lo que es lo mismo el 18,94% sobre el total. Naranjas que llegan de Tánger, Tetuán (Río Martil) y Larache con reparto muy equilibrado por parte de cada uno de estos enclaves portuarios.

Portugal figura en tercera posición, con sólo 25 remesas de naranjas enviadas a Cádiz, o sea, un 9,47%. Los puertos de procedencia son únicamente Faro y Tavira.

Poco podemos argumentar de Gibraltar, que cierra el cupo de exportadores a Cádiz con el envío de sólo 5 partidas, cantidad insignificante que supone el 1,89%.

n) Queso.

Este derivado lácteo entra en el puerto de Cádiz en cantidad de 264 partidas, es decir, el 1,69% sobre el total de las 15.658 remesas de alimenticios no coloniales.

Cuadro nº 46

IMPORTACIÓN DE QUESO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	84	31,82
Países Bajos	65	24,62
Portugal	54	20,45
Gibraltar	37	14,01
Inglaterra	11	4,17
Estados Unidos	05	1,89
Irlanda	02	0,76
Malta	01	0,38
Noruega	01	0,38
Prusia	01	0,38
Dinamarca	01	0,38
Sin determinar	02	0,76
TOTAL: 12	TOTAL: 264	TOTAL: 100,00%

España presenta las mejores cifras de envíos queseros al puerto de Cádiz, con 84 partidas, o lo que es lo mismo, el 31,82% sobre el total de las 264 remesas entradas. Los puertos de procedencia son en su mayoría andaluces y sobre todo los que más destacan en su labor son Algeciras y Málaga, seguidos de Ayamonte, Tarifa, Estepona y Nerja. En menor cuantía tenemos a Vascongadas con la representación de Bilbao. Le sigue la región valenciana con Alicante y Denia. Las Islas Baleares aporta los enclaves portuarios de Mallorca, Mahón y Alcudia. Cataluña, el de Lloret de Mar. Por último, aparece el archipiélago canario con Santa Cruz de Tenerife.

La segunda posición, a no mucha distancia, está ocupada por los Países Bajos, área quesera por excelencia, que envía 65 remesas, o lo que es lo mismo el 24,62% sobre el total de las 264, siendo los puertos de procedencia Ámsterdam y Róterdam, principalmente y, en menor grado, Dordrecht.

Portugal ocupa la tercera posición con una cifra no muy lejana a los Países Bajos. Son 54 partidas, sobre el total, es decir, un 24,52% sobre las 264 entradas. El puerto principal de procedencia es Lisboa pero ocasionalmente llegan de la región del Algarve (Tavira y Faro).

Gibraltar figura en cuarto lugar, con la aportación de 37 remesas de queso, es decir, el 14% sobre el total. Probablemente este caso sea de reexportación del producto, procedente de Inglaterra.

Por último, dentro del conjunto de los países que merece la pena mencionar, tenemos a la citada Inglaterra, que produce mucho queso y exporta muy poca cantidad, porque generalmente se destina al autoconsumo. Sólo 11 remesas, es decir, el 4,17%, que en su mayoría proceden de Londres, con algunas raras partidas de Darmouth, Falmouth y Hull, así como de Guernesey y las Islas Scilly.

ñ) Avellanas.

Las avellanas recalán en el puerto de Cádiz en cantidad de 255 remesas, o sea, el 1,63% sobre el total de las 15.658 remesas de productos alimenticios no coloniales.

Cuadro nº 47

IMPORTACIÓN DE AVELLANAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	249	97,65
Gibraltar	05	1,96
Reino de Nápoles	01	0,39
TOTAL: 03	TOTAL: 255	TOTAL: 100,00%

España ocupa el primer lugar de las exportaciones de avellanas con 249 remesas, es decir, el 97,65%, o sea acapara la casi totalidad de las partidas. Los puertos de procedencia son casi todos de la costa mediterránea española. En primer lugar Barcelona, desde donde llegan las mayores cantidades. A renglón seguido Málaga, Salou, Tarragona, Lloret de Mar y, en menor cuantía, Sant Feliu de Guíxols, Cambrils, Valencia y Tortosa. Cantidades insignificantes tenemos de Algeciras y Gijón.

En segundo lugar aparece Gibraltar, con tan sólo 5 remesas exportadas a Cádiz, o sea, un 1,96%.

Cerramos el apartado con la representación episódica del Reino de Nápoles, que aporta una cantidad irrelevante. Sólo 1 remesa.

o) Almendras.

Cuadro nº 48

IMPORTACIÓN DE ALMENDRAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	192	76,80
Portugal	36	14,40
Gibraltar	13	5,20
Marruecos	06	2,40
República Ligur	01	0,40
Malta	01	0,40
Cuba	01	0,40
TOTAL: 07	TOTAL: 250	TOTAL: 10,00%

Este fruto seco entra en el puerto de Cádiz en cantidad total de 250 remesas en el período 1800-1815, es decir, el 0,16% sobre las 15.658 partidas de productos alimenticios no coloniales.

El mayor número de partidas viene de España, que aporta 192 remesas, es decir un 76,80 sobre las 250 entradas. Sus puertos de procedencia son, por este orden, Málaga, Palma de Mallorca, Alicante, Santa Cruz de Tenerife y Algeciras. En menor cuantía destacan los puertos de Barcelona, Villanueva y Geltrú, Vendrell, Peñíscola, Tarragona, Valencia, Ibiza, Águilas, Villajoyosa y Denia. O sea que es evidente el predominio del cultivo de este producto en el Mediterráneo español.

Portugal figura en segundo lugar, a una distancia abismal de España, con la exportación a Cádiz de 36 remesas, lo que significa el 14,40% sobre las 250. Tavira es el principal remitente. En ocasiones también lo hacen los puertos de Faro y Villarreal de San Antonio. Es decir, la región del Algarve es la de mayor explotación de la almendra.

La tercera posición corresponde a Gibraltar, con la aportación de 13 remesas, es decir, un 5,20% sobre el total. Las razones de tan poca exportación gibraltareña ya se han comentado en anteriores ocasiones.

Marruecos tan sólo participa con la exportación de 6 partidas de almendras, o sea, un 2,40%, y llegan todas de Mogador (actual Essaouira).⁵⁵⁹

La República Ligur, Malta y la rareza de Cuba ocupan el 1,20% restante con la aportación de cantidades insignificantes.

p) Huevos.

Quedan registradas en la lista del Vigía de Cádiz 216 remesas de huevos en nuestro período investigado, que representan el 1,38% sobre el total de las 15.658 remesas de productos alimenticios no coloniales.

Cuadro nº 49

IMPORTACIÓN DE HUEVOS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	146	67,60
Portugal	58	26,85
Marruecos	04	1,86
Imperio Ruso	01	0,46
Gibraltar	01	0,46
Inglaterra	01	0,46
Sin determinar	05	2,31
TOTAL: 07	TOTAL: 216	TOTAL: 100,00%

España lidera a los países exportadores de huevos con 146 remesas que recalcan en el puerto de Cádiz, que equivalen al 67,60% sobre las 216. Los puertos de procedencia española son principalmente de Galicia. Liderando la mayor cantidad de remesas, aparecen los enclaves portuarios de El Carril, Villagarcía de Arosa, Marín y Baiona y, en menor cuantía, también los de Cambados, Muros, Corcubión, Pontevedra, Portonovo, San Jenjo y Camposancos. Andalucía, aunque de forma esporádica, también contribuye en el envío de remesas de huevos, destacando los puertos de Huelva, Ayamonte, Palos, La Higuera y San Juan del Puerto.

⁵⁵⁹ Ya, a fines del siglo XVIII y principios del XIX, se hablaba de la importancia y fama que adquirieron las almendras de Mogador cuando se afirma que “las mercancías aseguradas eran cebada ceras y almendras por valor de 6.500 pesos esperaban en dicho puerto marroquí para ser embarcadas y transportadas a Cádiz en el navío sueco La Esperanza”. (María Guadalupe Carrasco González: “ El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII” en *Revista de Historia Española*, volumen 59, nº 201 Madrid, 1999. pp. 269-304).

Portugal aparece en segundo lugar, a una considerable distancia de España, con el envío de 58 remesas a través de los puertos del Algarve (Tavira y Faro), lo que supone el 26,85% sobre las 216. De la facilidad del comercio de huevos entre Portugal y Cádiz nos habla Luis Torrejón Chaves en su artículo sobre Cádiz cuando afirma que a finales del siglo XVIII y principios del XIX “algunos místicos portugueses, de Tavira y de Faro se aprovisionaron de huevos..... para trasladarlos al puerto gaditano.”⁵⁶⁰

El 6% restante lo cubren Marruecos, Imperio Ruso, Gibraltar e Inglaterra, además de un área sin determinar, las cuales aportan cantidades ocasionales e irrelevantes.

q) Cebollas.

En la dársena gaditana recalán en cantidad de 184 remesas, es decir, un 1,17% sobre las 15.658 remesas de productos alimenticios no coloniales.

Cuadro nº 50

IMPORTACIÓN DE CEBOLLAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	117	63,59
Portugal	64	34,78
Marruecos	02	1,09
Argelia	01	0,54
TOTAL: 04	TOTAL: 184	TOTAL: 100,00%

España figura en primer lugar con el envío de 117 remesas de cebollas, o sea, el 63,59% sobre las 117 entradas. La región de Galicia es la que más destaca en el envío de cebollas, sobre todo a través del puerto de El Carril, Marín y Villagarcía de Arosa y, en menor cuantía, otros puertos gallegos también aportan el producto, a saber, La Coruña, Ribadeo, San Jenjo, Muros, Portonovo y Laxe. Andalucía (Ayamonte, Puebla del Río, Algeciras, Málaga, Motril y Tarifa) lo hace de forma esporádica y ocasional, al igual que Valencia (Villajoyosa y Valencia). Casi con seguridad, que la mayoría de las remesas de cebollas procedentes de El Carril, que entran en Cádiz son originarias de Betanzos, otro puerto gallego.

Con Portugal, prácticamente cerramos el cuadro, ya que Marruecos y Argelia, que conjuntamente aportan el 1,63% lo hacen de forma ocasional e irrelevante. Los lusos envían 64 remesas que suponen un 34,78% sobre las

⁵⁶⁰ Luis Chaves Torrejón: “La creación de puerto franco de Cádiz...página 25.

184 entradas. Lisboa, Setúbal y Lagos son los puertos portugueses más destacados en las exportaciones. En menor escala, también se incluyen Caminha, Villanueva de Portimão y Villarreal de San Antonio.

r) Habas.

En el puerto de Cádiz entran 181 remesas de habas, es decir, el 1,15 % sobre las 15.658 partidas de los alimentos no coloniales.

Cuadro nº 51

IMPORTACIÓN DE HABAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	84	46,41
Portugal	24	13,26
Países Bajos	15	8,29
Gibraltar	14	7,73
Malta	12	6,63
Imperio Otomano	08	4,42
Reino de Sicilia	06	3,31
Reino de Cerdeña	04	2,21
Túnez	02	1,10
Irlanda	02	1,10
Francia	02	1,10
Inglaterra	01	0,55
Ducado de Toscana	01	0,55
Prusia	01	0,55
Imperio austriaco	01	0,55
Marruecos	01	0,55
Reino de Etruria	01	0,55
Sin determinar	02	1,10
TOTAL: 18	TOTAL: 181	TOTAL: 100,00%

España es el país que más exporta con 84 remesas de habas, o sea, el 46,41%. Proceden, por este orden, de Sevilla, Lepe y Cartaya como enclaves portuarios más relevantes, y, en menor cuantía, de Huelva, Ayamonte, San Juan del Puerto, Tarifa, Algeciras, Málaga, Almería, La Coruña y San Jenjo.

En segundo lugar, sale a colación Portugal, aunque solamente envía 24 remesas que suponen el 13,26%. Los únicos enclaves de donde vienen las partidas son Lisboa y la isla de São Miguel (Azores).

Los Países Bajos aportan 15 partidas de habas que traducido a términos relativos significa un 8,29% sobre el total de las 181 remesas. Los puertos de procedencia más significativos son Ámsterdam, Róterdam y Dordrecht.

Gibraltar aparece en cuarta posición, con la exportación de 14 remesas, o lo que es lo mismo, un 7,73%. Malta con 12 remesas cierra el capítulo de los países que han intervenido significativamente en la exportación de este producto, con 12 remesas, es decir, un 6,63%.

El 17,64% que queda para completar el cuadro se lo reparten entre el Imperio Otomano, Reino de Sicilia, Reino de Cerdeña, Túnez, Irlanda, Francia, Inglaterra, Ducado de Toscana, Prusia, Imperio Austriaco, Marruecos, Reino de Etruria y un país sin determinar. Todos ellos exportan en cantidades ocasionales e insignificantes.

s) Tocino.

El tocino entra en el puerto de Cádiz en nuestro período investigado en cantidad de 152 remesas, que suponen el 0,97% sobre el total de las 15.658 de productos alimenticios no coloniales.

El primer país suministrador de tocino es Estados Unidos, que aporta 62 partidas, es decir, el 40,79% sobre las 152. Los puertos de procedencia son, en primer lugar y a bastante diferencia de los demás, los de Nueva York, Boston, Filadelfia y Baltimore y, en menor cuantía, Providence, Savannah y Nueva Orleans.⁵⁶¹

Cuadro nº 52

IMPORTACIÓN DE TOCINO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Estados Unidos	62	40,79
España	34	22,37
Irlanda	19	12,50
Gibraltar	13	8,55
Inglaterra	06	3,95
Portugal	05	3,29
Francia	03	1,97
Reino de Cerdeña	02	1,31
Dinamarca	02	1,31
Reino de Sicilia	01	0,66
Países Bajos	01	0,66
Sin determinar	04	2,63
TOTAL:12	TOTAL: 152	TOTAL: 99,99%

⁵⁶¹ En general, los cerdos primitivos introducidos en el Estados Unidos procedían del tipo ibérico (Augusto Jurado Muñoz de Cuerva: El cerdo y sus chacinas. Voces, refranes, literatura. Madrid, 2008 pp. 26-27.)

En segunda posición figura España con el envío al puerto de Cádiz de 34 remesas, es decir, algo más de la mitad de los Estados Unidos, lo que supone un 22,37% sobre las 152 remesas de tocino entradas. Los puertos más significativos de procedencia son Sevilla y Ayamonte. Con menor peso en la exportación figuran Algeciras, Moguer, Cartaya, Mahón, La Coruña, Villagarcía de Arosa, Bilbao y Pasajes. El tocino español remitido al puerto gaditano es autóctono y es el derivado del cerdo ibérico.

Irlanda aparece en tercer lugar acreditando unas cifras de exportación de 19 remesas de tocino, o sea, el equivalente al 12,50% sobre las 152 entradas en Cádiz. Los puertos de embarque del producto son, por este orden, Waterford, que es el más relevante, Limerick y Dublín.

Cerramos el grupo de los países más destacados con la presencia, en cuarto lugar, de Gibraltar, que exporta 13 remesas de tocino, es decir, el 8,55% sobre el total.

El 15,78% restante se lo reparten Inglaterra, Portugal, Francia, Reino de Cerdeña, Dinamarca, Reino de Sicilia, Países Bajos y un país sin determinar, entre todos los cuales aportan cantidades irrelevantes.

t) Ajos.

Prácticamente cultivado en todo el mundo, España es uno de los principales países productores. Siendo conocido desde antiguo, existen dos zonas concretas donde el ajo nacional goza de merecida fama: Cuenca-Albacete-Ciudad Real y Córdoba-Granada.

Cuadro nº 53

IMPORTACIÓN DE AJOS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	134	97,81
Gibraltar	01	0,73
Portugal	02	1,46
TOTAL:03	TOTAL: 138	TOTAL: 100,00%

Centrándonos ya en nuestro período investigado de 1800-1815, el ajo recala en Cádiz en cantidad de 137 remesas, es decir, el 0,87 % sobre las 15.658. España acapara prácticamente toda la exportación al puerto gaditano con 134 remesas, es decir, el 97,81% sobre las 137 remesas de ajos entradas.

Los puertos de procedencia del ajo que más destacan son Barcelona y Valencia y, en menor cuantía, Alicante, Torrevieja, Málaga, Almería, Sevilla y Santi-Petri. El irrelevante 2,29% restante se lo reparten entre Portugal (Faro) y Gibraltar.

u) Garbanzos.

Los garbanzos eran una comida frecuente de los españoles, pero a partir del siglo XVII, bien por el aumento demográfico que se produce, o bien por la falta de carne, o por las demostradas excelencias de esta legumbre, lo cierto es que adquirieron un mayor protagonismo, de tal modo que cuando los románticos europeos descubren España en el siglo XIX uno de sus asombros es comprobar que en todas las casas españolas, y durante todos los días del año, la comida del mediodía es un cocido de garbanzos. A finales del siglo XVIII y principios del XIX, se utilizaban los garbanzos asados como sustituto del café, costumbre esta que casi llega a nuestros días.⁵⁶²

Se registran 136 remesas de garbanzos en Cádiz, lo que supone un 0,87% sobre el total de 15.658.

Cuadro nº 54

IMPORTACIÓN DE GARBANZOS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	84	61,76
Gibraltar	17	12,50
Imperio Otomano	12	8,82
Portugal	09	6,61
Reino de Cerdeña	06	4,41
Malta	03	2,20
Reino de Sicilia	02	1,47
Reino de Etruria	01	0,73
República Ligur	01	0,73
Argelia	01	0,73
TOTAL: 10	TOTAL: 136	TOTAL: 99,96%

España encabeza la relación de los países exportadores de esta legumbre con la aportación de 84 remesas, o sea, el 61,76% de las 136 partidas que recalcan en la dársena gaditana. Sevilla, Ayamonte y Málaga son los puertos que más remesas de garbanzos envían a Cádiz y, en menor cuantía, Huelva,

⁵⁶² José del Moral Vega: "El cultivo del garbanzo. Diseño para una agricultura sostenible" en *Hojas divulgativas*, Madrid 1996, pp. 3-23.

Palos, Moguer, Coria del Río, Algeciras y Tarifa. También llegan de Valencia, Mahón y Santa Cruz de Tenerife.

Gibraltar destaca en segundo lugar con la exportación al puerto de Cádiz de 17 remesas, es decir, un 12,50% sobre las 136. Unas cifras muy inferiores con relación a los envíos españoles.

El Imperio Otomano figura en tercera posición con 12 remesas, o lo que es lo mismo, el 8,82%. Los puertos otomanos de procedencia son en primer lugar Túnez, seguido de Scalanova y la isla de Idra, participando también en menor cuantía, los de Tinos y Alejandría.

Finalmente, cerramos el apartado con la presencia de Portugal, que aporta 9 remesas (6,61%). En la región del Algarve portugués son conocidos los guisos a base de garbanzos, por cierto muy parecidos a la variedad andaluza. Precisamente desde Tavira llegan los envíos a Cádiz de esta legumbre, así como también desde Lisboa.

El 10,27% restante de las remesas de garbanzos lo aportan países como Reino de Cerdeña, Malta, Reino de Sicilia, Reino de Etruria, República Ligur y, por último, Argelia, todos los cuales envían cantidades irrelevantes.

v) Higos.

En nuestro movimiento portuario, el higo entra en Cádiz alcanzando unas cifras de 114 remesas, que representan el 0,73% sobre las 15.658 remesas de productos alimenticios no coloniales. España, haciendo gala de ser uno de los países productores más importantes de Europa, aporta la casi totalidad de los envíos, es decir, 99 remesas equivalentes al 86,84% sobre las 114 registradas. Los puertos de procedencia más representativos son Alicante, Valencia y Denia, desde donde viene la mayor parte de remesas, Málaga y Algeciras. En menor cuantía tenemos a Estepona, Marbella, Mijas, Motril, Almuñécar y Almería. Muy pocos higos son enviados desde la región catalana, representada por Sant Feliu de Guíxols.

Cuadro nº 55

IMPORTACIÓN DE HIGOS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	99	86,84
Portugal	07	6,14
Gibraltar	06	5,26
Malta	01	0,88
Sin determinar	01	0,88
TOTAL: 05	TOTAL: 114	TOTAL: 100,00%

Portugal, Gibraltar, Malta y un país sin determinar completan el 13,60% que falta, enviando cantidades casi inapreciables.

w) Patatas.

Entran en la dársena gaditana en cantidad de 112 remesas (0,71% sobre el total de las 15.658). Inglaterra destaca en primer lugar, con la exportación de 50 partidas, que equivalen al 44,64% sobre las 112 entradas. Los puertos de procedencia más significativos son, por este orden, las islas Scilly, Darmouth, Isla Guernesey, Londres y, en menor escala, Torbay y Hull.

En segundo lugar figura España con 23 envíos, que suponen el 20,53% de las 112. Los puertos de procedencia más importantes son Ayamonte, El Ferrol y Huelva. En menor cuantía, Algeciras, Águilas y La Coruña.

Irlanda se coloca en tercera posición con 21 remesas, o sea, el 18,75%. Como puertos más relevantes tenemos a Waterford y Cork, además de Dublín. En menor cuantía figura Limerick.

El 16,06% restante se lo reparten entre Gibraltar, Portugal, Escocia, Rusia, Noruega y Países Bajos, por el orden citado. Sin embargo estos envíos son casi irrelevantes, además de ocasionales o esporádicos.

Cuadro nº 56

IMPORTACIÓN DE PATATAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Inglaterra	50	44,64
España	23	20,53
Irlanda	21	18,75
Gibraltar	06	5,36
Portugal	05	4,46
Escocia	04	3,57
Rusia	01	0,89
Noruega	01	0,89
Países Bajos	01	0,89
TOTAL: 09	TOTAL: 112	TOTAL: 99,98%

x) Gallinas.

En el registro del Vigía de Cádiz, quedan registradas 110 remesas de gallinas que equivalen al 0,70% sobre las 15.658.

Cuadro nº 57

IMPORTACIÓN DE GALLINAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	56	50,91
Portugal	40	36,36
Marruecos	06	5,45
Gibraltar	01	0,91
Sin determinar	07	6,36
TOTAL: 05	TOTAL: 110	TOTAL: 99,99%

España se lleva la palma en cuanto al número de exportaciones de estas aves se refiere, con 56 partidas, o lo que es lo mismo, el 50,91% sobre el total de las 110. Los enclaves portuarios de procedencia más destacados se reparten entre Galicia (donde El Carril es el más importante, seguido a poca distancia de Baiona y Villagarcía de Arosa, y a mayor distancia Marín, Vigo, San Jenjo, La Coruña, Muros y Cambados) y Andalucía (donde Moguer y Lepe son los que merecen más consideración, seguidos de La Higuera, Palos, Huelva y Sevilla).

El segundo país destacado, a no mucha distancia de España, es Portugal que aporta 40 remesas, que traducido a términos relativos, supone un 36,36% sobre el total. Los puertos de procedencia más significativos son, por este

orden, los de Faro, Tavira, Lagos y Villanueva de Portimão. En menor medida lo hacen Lisboa, Sines, Setúbal y Villarreal de San Antonio.

El 12,72% restante corresponde a Marruecos, Gibraltar y a un país sin determinar, todos ellos con escasas remesas.

y) Vinagre.

La entrada del vinagre en el puerto de Cádiz, registra una cantidad de 105 remesas, que equivalen al 0,67% sobre el total del las 15.658 remesas de productos coloniales no alimenticios.

Cuadro nº 58

IMPORTACIÓN DE VINAGRE POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	96	91,43
Gibraltar	06	5,71
Reino de Cerdeña	01	0,95
Malta	01	0,95
Levante	01	0,95
TOTAL: 05	TOTAL: 105	TOTAL: 99,99%

España prácticamente representa la totalidad de la exportación del vinagre, con 96 remesas del producto que se traducen en un 91,43% sobre el total de las 105 registradas. Los puertos de procedencia que acaparan mayor protagonismo son Málaga y Huelva, haciéndolo en menor escala Lepe, Sanlúcar de Barrameda, Tarifa, Algeciras, Ceuta y Adra. Después tenemos una muy corta participación catalana con la presencia de Vilasar de Dalt, Cambrils, Salou y Villanueva y Geltrú.

En el 8,57% restante no cabe entrar en valoraciones, ya que los países/áreas que contribuyen a ello, como son Gibraltar, Reino de Cerdeña, Malta y un indeterminado Levante, envían al puerto de Cádiz cantidades insignificantes.

z) Jamones.

Tenemos un total de 98 remesas de jamones que recalán en la dársena gaditana, lo que supone un 0,62% sobre las 15.658 partidas reseñadas.

Cuadro nº 59

IMPORTACIÓN DE JAMONES POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	89	90,82
Portugal	04	4,08
Estados Unidos	02	2,04
Gibraltar	02	2,04
Países Bajos	01	1,02
TOTAL: 05	TOTAL: 98	TOTAL: 100,00%

España muestra su preponderancia en el envío de jamones a Cádiz con 89 partidas, es decir, el 90,82% sobre el total de las 98. Los puertos de procedencia del jamón son mayormente gallegos, siendo los principales protagonistas El Carril, La Coruña, Baiona, Vigo, Villagarcía de Arosa y Muros, más los de San Jenjo, Pontevedra, Camposancos, Portonovo y Ribadeo. Andalucía aporta muy poco, haciendo este menester los enclaves portuarios de Ayamonte, Sevilla y Almería.

Consideramos un caso extraño la escasa exportación de Portugal, con sólo 4 remesas de jamones, que equivalen al 4,08% sobre las 98 entradas y que llegan de Oporto, Lisboa, Setúbal y Faro.

Estados Unidos, Gibraltar y Países Bajos no se caracterizan precisamente por ser productores y exportadores de jamón, siendo los casos dados remesas de reexportación en cantidades irrelevantes.

aa) Cerveza.

El conocimiento que tiene el Vigía de Cádiz sobre la llegada de cerveza en nuestro período investigado es de 83 remesas, o sea, el 0,53% sobre las 15.658 partidas de productos coloniales no alimenticios.

Cuadro n° 60

IMPORTACIÓN DE CERVEZA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	52	62,65
Inglaterra	19	22,90
Gibraltar	06	7,23
Portugal	05	6,02
Irlanda	01	1,20
TOTAL: 05	TOTAL: 83	TOTAL: 100,00%

España figura en primer lugar con la aportación de 52 remesas, o lo que es lo mismo, el 62,65% sobre las 83 registradas. El puerto español más destacado en enviar cerveza a la dársena gaditana es Algeciras. Luego, en menor cuantía, están Alicante, Bilbao y Santander.

En segundo lugar tenemos a Inglaterra que exporta a Cádiz 19 remesas, lo que traducido a términos relativos significa un 22,90% sobre el total de las 83 remesas de cerveza entradas. El puerto inglés de mayor trasiego en los envíos de cerveza está ubicado en la isla de Guernesey. A renglón seguido, y en menores cantidades, Londres, Darmouth, Jersey y Penzance.

Finalizamos el apartado señalando que Gibraltar, más ligado al mundo peninsular, Portugal e Irlanda, vinculada a Gran Bretaña, poco tienen que aportar en el concierto cervecero de nuestro movimiento portuario, sumando entre los cuatro únicamente un 14,45% del total de las remesas.

ab) Galletas.

Es en nuestro período investigado de 1800-1815 cuando empieza en Europa la producción masiva de galletas, paralela a la industrialización. La gran movilidad de la población (se trata de la época de las colonias) hacen que las galletas se impongan como la comida de viaje ideal.⁵⁶³

⁵⁶³ De las pequeñas industrias artesanas se pasa a otras más mecanizadas, acordes con la demanda del producto. Baja el precio de la harina y de la levadura, convirtiéndose incluso las galletas más elaboradas en alimentos asequibles. De este modo la galleta adquiere protagonismo en la industria alimentaria, apoyándose en el sabor, la calidad y el precio. (Ibidem).

Situándonos ya en nuestro caso, en el puerto de Cádiz entran en el período 1800-1815 la cantidad de 74 remesas de galletas, que equivalen al 0,47% sobre las 15.658.

España encabeza la lista de países con 28 remesas, o sea, el 37,84% sobre el total de las 74 entradas. La procedencia de estas galletas corresponde a Sevilla que es la mayor protagonista, seguida, en menor cuantía, por los puertos de Ayamonte, Huelva, Algeciras, El Carril, Mahón, Tarragona, Cartagena y Valencia. No obstante, dentro de los escasos datos de que disponemos argumentaremos que la primera fábrica de galletas se abrió en las postrimerías del siglo XVIII, exactamente en 1790, donde se elaboró la denominada “galleta de mar”, que se vincula con el “bizcocho mariner”, una variedad de pan empleado para la alimentación de los navegantes, pero desgraciadamente se cerró en 1796 a causa de la escasa pericia del director venido desde Francia.⁵⁶⁴

Cuadro nº 61

IMPORTACIÓN DE GALLETAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	28	37,84
Portugal	17	22,97
Estados Unidos	14	18,92
Gibraltar	06	8,11
Francia	05	6,76
Inglaterra	02	2,70
Marruecos	01	1,35
Malta	01	1,35
TOTAL: 08	TOTAL: 74	TOTAL: 100,00%

Portugal ocupa el segundo lugar con la exportación de 17 remesas, es decir, el 22,97% sobre las 74 entrantes. Principalmente viene de la isla de la Madera (Madeira), mientras el resto lo acapara Lisboa.

Estados Unidos, ocupa la tercera posición con la aportación de 14 partidas, el 18,92% sobre el total. Los puertos de procedencia son, en primer lugar, Filadelfia y Baltimore. Como puertos secundarios en la labor de exportación

⁵⁶⁴ En realidad fueron los franceses quienes divulgaron esta dedicación productiva. El abastecimiento de sus tropas en 1808, sólo en el País Vasco requería de 30.000 piezas diarias que los panaderos españoles no podían proporcionar porque, en palabras de los vitorianos: “jamás se ha acostumbrado en el país este género de pan y no tenemos idea alguna de su fabricación”. El General de División, Verdier, tuvo entonces que improvisar hornos en conventos y molinos de Palencia, Pamplona y Elosu (Álava), clausurados en 1814. (Javier Moreno Lázaro: “Tecnología, mercado y empresa en la fabricación española de galletas, 1790-1936”. En *Revista de Historia Industrial*, nº 37, Valladolid, 2008, pp- 15-55)

hallamos a Nueva York, Nuevo Londres, Providence, Alejandría, Newbury Port, Salem, Norfolk y Boston.

Gibraltar, Francia, Inglaterra, Marruecos y Malta se suman con alguna remesa esporádica.

ac) Pan.

Las remesas de pan que contabilizamos en el puerto de Cádiz en nuestro movimiento portuario alcanzan la cifra de 21, es decir, el 0,13% sobre las 15.658 remesas. España figura en primer lugar de las exportaciones a la citada dársena con el envío (desde puertos indeterminados) de 18 partidas que significan el 85,71% sobre el total de las 21 entradas. Gibraltar, con el que cerramos el apartado, exporta la irrelevante cantidad de 3 remesas (14,29%).

Cuadro nº 62

IMPORTACIÓN DE PAN POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	18	85,71
Gibraltar	03	14,29
TOTAL: 02	TOTAL: 21	TOTAL: 100,00%

ad) Chícharos.

Tenemos un total de 62 remesas de chícharos entradas en el puerto de Cádiz, lo que significa un 0,39% sobre las 15.658 partidas de productos alimenticios no coloniales.

Cuadro nº 63

IMPORTACIÓN DE CHÍCHAROS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Países Bajos	20	32,26
Portugal	17	27,42
España	11	17,74
Estados Unidos	06	9,68
Gibraltar	02	3,22
Inglaterra	01	1,61
Francia	01	1,61
Malta	01	1,61
Reino de Etruria	01	1,61
Prusia	01	1,61
Túnez	01	1,61
TOTAL: 11	TOTAL: 62	TOTAL: 99,98%

Los Países Bajos figuran en primer lugar como grandes exportadores de esta legumbre a Cádiz, enviando 20 remesas, es decir, el 32,26% sobre las 62 entradas. Ámsterdam, seguido de Dordrecht, y, por último, en menor cuantía, Róterdam, son los puertos de origen.

En segundo lugar figura Portugal con la aportación de 17 partidas, o sea el 27,42%. Los puertos más significativos son Tavira, Faro y Lisboa.

En tercer lugar aparece España con 11 remesas, o lo que es lo mismo el 17,74% sobre las 62. Llegan en su mayoría de Tenerife y Estepona. También de Galicia (El Carril y Vigo) y, en menor cuantía, de Ayamonte.

El 22,56% restante se lo reparten entre Estados Unidos, Gibraltar, Inglaterra, Francia, Malta, Prusia, Reino de Etruria y Túnez. Como podemos observar estos países aportan unas partidas prácticamente irrelevantes.

ae) Comestibles (en general).

El Vigía de Cádiz define así una de sus rúbricas y no especifica ningún tipo de productos en la misma. Entran en el puerto de Cádiz 53 remesas, que equivalen al 0,34% sobre el total de las 15.658. La distribución de dichas remesas por parte de los países exportadores de comestibles, está muy equilibrada entre Atlántico y Mediterráneo y no hay ningún país que destaque sobremanera, siendo en casi todas las ocasiones las diferencias mínimas entre unos y otros según podemos observar en el cuadro nº 64.

Los Países Bajos se encuentran en primer lugar con 10 partidas, es decir, 10,87% sobre las 53 entradas. Los puertos de procedencia son Ámsterdam y, con una menor participación, Róterdam, Ostende y Middelburg.

Sigue Estados Unidos con 7 remesas, o sea, el 13,21%. Proceden de Nueva York (el de mayor trasiego), Boston, Filadelfia y Salem.

De España vienen 6 remesas (11,32%). El puerto principal es El Carril. Luego, le siguen La Coruña, Vigo, San Jenjo, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife.

La República Ligur, también con 6 remesas (11,32%), siendo Génova su único puerto.

Sigue Malta con la aportación de 5 partidas (9,43%).

Irlanda aporta igual número, o sea, 5 remesas (9,43%). Los puertos de origen son Dublín y Cork.

El resto de envíos, que suponen conjuntamente el 24,54% apenas representan relevancia alguna: Portugal, Francia, Inglaterra, Reino de Cerdeña, Ducado de Toscana, Prusia y Marruecos, como se refleja en el cuadro adjunto, son los países exportadores.

Cuadro n° 64

IMPORTACIÓN DE COMESTIBLES POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Países Bajos	10	18,87
Estados Unidos	07	13,21
España	06	11,32
República Ligur	06	11,32
Malta	05	9,43
Irlanda	05	9,43
Portugal	04	7,55
Francia	03	5,66
Inglaterra	03	5,66
Reino de Cerdeña	01	1,89
Ducado de Toscana	01	1,89
Prusia	01	1,89
Marruecos	01	1,89
TOTAL: 13	TOTAL: 53	TOTAL: 100,00%

af) Sal.

En el puerto de Cádiz entran 48 remesas de sal, es decir, el 0,31% sobre el total de las 15.658 de productos alimenticios no coloniales.

Cuadro n° 65

IMPORTACIÓN DE SAL POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	19	39,58
Portugal	11	22,92
Gibraltar	11	22,92
Malta	02	4,17
Reino de Cerdeña	02	4,17
Levante	02	4,17
Estados Unidos	01	2,07
TOTAL: 07	TOTAL: 48	TOTAL: 100,00%

España figura en primer lugar con 19 remesas que equivalen al 39,58% sobre las 48 entrantes. Los puertos de procedencia son, en primer lugar, Alicante, con la mayoría de las remesas, Torrevieja, Sanlúcar de Barrameda, Algeciras, Málaga y Cartagena.

Portugal ocupa la segunda posición con 11 partidas, o lo que es lo mismo el 22,92% sobre el total de las 48 entradas. Siendo Lisboa el principal puerto abastecedor de Cádiz y en menor cuantía Tavira. Casi con seguridad que las remesas que envía Lisboa a Cádiz son originarias de Alcácer do Sal, una localidad, a orillas del río Sado, dentro del distrito de Setúbal, desde donde se enviaban las partidas a la capital portuguesa y con posterioridad se embarcaban para el puerto gaditano.

Gibraltar exporta también 11 remesas (22,92%) de sal a Cádiz.

Malta, Reino de Cerdeña, Levante y Estados Unidos completan conjuntamente el 14,48% restante. Envíos ocasionales con cantidades irrelevantes por parte de cada una de las regiones citadas.

ag) Repollo (col).

El registro del Vigía consigna la entrada de 45 remesas de coles en el puerto de Cádiz, que equivalen a 0,29% sobre las 15.658.

Cuadro n° 66

IMPORTACIÓN DE REPOLLO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	25	55,55
Portugal	11	24,44
Gibraltar	06	13,33
Estados Unidos	01	2,22
Malta	01	2,22
Reino de Cerdeña	01	2,22
TOTAL: 06	TOTAL: 45	TOTAL: 99,98%

España figura en primer lugar con la aportación de 25 partidas que significan, el 55,55% sobre el total de las 45 entradas. En segundo lugar aparece Portugal con 11 partidas (24,44%), siendo los puertos de expedición Tavira y Faro. Gibraltar ocupa la tercera posición con sólo 6 partidas de coles (13,33%).

El resto resulta de envíos ocasionales: los países que intervienen (Estados Unidos, Malta y Reino de Cerdeña) lo hacen con insignificantes números de remesas.

ah) Almendrón.

En Cádiz se registran 45 remesas de almendrón en nuestro período investigado, es decir, el 0,29% sobre el total de las 15.658 remesas de productos alimenticios no coloniales.

España acapara las exportaciones con 39 partidas remitidas al puerto de Cádiz, o sea, el 86,67% sobre las 45 entradas, siendo Málaga el primer puerto destacado en los envíos, seguido de Mallorca y Villajoyosa. En menor cuantía tenemos a Algeciras, Almería, Valencia, Ibiza, Mataró, Reus, Salou y La Orotava. Gibraltar figura en segundo lugar con la aportación de 5 remesas (11,11%).

Cuadro nº 67

IMPORTACIÓN DE ALMENDRÓN POR EL PUERTO DE CÁDIZ EN 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	39	86,67
Gibraltar	05	11,11
Sin determinar	01	2,22
TOTAL: 03	TOTAL: 45	TOTAL: 100,00%

ai) Limones.

En cuanto a nuestro movimiento portuario se refiere, entran la dársena gaditana 42 remesas de limones, es decir, el 0,27 sobre las 15.658.

España es, con diferencia sobre los demás, la principal exportadora a Cádiz con 37 partidas, es decir, el 88,09% sobre las 42 remesas registradas. Los puertos remitentes de este cítrico son Cartagena, Águilas, Málaga y Algeciras, seguidos, en menor grado, por Sevilla, Vélez- Málaga, Estepona y Denia.

Completan el apartado Gibraltar con 4 remesas (9,52%) y Portugal, que envía una única partida desde Tavira, (2,38%).

Cuadro nº 68

IMPORTACIÓN DE LIMONES POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	37	88,09
Gibraltar	04	9,52
Portugal	01	2,38
TOTAL: 03	TOTAL: 42	TOTAL: 99,99%

aj) Alpiste.

En la dársena gaditana entran 40 remesas, o lo que es lo mismo el 0,25% sobre las 15.658 partidas de productos alimenticios no coloniales

Cuadro nº 69

IMPORTACIÓN DE ALPISTE POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Marruecos	33	82,50
España	05	12,50
Gibraltar	02	5,00
TOTAL: 03	TOTAL: 40	TOTAL: 100,00%

Marruecos ostenta el primer lugar entre los países exportadores, con la aportación de 33 remesas, o se el 82,50% sobre el total de las 40 partidas registradas. La razón de que el país alauí sea el líder de las exportaciones es posible que se deba a su proximidad geográfica a las Islas Canarias. Desde allí, el alpiste sería enviado a puertos marroquíes como Salé (aunque de allí no llegan directamente muchas partidas) y desde este enclave portuario sería remitido a Tánger, que expide los envíos directamente a Cádiz.

En segundo lugar se sitúa España con la aportación de 5 remesas, es decir, el 12,50% sobre las 40 entradas. Tarifa y Estepona son sus puertos de procedencia. Cerramos el apartado con la presencia de Gibraltar con la exportación de sólo 2 partidas de alpiste (5%).

ak) Batatas.

Entran en el puerto de Cádiz la cantidad de 39 remesas de batatas, es decir, el 0,25% sobre las 15.658

Cuadro nº 70

IMPORTACIÓN DE BATATAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	36	92,31
Nueva España	02	5,13
Portugal	01	2,56
TOTAL: 03	TOTAL: 39	TOTAL: 100,00%

España ocupa el primer lugar de las exportaciones con una cifra de 36 partidas, o lo que es lo mismo, el 92,31% sobre las 39 registradas. Los puertos de procedencia son Málaga, seguido de Estepona y, en menor cuantía, Marbella y Nerja. La región malagueña es un lugar privilegiado de la producción de batata en España, lo que justifica su papel en la exportación.

El segundo lugar lo ocupa Nueva España (caso del que ya hemos hecho la oportuna observación) con 2 remesas veracruzanas, es decir, el 5,13% sobre las 39 registradas. Nos extraña que venga de Nueva España (Veracruz) este tubérculo y en tan poca cantidad. Un “rara avis” comercial difícil de explicar, aunque sea autóctona de América.

Cerramos el apartado con la irrelevante presencia de Portugal (Tavira) con una sola remesa (2,56%).

al) Castañas.

En la dársena gaditana entran 36 remesas de castañas, que equivalen al 0,23% sobre las 15.658.

Cuadro nº 71

IMPORTACIÓN DE CASTAÑAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	30	83,33
Portugal	04	11,11
Reino de Cerdeña	01	2,78
Sin determinar	01	2,78
TOTAL: 04	TOTAL: 36	TOTAL: 100,00%

España figura en primera posición con 30 partidas, o lo que es lo mismo, un 83,33% sobre las 36 entradas. Huelva es el mayor puerto exportador.

En segundo lugar aparece Portugal, con unos valores muy por debajo de España, es decir, 4 remesas, que significan el 11,11% sobre las 36. El único puerto de las exportaciones es Lisboa.

Finalmente, el Reino de Cerdeña aporta 1 remesa (2,78%) procedente de Génova, pues la partida entra en 1815, año en que la ciudad fue anexionada por dicho Reino.

am) Fruta.

Poco que comentar con relación a este apartado, ya que no se especifica qué tipo o variedad de fruta entra en el puerto de Cádiz.

Cuadro nº 72

IMPORTACIÓN DE FRUTA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	19	61,29
Portugal	10	32,26
Reino de Sicilia	02	6,45
TOTAL: 03	TOTAL: 31	TOTAL: 100,00%

Las exportaciones a Cádiz de fruta quedan determinadas por 31 remesas, es decir, el 0,20% sobre las 15.658. España envía a la dársena gaditana 19 remesas que significan el 61,29% sobre el total. Portugal exporta 10 remesas que suponen el 32,26%. Finalmente, el Reino de Sicilia cierra este apartado con 2 remesas (6,45%). Los puertos de referencia no se determinan en ninguno de los tres países.

an) Dátiles.

El puerto de Cádiz, según La Vigía, registra 25 remesas de dátiles, es decir, 0,16% sobre las 15.658.

Cuadro nº 73

IMPORTACIÓN DE DÁTILES POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Marruecos	20	80,00
Gibraltar	03	12,00
España	01	4,00
Portugal	01	4,00
TOTAL: 04	TOTAL: 25	TOTAL: 100,00%

Marruecos es el país representativo por excelencia en las exportaciones, con una aportación de 20 partidas, es decir, el 80% sobre las 25 entradas. Entre los puertos de procedencia del reino alauí, figuran Tánger como el más destacado, seguido de Tetuán (Río Martil). Por último, en menor cuantía, figura la ciudad atlántica de Salé.

Gibraltar ocupa el segundo lugar con la exportación de 3 remesas (12%), que más bien constituye un caso de reexportación. Luego tenemos a España, que envía 2 remesas de dátiles a Cádiz (4%). Y cerramos el apartado con la aparición de Portugal, que aporta también 2 partidas (4%) procedentes de Faro.

añ) Verduras.

La entrada de verduras en general (puesto que no se especifica ningún tipo de ellas) tiene lugar en el puerto de Cádiz en cantidad de 23 remesas, es decir el 0,15% sobre el total de las 15.658 entradas de productos alimenticios no coloniales. España figura en primer lugar en las exportaciones con 19 remesas de verduras que representan un 69,56% sobre las 23 entradas, sin que se determinen los puertos. Portugal cierra el apartado con 7 partidas (30,44%) también sin determinación de los enclaves portuarios.

Cuadro nº 74

IMPORTACIÓN DE VERDURAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	16	69,56
Portugal	07	30,44
TOTAL: 02	TOTAL: 23	TOTAL: 100,00%

ao) Manzanas.

Registramos la entrada de 23 remesas de manzanas en el puerto de Cádiz, que equivalen al 0,15% sobre las 15.658. España acapara la casi totalidad de los envíos con 21 partidas de este fruta, es decir, el 91,30% sobre las 23 entradas. Los puertos no se especifican.

Cuadro nº 75

IMPORTACIÓN DE MANZANAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	21	91,30
Portugal	02	8,70
TOTAL: 02	TOTAL: 23	TOTAL: 100,00%

Cierra el apartado Portugal, con 2 remesas enviadas a Cádiz, que suponen el 8,70%. También aquí la mercancía viene de puertos indeterminados.

ap) Aceitunas.

La aceituna entra en el puerto de Cádiz en cantidad de 20 remesas, o sea, el 0,13% sobre las 15.658. España, como es lógico por el tipo de producto, ocupa el primer lugar con 18 remesas remitidas a la citada dársena, es decir, el 90% sobre el total de las 20. No se determinan los puertos. Gibraltar cierra el apartado con 2 partidas, o sea, el 10,00% sobre las 20.

Cuadro nº 76

IMPORTACIÓN DE ACEITUNAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	18	90,00
Gibraltar	02	10,00
TOTAL: 02	TOTAL: 20	TOTAL: 100,00%

De ahora en adelante, el resto de los productos no coloniales alimenticios que consignemos registran menos de 20 remesas por cada uno. Por lo que al ser ya cantidades que consideramos prácticamente insignificantes o

irrelevantes en un período investigado de dieciséis años, no haremos comentario alguno, sino que nos limitaremos a citar el género/producto, la cantidad y la procedencia de la mercancía correspondiente, sin necesidad de elaborar ningún cuadro como hemos hecho hasta ahora. Estos envíos los podemos entender como ocasionales o esporádicos y tienen muy poca representatividad en el comercio gaditano de aquella época. Veámoslo.

Con 18 remesas (0,11%) tenemos las lentejas aportadas por España (14 partidas, o sea el 77,78% sobre las 18) y Gibraltar, 4 (22,22%).

Con 15 partidas (0,09% sobre 15.658) están los pimientos que envían España (12, es decir el 80% sobre las 15), Portugal (2 -12,33%-) y Gibraltar (1 -6,66%-)

Los víveres (no se determina que clase de ellos), que vienen en cantidad de 14 partidas (0,09%), vienen de Inglaterra con 8 (57,14% sobre las 14), Gibraltar, 4 (28,57%) y, por último, España con 2 (14,28%).

El pimiento molido aparece en 12 envíos (0,07%) que remiten 11 España (91,67% sobre los 12) y 1 Gibraltar (8,33%).

La fagina aparece en 12 remesas (0,07%) acaparadas por España en su totalidad (100%).

De cominos hay un registro de 12 remesas (0,07%) introducidas desde España, 9 (75% sobre las 12), Gibraltar, 2 (16,67%) y, por último, Marruecos, 1 (8,33%).

Con 10 remesas (0,06% sobre las 15.658 de productos alimenticios no coloniales) tenemos a la miel remitida por España con 7 partidas (70% sobre las 10), por Cuba (tal vez sea melaza de caña), 1 (10%), por Portugal, 1 (10%) y por un país sin determinar, 1 remesa (10%).

Los tomates llegan en cantidad de 8 remesas (0,05% sobre las 15.658). España acapara el 100% de las partidas.

También hallamos 8 remesas (0,05%) de agua (suponemos que en toneles o en grandes depósitos) enviadas desde Gibraltar (100%).

La matalauva aparece con 8 remesas (0,05%), que corresponden a España íntegramente (100%).

Con 7 partidas (0,04% sobre las 15.658) sale a escena el melón, del que sólo constan envíos de España (100%).

Los pavos se registran en cantidad de 7 remesas (0,04%). Partidas que se reparten entre Portugal, con 6 (85,71%), y con 1 España (14,28%).

La pasta hace acto de presencia con la aparición de 7 partidas (0,04%) de fideos, que se reparten España con 4 (57,14%), Gibraltar con 2 (28,57%) y, por último, los Estados Pontificios, con 1 (14,28%).

De altramuces recalán en la dársena gaditana 5 remesas (0,03% sobre las 15.658). Corresponden a España 4 partidas (80%) y a Inglaterra 1 (20%).

El anís también llega al muelle gaditano, en cantidad de 5 partidas (0,03%). España aporta 4 remesas (80%), y el reino de Sicilia 1 (20%).

Con respecto al salchichón, registramos 5 envíos (0,03%). España remite 4 (80%) y Gibraltar, 1 (20%).

De melaza, subproducto de la caña de azúcar, aparecen 5 envíos (0,03%). Otra vez nos encontramos con el caso de Cuba, que remite 4 partidas (80%), mientras Portugal remite 1 (20%).

Aparecen 4 remesas de manteca de puerco (0,02%). Irlanda envía 2 (50%), Estados Unidos 1 (25%) y América portuguesa 1 (25%).

El resolí llega en cantidades de 4 remesas (0,02%). Corresponden 3 a España (75%) y 1 (25%) a Portugal.

Los licores, no determinados, también llegan en cantidad de 4 partidas (0,02%): España 1 (25%), Cuba, 1 (25%), Francia 1 (25%) e Imperio Austriaco, 1 (25%).

La avena se registra en cantidad de 4 remesas (0,02%). Estados Unidos envía 3 (75%) y Malta 1 (25%).

De alcaparras, recalán en el puerto de Cádiz igualmente 4 partidas (0,02%). España aporta 3 (75%) e Inglaterra 1 (25%).

Las chacinas (sin distinguir qué tipos) hacen acto de presencia con 4 envíos (0,02%). España (100%) remite toda la mercancía.

Hay 3 envíos de pollos (0,02% sobre las 15.658). Portugal remite 2 (66,67%) y España 1 (33,33%).

En cuanto a las peras se refiere, se registran 3 partidas (0,02%) llegadas todas ellas de Portugal (100%).

Hallamos también 3 remesas de bizcocho (0,02%) enviadas todas desde España (100%).

La recova, indeterminada, hace acto de presencia con 3 partidas (0,02%). España envía 2 (66,67%) y Marruecos 1 (33,37%).

La ginebra aparece en cantidades de 3 envíos (0,02%). Países Bajos con 1 (33,33%), Imperio Austriaco con 1 (33,33%) y, por último, Portugal también con 1 (33,33%).

En grupos de 2 remesas (0,01% sobre las 15.658) tenemos los siguientes productos: habas cochineras (Países Bajos, 100%); azafrán (España, 100%); nueces (España, 100%); uvas (España, 100%); sidra (España, 100%); bellotas (España, 50% y Marruecos 50%); especias indeterminadas (Gibraltar, 50% y Estados Unidos, 50%); macarrones (España, 50% y Portugal, 50%); zumaque (España, 100%) y cerezas (España, 100%).

Finalmente, para cerrar el apartado de productos alimenticios no coloniales, con 1 remesa (0,006% sobre las 15.658) tenemos: encurtidos (España); cidra (Inglaterra); lechuga (Portugal); pasas de Corinto (Imperio Otomano); roscas de pan (España); pimienta de Tabasco (España); puerco salado (Irlanda); miel blanca (España); granadas (Portugal); aceite de pescado (España); sandías (España); chorizo (España); harina de maíz (España); manteca de cacao (reexportación, Perú); aguardiente de caña (España); agua de limón (España); menestra (Gibraltar); gansos (Portugal); pimientos secos (España); mostaza (Gibraltar); jengibre (Gibraltar); orégano (España); salchichas (Gibraltar); turrón (España); cebadilla (España); carne salada (Irlanda) y, por último, peros (fruta similar a la manzana) de España.

4. MATERIAS PRIMAS COLONIALES.

Registramos 3.276 remesas de materias primas coloniales entradas en el puerto de Cádiz en el período 1800-1815 que equivalen al 8,26% sobre el total de las 39.676 y que relacionamos a continuación.

a) Tabaco.

Se trata de una planta de la familia de las solanáceas, originaria de América (abarca desde el centro de México, en América del Norte, hasta el río Orinoco, en América del Sur, aunque hay algunos autores que extienden esta zona hasta el sur de Brasil y norte de Bolivia), donde se difundió su cultivo y uso durante siglos.⁵⁶⁵

La producción colonial del tabaco se convirtió en poco tiempo en un próspero negocio. En 1620 ya había empezado a funcionar la primera fábrica de tabacos de Sevilla. Al principio sólo producía tabaco en polvo y cigarros, llegando a trabajar casi dos mil personas, casi todo hombres. En 1634 tuvo lugar la instauración del estanco exclusivo en Castilla y León. En 1758 comenzó a funcionar la nueva fábrica de tabacos de Sevilla.

El consumo de tabaco experimentó un crecimiento imparable ya en las primeras décadas del siglo XVIII, aunque con importantes diferencias en lo que respecta a la producción de las distintas labores. Aparece la moda del rapé como la forma más elegante de consumir tabaco. La palabra, que es de origen holandés, significa “tabaco picado”. Esta moda se extendió en los círculos distinguidos, mientras que el pueblo continuó fumando cigarrillos y pipa.⁵⁶⁶

⁵⁶⁵ En 1492, cuando Colón llega a América, descubre que los nativos usan las hojas de una planta llamada cohiva para mascar o quemarlas sobre carbones encendidos y aspirar el humo que desprendían unas cañas huecas que denominaban tabaco. Esta práctica era llevada a cabo con fines ceremoniales y médicos. Al regresar a España, los colonizadores llevaron como obsequio hojas de la planta seca y se cree que fue Rodrigo de Jerez, uno de los expedicionarios, quien introdujo la costumbre de fumar en Europa. Esta acción fue considerada por la Inquisición como un acto diabólico y fue encarcelado durante muchos años. La primera obra escrita en la que se cuenta la práctica nativa de aspirar el humo proveniente de rollos de hoja encendidos en el otro extremo es Apologética historia de las Indias, de Bartolomé de las Casas (1527). Posteriormente Gonzalo de Oviedo, en la Historia General de las Indias, describe la planta y sus usos (1535).

⁵⁶⁶ Franklin Morera Alfaro: El cultivo del tabaco. Cultivos mayores 2. Página 17, San José (Costa Rica) 1989, página 17.

En el puerto de Cádiz, durante 1800-1815, entran 560 remesas que suponen el 17,09% sobre las 3.276, lo que convierte al tabaco en la primera materia prima colonial, aunque se trata más bien de un producto semielaborado, más que de una materia prima propiamente dicha.

Estados Unidos es el primer y mayor exportador de este producto a Cádiz en nuestro movimiento portuario. Lo demuestra la cifra de 227 remesas de tabaco que equivalen al 40,53% sobre el total de las 560 registradas. Los puertos estadounidenses que remiten las partidas son los tradicionales de la fachada atlántica: Filadelfia, Nueva York y Boston figuran como los tres enclaves portuarios más significativos en el peso de la exportación. A renglón seguido tenemos a Charleston, Baltimore, Norfolk, Virginia, Alexandria, Gloucester y, en menor cuantía, Wilmington, Georgetown y el estado de Carolina del Norte (sin especificar puerto). ¿Por qué Estados Unidos se consolidó como la principal potencia exportadora de tabaco a Cádiz?

La respuesta no ofrece dudas. Aparte del casi absoluto y destacado dominio de Estados Unidos en la época del comercio de neutrales, a raíz de 1797, como ya hemos señalado en otras ocasiones, la cuestión tiene sus antecedentes en los Estados Unidos cuando todavía era una colonia inglesa.

Con posterioridad a esa última fecha citada, exactamente a últimos del siglo XVIII y principios del XIX, cuando Estados Unidos había consolidado su independencia, ya el tabaco no se exportaba únicamente a Inglaterra, sino también a otros países de Europa, entre ellos España, donde se encontraba como lugar señalado el puerto de Cádiz.

España ocupa el segundo lugar en los envíos a Cádiz, remitiendo un total de 117 remesas de tabaco, que equivalen al 27,89% sobre las 560 entradas de este producto. Los puertos de procedencia españoles son los que se detallan a continuación. En primer lugar figura Sevilla, quizás el más destacado por la fábrica de tabacos sita en la ciudad hispalense. A renglón seguido, Algeciras y, en menor escala, Sanlúcar de Barrameda, Santander, Gijón, Isla de la Palma, Tenerife, Valencia, Málaga y La Coruña. Como hemos dicho, hacia 1620 se creó en Sevilla la fábrica de tabacos de San Pedro, la primera industria europea, e incluso del mundo, del ramo. Hasta ese momento, la elaboración del tabaco había producido continuos choques entre los fabricantes y los habitantes de la ciudad, que trataban de evitar el establecimiento de una industria molesta y perjudicial para los sevillanos dentro del recinto urbano. Quizás el triunfo de aquellos, apoyados por la Audiencia frente a un acuerdo del Cabildo municipal, pudo ser la causa de su

centralización y definitiva ubicación en el citado emplazamiento.⁵⁶⁷ No obstante estar reunidas en un solo recinto, se trataba de varias fábricas. La de tabaco en polvo, que era la más importante; la de cigarros, poco desarrollada en un principio, pero en gran auge durante todo el siglo; y la del “rollo”, sobre la que existen enormes dudas y a la que ningún autor ha sabido dar su contenido correcto. Según lo estudiado, todo hace pensar que se tratara de unas dependencias que hubieran producido tabaco en “rollos a imitación de Brasil” (frase ésta que se repite en muchos documentos), y no que estuviesen en la calle del Rollo, como ha querido algún autor. La fábrica de rapé no se crearía hasta 1786, una vez trasladadas las fábricas a las nuevas instalaciones fuera de las murallas de la ciudad en 1758.

A Sevilla le sigue por orden cronológico, la fábrica de Cádiz, creada en 1741 por Felipe V, si bien es evidente que previamente, a finales del siglo XVII, ya existía actividad industrial tabaquera en Cádiz. En aquellos años su manufactura se desarrollaba en un caserón situado frente a la extinta Puerta de Sevilla, donde más tarde se construiría el edificio de la Aduana. Trabajaban unas 180 operarias que a finales de siglo eran ya 550. Sin que necesitemos hablar de supremacías, pues mientras Sevilla construyó su impresionante Fábrica Real de tabacos, Cádiz pasó a monopolizar su comercio, sí es posible destacar el importante desarrollo de la actividad tabaquera durante la centuria dieciochesca en todo el ámbito gaditano. De un lado, este desarrollo se centraría en un fuerte aumento de los consumos; pero de otro, se manifestaría también en el crecimiento de una serie de centros tabaqueros que, salvo en Sevilla, no se generaron conjuntamente en ningún otro lugar del país a lo largo del siglo XVIII y principios del XIX: éstos eran una fábrica, una administración y una red de distribución y venta.⁵⁶⁸

Pero el acontecimiento de mayor trascendencia en la vida española y que habla bien a las claras del nuevo hábito placentero es, obviamente, la implantación del estanco del tabaco a fines del año 1634. Con ello lo que empezó siendo una experiencia vinculada al ámbito del negocio americano alcanzaba carta de naturaleza en la mayor parte del país. A partir de aquél momento se iniciaba una nueva etapa en la vida de la exótica planta americana.⁵⁶⁹

⁵⁶⁷ Antonio Domínguez Ortiz: Orto y ocaso de Sevilla, Sevilla, 1974, página 52.

⁶⁰⁵ José Manuel Rodríguez Gordillo: La difusión del tabaco en España: diez estudios. Sevilla 2002, pág. 222.

⁵⁶⁹ *Ibidem*... pág. 188.

Cuadro nº 77

IMPORTACIÓN DE TABACO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Estados Unidos	227	40,53
España	117	20,89
Cuba	97	17,32
Gibraltar	43	7,68
Nueva España	24	4,28
Portugal	22	3,93
Inglaterra	11	1,96
América portuguesa	03	0,53
Nueva Granada	02	0,36
Puerto Rico	02	0,36
Florida	02	0,36
Honduras	01	0,18
América	01	0,18
Venezuela	01	0,18
Río de la Plata	01	0,18
Santo Domingo	01	0,18
América inglesa	01	0,18
Dinamarca	01	0,18
Marruecos	01	0,18
Irlanda	01	0,18
Reino de Sicilia	01	0,18
TOTAL: 21	TOTAL: 560	TOTAL: 100,00%

En tercer lugar, a no mucha distancia se sitúa Cuba, que exporta 97 remesas de tabaco a Cádiz, lo que significa un 17,32% sobre el total de las 560 llegadas a la dársena gaditana. Sólo un puerto de procedencia de la isla caribeña: La Habana.

Según resulta de la legislación cubana, el primer auto o mandato cuyo objeto era ir generalizando el cultivo del tabaco, fue publicado el 15 de octubre de 1659 (167 años después de su descubrimiento) a petición del Síndico Procurador de la Trinidad, y emanó del Gobernador Juan de Salamanca. Este auto o mandato sólo permitía, sin embargo, el cultivo del tabaco en las llanuras que avenan los ríos Agabama, Caracusey y Arimao, sitios en donde ya antes se había cultivado.⁵⁷⁰ Debió alcanzar gran éxito, ya que se constituyó en 1711 la primera factoría habanera que duró hasta 1734.

⁵⁷⁰ Victoriano Felip: El tabaco: su historia, su estancamiento. 3ª edición. Madrid, 1857, pp. 8-10.

¿Vendría a continuación alguna etapa de esplendor en el cultivo y producción del tabaco en rama cubano dentro de nuestro período investigado? .

Hemos de argumentar que las dificultades económicas de la segunda factoría habanera, creada en 1760, se incrementaron a finales del siglo XVIII y pasada la primera década del XIX, al menos hasta 1815, como consecuencia de la crisis financiera de la monarquía durante el período de las guerras revolucionarias. Fueron esas dificultades (y no tanto la insistencia de Francisco Arango y Parreño o de los nuevos partidarios del liberalismo económico que ocuparon esos años los principales puestos de la Hacienda tanto en Madrid como en La Habana) las que dieron al traste con el estanco habanero.

Sin embargo y con ello no queremos caer en ninguna contradicción con relación a lo expresado anteriormente, podemos afirmar que esa “segunda factoría” cumplió suficientemente bien con la función que se le había asignado de surtir a la fábrica de Sevilla, y a los demás estancos americanos de tabaco en rama, mientras dispuso de unos ingresos regulares, pero también que su misma existencia facilitó enormemente el comercio ilícito, lo que a su vez permitió que el cultivo y producción del tabaco se mantuviese en unos niveles aceptables, impidiendo que Cuba se convirtiera en una pura isla azucarera, como había sido Haití.⁵⁷¹

Gibraltar ocupa, a una considerable distancia del anterior, la cuarta posición en los envíos del tabaco a Cádiz con la exportación al puerto de Cádiz de 43 partidas de este producto, es decir, el equivalente a un 7,68% sobre las 560 entradas. Está claro que es un caso de reexportación, como siempre ocurre en el Peñón. ¿Es posible que este tabaco haya sido enviado previamente a la Roca por Inglaterra? Todo hace pensar que sí, pero no podemos asegurarlo totalmente.

Nueva España figura en quinto lugar y remite a Cádiz 24 remesas de tabaco, es decir, un 4,28% sobre las 560 partidas entradas. El puerto de procedencia es Veracruz. Para finales del siglo XVIII y principios del XIX la Nueva España central, después de Cuba, se convirtió en una importante región consumidora y productora de tabaco (el tabaco que consigna el Vigía en los envíos es la planta secada y curada, sin elaborar -como hemos dicho en otras ocasiones, tabaco en rama-) de toda América, reiteramos, con posterioridad a la “perla del Caribe”. Su cultivo en la Costa del Golfo alcanzó cada vez mayor

⁵⁷¹ Juan Bosco Amores Carredano: “La renta del tabaco en Cuba a finales del siglo XVIII” en Tabaco y economía en el siglo XVIII . Agustín González Enciso/Rafael Torres Sánchez. Editores. Navarra 1999, pp. 123-137.

importancia.⁵⁷² Es decir, que excluyendo el cubano y al peninsular el monopolio de tabacos de la Nueva España fue el más importante del Imperio español, tanto por las ganancias que generaba, como por su función de apoyo en el sistema de monopolios tabacaleros.⁵⁷³

Portugal interviene en sexta posición con la aportación a Cádiz de 22 remesas de tabaco, o sea, el 3,93% sobre las 560. El puerto de procedencia es Lisboa, de donde vienen la mayoría de las partidas, que a su vez son originarias realmente de la Isla de Madeira, donde se cultiva el tabaco portugués.

El 3,41% restante que falta lo completan países/áreas como Inglaterra (reexportación), América portuguesa, Nueva Granada, Puerto Rico, Florida, Honduras, América, Venezuela, Río de la Plata, Santo Domingo, América inglesa, Dinamarca, Marruecos, Irlanda y, por último, el Reino de Sicilia. Los cuatro últimos son claros casos de reexportación. Sus envíos de tabaco además de ocasionales son irrelevantes, aportando cantidades insignificantes.

b) Algodón.

Las exportaciones de algodón en rama, con destino a Cádiz en el período 1800-1815 alcanzan las 524 remesas, que equivalen al 15,99% sobre el total de las 3.276 de materias primas coloniales. Decimos algodón en rama por una razón convincente: el Vigia de Cádiz en la lista de mercancías importadas de nuestro período investigado determina al algodón como materia prima (salvo 2 remesas de algodón hilado que entraron en el puerto de Cádiz en marzo del año 1802) y no como producto manufacturado. Precisamente un edicto de 6 de noviembre de 1802, promulgado por la Corona, prohibió absolutamente la importación de algodón hilado y tejidos de algodón de las posesiones americanas.

Venezuela ocupa el primer lugar en cuanto al envío de remesas se refiere. 217 remesas, es decir, el 41,41% sobre las 361 partidas de algodón entradas. Los puertos venezolanos de procedencia son en primer lugar La Guaira, a

⁵⁷² Oscar Mazín Gómez: Iberoamérica: del descubrimiento a la Independencia. México 2007, página 126.

⁵⁷³ Para el último cuarto del siglo XVIII, la Renta del Tabaco en la Nueva España producía un promedio de seis millones de pesos de ingreso bruto anual. Esta cantidad era, aproximadamente, igual a la suma de todos los demás estancos y superior a las recaudadas por concepto de impuestos mineros y mercantiles. Las ganancias aumentaron consistentemente, desde los 239.098 pesos recaudados en 1765-66 hasta alcanzar su punto máximo de 4.539.796 pesos en 1798. Entre 1782 y 1809, las ganancias siempre estuvieron por encima de los 3.000.000 de pesos.

Laura Náter: "Engranajes del Imperio: el caso de los monopolios de tabaco en el siglo XVIII" en Alonso, Gálvez y Luxán (eds.). Tabaco e Historia Económica. Estudios sobre fiscalidad, consumo y empresa (siglos XVII-XX). Madrid, 2006, pp. 205-229.

renglón seguido Cumaná y, en menor cuantía, Puerto Cabello, las zonas de la vega del río Orinoco y Nueva Guayana.

Parece, sin embargo, que la introducción de esta planta en Venezuela era reciente, Baralt ofrece la fecha de 1782 como la del inicio de las plantaciones en grande⁵⁷⁴. Hussey coloca los primeros ensayos del cultivo (por parte de un francés de Martinica) unos años antes, en 1767. Desde 1788 su aprovechamiento se había extendido a la región de Maracaibo, y en 1810 el sector nororiental venezolano tenía una importante producción comercializada a través del puerto de Cumaná y otros, según hemos visto, con destino a la metrópoli, especialmente a Cádiz.⁵⁷⁵

¿Por qué iba el algodón en rama a Cádiz? A nuestro juicio, tenemos dos respuestas que pueden ser perfectamente válidas para desvelar esta interrogante. La primera, tiene una relación inseparable con la cantidad de algodón venezolano exportado a Cataluña. Así nos lo pone de manifiesto Federico Brito en su obra, cuando afirma que desde el año 1770 Cumaná y Nueva Barcelona de Cerro Santo exportaron algodón (cultivado en la depresión de Unarte) con destino a Cataluña y en cantidad suficiente para satisfacer las necesidades de la industria manufacturera textil de aquella región de España.⁵⁷⁶ Es decir, una parte de los barcos que hacían la singladura Venezuela-Cataluña efectuaban escala en Cádiz depositando una determinada cantidad del cargamento de algodón en el puerto gaditano, para posteriormente continuar rumbo a la región catalana, donde llevaban el resto. De esta forma queda configurado un eje comercial algodono Venezolano-Cádiz-Barcelona. La segunda respuesta estriba en que, pese a que la promulgación del reglamento del Libre Comercio del 12 de octubre de 1778, dictada por Carlos III, eliminaba el monopolio de Cádiz habilitando 13 puertos españoles más para el comercio con América, el puerto gaditano, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, no perdió su relevancia como centro distribuidor de coloniales a Europa y siguió siendo visitado con frecuencia por los comerciantes criollos venezolanos.

Lo que sí resultaba bastante evidente es que el algodón era un cultivo apoyado por la administración colonial. Los libros del Real Consulado de 1800 a 1808 ofrecen datos al respecto en las áreas de Valencia, Araguas, Los Mariches y Tucupido. En 1806 los labradores de Paracotos, Guarenas, Los Mariches y Ocumares estaban devolviendo en algodón los préstamos que se les habían hecho para fomentar ese cultivo y en los valles de Aragua en 1809

⁵⁷⁴ Rafael María Baralt: Resumen de la Historia de Venezuela, Tomo II, Caracas 1975, página 427.

⁵⁷⁵ Pedro Grases: Calendario manual y guía universal de forasteros en Venezuela para el año 1810. Estudio preliminar. Academia Nacional de la Historia. Caracas, 1959, página 139.

⁵⁷⁶ Federico Brito Figueroa: Historia económica y social de Venezuela. Tomo I. Caracas, 1966, página 120.

algunos agricultores solicitaban auxilio económico del Real Consulado para reconvertir su cultivo de café en algodones.⁵⁷⁷

Parece claro, pues, que en estos años el algodón en rama pasa de formar parte del marco agrícola de autoabastecimiento a convertirse en producto de comercio y que este paso se produce en parte impulsado por un decidido empeño en ello por parte del Real Consulado, que muestra su interés por ayudar a su expansión y por mejorar la producción seleccionando semillas, en concreto recomendando la llamada “pajarito”. El resultado de este interés es un aumento notable del cultivo algodnero y de su comercio, cosechándose en los últimos años coloniales unos 40.000 quintales, principalmente en Barinas y Cumaná, Cariaco, Nueva Barcelona y, en menor grado, Araguas. El algodón se expande lentamente, pero con firmeza y así se van acondicionando nuevos terrenos en Cura, para este cultivo, cuya explotación estaba allí sustituyendo al índigo.⁵⁷⁸

En segundo lugar, figura Portugal con 113 remesas, es decir, el 21,56% sobre el total de las 524 partidas de entradas, según datos del Vigía. La exportación portuguesa de algodón a España tiene un comportamiento relativamente irregular, pudiendo tipificarse tres tipos de situaciones. 1ª. No se registra transacción comercial alguna, como pasó en 1808 y 1812-1813. 2ª. No es relevante, caso del período que antecedió a 1810-1816. 3ª. Al contrario, las exportaciones alcanzan valores significativos, como en el propio año 1810 -518 contos-, o sea, 518.000 escudos.⁵⁷⁹ La exportación de este producto, originario principalmente de Brasil, ya que Portugal no tiene extensiones como para un cultivo en masa del algodón, se realiza sobre todo por Lisboa, excepcionalmente por Faro y Oporto, y alcanza valores significativos en 1810 y 1815. Esta apreciación de María Cristina Moreira es corroborada plenamente por los datos del Vigía de Cádiz, ya que en estos dos citados años las entradas de algodón procedente de Portugal, pero de origen brasileño, en el puerto gaditano son de 31 y 38 remesas, respectivamente.

⁵⁷⁷ Archivo General de la Nación. Real Consulado, Tomo L, folios 245 a 247, Caracas 1809.

⁵⁷⁸ Francisco Calvo García-Tornell: “Agricultura comercial venezolana en la etapa de liquidación colonial” en *Paralelo 37. Revistas de Estudios Geográficos*, Almería, 1984-1985, (8-9) página 135-147, Ref. 27.

⁵⁷⁹ María Cristina Moreira: “La importancia del mercado español en el comercio exterior portugués (1796-1831)” en *HISPANIA NOVA. 1ª Revista on-line de Historia Contemporánea en castellano*. Separata. Número 6. Madrid. Año 2006.

Cuadro nº 78

IMPORTACIÓN DE ALGODÓN POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Venezuela	217	41,41
Portugal	113	21,56
Nueva Granada	54	10,30
Cuba	26	4,96
Estados Unidos	26	4,96
España	22	4,19
Puerto Rico	16	3,05
Nueva España	13	2,48
Río de la Plata	08	1,52
Perú	07	1,33
América portuguesa	07	1,33
América inglesa	04	0,76
Florida	03	0,57
América francesa	02	0,38
Honduras	01	0,19
Santo Domingo	01	0,19
América danesa	01	0,19
Gibraltar	01	0,19
Francia	01	0,19
Sin determinar	01	0,19
TOTAL: 20	TOTAL: 524	TOTAL: 99,94%

La neutralidad de Portugal en las guerras causadas por la Revolución Francesa resultó particularmente ventajosa. El comercio con las colonias se benefició de las crisis padecidas por otros imperios, atrayendo así las inversiones y estimulando el desarrollo comercial e industrial. Según los cálculos de Paul Bairoch, en el año 1800 entre un cinco y un siete por ciento de todas las exportaciones europeas se realizaron a través de puertos portugueses.⁵⁸⁰

Volvemos a reiterar que el algodón (materia prima y no tejido) exportado por Portugal al puerto de Cádiz es el que se cultiva en Brasil, donde su centro productor y exportador, al menos desde 1770 hasta 1820, es Maranhão (Marañón) y que una vez llegado a Lisboa, o a otros de los puertos portugueses citados, es transportado a Cádiz. Aunque también los brasileños, a instancias del comercio inglés, sembraron algodón en las zonas de Paraíba, Río Grande del Norte y Ceará, añadiendo así una nueva riqueza a sus suelo y un incentivo más para la subsistencia de la esclavitud africana.⁵⁸¹

⁵⁸⁰ Paul Bairoch: *Commerce Extérieur et Développement Économique de l'Europe 1800-1850*, París 1976, página 267.

⁵⁸¹ Luis Alberto Parra Sánchez: *Breve Historia de América*. Buenos Aires (Argentina), 1998, página 214.

Ocupa el tercer lugar, el virreinato de Nueva Granada, que envía a Cádiz 54 remesas de algodón, o lo que es lo mismo, el 10,30% sobre las 524 remesas de algodón entradas en el puerto gaditano. Los enclaves portuarios de procedencia son, Cartagena de Indias, como principal y, en menor grado, Santa Marta.

El algodón en Nueva Granada se encontraba en todos los terrenos cálidos, como en estas dos últimas poblaciones neogranadinas citadas, donde los había de dos clases, cultivado y silvestre. También se daba su cultivo y producción en las sabanas de Tolú, en la villas del Socorro y San Gil, Los Llanos, Mariquita, etc.⁵⁸²

La creación en 1785 del denominado Reglamento tuvo un efecto inmediato sobre las exportaciones de algodón en rama neogranadinas; justamente en tal año se exportaron 23.720 arrobas. Sin embargo, los envíos de algodón a España no representan el total de las exportaciones de ese artículo, pues también hubo en esos años un importante flujo importante hacia los Estados Unidos. Es indudable que el Reglamento fue un instrumento importante para fomentar las exportaciones de algodón a España, en nuestro caso a Cádiz, a partir de 1785. ¿A qué se debe ese aumento de exportación de algodón al puerto de Cádiz?. Primero, a la supresión de tarifas sobre el algodón que entraba a puertos hispanos. Segundo, al aumento en las facilidades de transporte del artículo a dicho puerto. La asociación de estos dos factores hizo que no sólo aumentase el número de barcos procedentes del virreinato de Nueva Granada, sino que, independientemente de beneficiar al mercado gaditano, la industria textil catalana entrase en una fase de crecimiento.⁵⁸³

Sin embargo, lo expresado es válido únicamente para algunas etapas, exactamente dos. Una primera que podemos considerar de bonanza y que abarca desde 1800 hasta diciembre de 1804 (año en que comienza una nueva guerra con Inglaterra). Luego, hay cuatro años de interrupción (1805-1808). A renglón seguido, tenemos la segunda etapa fructífera en la que se reanudan las entradas de algodón y que transcurre entre 1809 y 1811. Finalmente, de 1812 a 1815 se suspenden los envíos, sin que tengamos noticia de que entra remesa alguna de esta materia prima en la dársena gaditana. El por qué de la exportación del algodón de Nueva Granada a Cádiz tiene las mismas respuestas que argumentamos para el caso de Venezuela. La primera, aprovechar la singladura Cartagena de Indias-

⁵⁸² María Teresa Molino García: "Nueva Granada. La agricultura. El algodón" en Historia General de España y América. América en el siglo XVIII. Los primeros Borbones. Tomo XI-1, Madrid, 1989, pp. 599-646.

⁵⁸³ Anthony Mc Farlane: "El comercio exterior del virreinato de la Nueva Granada: conflictos en la política económica de los Borbones (1783-1789)" en Anuario Colombiano de Historia Social y la Cultura. Nos. 6-7 Bogotá (Colombia) 1971-1972, pp. 69-116.

Barcelona, para hacer escala y descargar en Cádiz, configurándose así el eje comercial Cartagena de Indias- Cádiz-Barcelona. La segunda, la relevancia que, aun perdido el monopolio, todavía mantenía Cádiz como distribuidor de los productos coloniales a Europa. La conjunción de esos dos factores mantuvo vivo el interés que los comerciantes criollos neogranadinos sentían por este último puerto.

Interviene Cuba en cuarto lugar con 26 remesas de algodón exportadas a Cádiz, es decir, un 4,96% sobre las 524 entrantes. El único puerto cubano que realiza las exportaciones es La Habana. Los datos disponibles sobre la comercialización de algodón cubano apunta la misma evolución respecto al azúcar. Experimentó un crecimiento considerable en los inicios del siglo XIX, que luego se ralentizó, e incluso se tornó negativo.⁵⁸⁴ Desgraciadamente, no disponemos de mucha información sobre el cultivo y producción del algodón en Cuba. Su efímera existencia en las plantaciones debido al “boom” del azúcar, el café y el tabaco, que lo absorbieron, así lo determina.⁵⁸⁵ Además, como hemos subrayado, casi todo el algodón de que disponían los cubanos para su exportación al puerto de Cádiz era importado de Estados Unidos.⁵⁸⁶

En quinto lugar aparece Estados Unidos con 26 remesas también. Es decir, un 4,96% sobre las 524. Los puertos de procedencia estadounidenses son, Filadelfia (el más importante) y, a renglón seguido, Nueva York, Norfolk, Boston y Charleston, y, en menor cuantía, Salem, Providence y Baltimore.

La producción de algodón en rama en gran escala en las plantaciones del sur de los Estados Unidos, en la primera década del siglo XIX, con tierras de mejor calidad y medios mecánicos para desgranar y enfardar el producto, abatió los precios a la tercera parte y Brasil quedó fuera de la competencia.⁵⁸⁷ Los comerciantes preferían invertir su capital en nuevas plantaciones de algodón porque los beneficios eran mayores y el riesgo menor que en el comercio. El progreso del algodón en Estados Unidos se fue acrecentando de tal manera que, entre 1800 y 1840, fue el factor más dinámico en las exportaciones. En el Nordeste de Estados Unidos se desarrolló un comercio muy activo del sector algodonero. En los comienzos del siglo XIX los astilleros de enclaves portuarios como Nueva York, Boston, Baltimore o Filadelfia se dedicaron a construir los mejores barcos y también los de mayor tonelaje con el objeto de cargar en sus bodegas las pacas de

⁵⁸⁴ Antonio Santamaría García: “Reformas coloniales, economía y especialización productiva en Puerto Rico y Cuba, 1760-1850.” En *Revista de Indias*, Madrid 2005. Volumen LXV, nº 235, pp. 709-728.

⁵⁸⁵ Julio Le Riverend Brusone: *Problemas de la formación agraria de Cuba. Siglos XVI-XVII*. La Habana, 1991.

⁵⁸⁶ Salvador Arregui: “Las relaciones comerciales entre España y Cuba en vísperas del movimiento emancipador americano (1803-1810).” En *Anales del Universidad de Murcia*. Volumen 38, nº 3, Murcia, 1980 pp. 173-198.

⁵⁸⁷ Eduardo H. Galeano: *Las venas abiertas de América Latina*. Madrid 2008, página 126

algodón en bruto con destino al puerto de Cádiz.⁵⁸⁸ ¿Por qué precisamente a este puerto?. Los Estados Unidos, durante el período de las guerras finiseculares de España con Inglaterra, aprovechan el decreto de neutrales, dictado por Carlos IV, en 1797, para abrirse paso comercialmente en sus relaciones con España. Indudablemente, Cádiz por el prestigio que tenía todavía como puerto comercial, aun habiendo perdido el monopolio, resultaba de un enorme interés para los estadounidenses. Del mismo modo, la posición estratégica que ocupaba Cádiz les servía de enlace a través del Mediterráneo para transportar el algodón a la región catalana, sobre todo al puerto de Barcelona, fomentando así la industrialización en Cataluña.

España sale a colación en sexto lugar, aportando 22 remesas, o lo que es lo mismo un 4,19% sobre las 524 entradas de algodón. Los puertos de procedencia española, se detallan a continuación. Santa Cruz de Tenerife es el puerto que más algodón transporta a Cádiz. A renglón seguido tenemos a Las Palmas de Gran Canaria, y, finalmente, en menor grado, Bilbao, Santander, Vigo, La Coruña, Ribadeo, Ayamonte, Huelva y Cartagena.

El edicto de 6 de noviembre 1802 prohibió “absolutamente” la importación de hilo de algodón y confirmó la continuación, “con el mayor rigor”, de la prohibición de toda manufactura de algodón extranjera. Pero hablamos de manufacturados de algodón, no del algodón en rama -que es el que entra en Cádiz- al que se imponía una carga del 5% sobre el traído por la Compañía de Filipinas, a la vez que se confirmaba el estatus del librecambio con el algodón cultivado en América, Ibiza y las posesiones europeas de España.⁵⁸⁹

Hay que poner de manifiesto que en España no se produce algodón, salvo rarísimos casos (como en las islas Baleares, en la citada localidad de Ibiza, a muy corta escala), por lo que se depende de la importación de la materia prima. Es decir que el caso de España que afrontamos en nuestro período investigado en el puerto de Cádiz es un flagrante caso de reexportación del producto.

Nos resulta un tanto extraño que de Barcelona, centro redistribuidor del algodón por antonomasia, en su etapa de importación de algodón americano, dentro de nuestro período investigado, no envíe remesas al puerto de Cádiz. No nos cabe otra respuesta, que el inusitado interés que tenían los obreros catalanes en consolidar a su región, y así lo hicieron, como primera potencia industrial del sector algodonero en España. Mataró y el tandem Sant Feliu de

⁵⁸⁸ John P. Killick: “La revolución industrial en los Estados Unidos” en WP. Adams (compilador) Los Estados Unidos de América, Historia Universal. Siglo XXI. Tomo 30, México, 1979, pp. 101-167.

⁵⁸⁹ J.K.J. Thomson: “La política del algodón en la España del siglo XVIII”, en Revista de Historia Industrial. Nº 36. Año XVII. Barcelona 2008, 1, pp. 15-44

Guíxols-Palamós representaban una mínima parte del mercado, aunque un buen punto de acceso para cubrir las necesidades de la manufactura de las comarcas del interior.⁵⁹⁰ La industria textil algodonera barcelonesa, bien implantada desde el siglo XVIII y con la suficiente inversión, prácticamente no tuvo competencia en el resto de España que, junto a Cuba y Puerto Rico, constituyó un mercado protegido. Otras fábricas del siglo XIX, como las de Mahón, Madrid, Marbella, Sevilla, Motril, Valladolid, Algeciras o Cádiz lo intentaron, pero fracasaron.⁵⁹¹ Desde 1785 se extendió el cultivo del algodón a las comarcas más meridionales del reino de Valencia, las vegas de Elche y Orihuela, aunque casi desapareció a los comienzos de la centuria decimonónica.⁵⁹²

En séptimo lugar figura Puerto Rico con 16 remesas, es decir, el 3,05% sobre las 524 remesas entradas en la dársena gaditana, ignorándose los puertos de procedencia de la isla, ya que el Vigía no los especifica.

A pesar del interés demostrado por los reyes de España en los primeros años de la colonización americana, por la propagación y explotación agrícola del algodonero, éste no llegó a prosperar en la isla, permaneciendo en un casi completo abandono hasta la segunda mitad del siglo XVIII. ¿Por qué? El no tener la demanda comercial de otros productos ni la posibilidad industrial que se ofreció al azúcar, explica su casi total abandono en doscientos años. Según los cálculos realizados en 1770 por D. Andrés Vizcarrondo, no llegaba a 2.000 arrobas la producción algodonera en toda la isla. A partir de estas fechas, en que se planteó la reorganización agrícola de Puerto Rico, el algodón comienza a formar parte ya de sus riquezas. Las tierras más apropiadas y en que esta planta abundaba más eran las de Arecibo, Utuado, Caguas, Tuna, San Germán y Ponce. En más de 4.000 arrobas se estimaba la producción anual de 1780, lo que nos indica que en unos cuantos años la producción de algodón se había duplicado, resurgiendo la economía algodonera puertorriqueña, entre otras cosas por las ventajas fiscales que, en 1804, otorgó el gobierno a los algodoneros de la isla que enviasen remesas a España.⁵⁹³ Todo ello a pesar de que en Cádiz se registrara una escasa cantidad del algodón puertorriqueño.

⁵⁹⁰ Joan Carles Maixé Maltés: “El mercado algodonero y la producción industrial en Cataluña (1780-1790).” En Revista de Historia Moderna, nº 8 (I), Barcelona, 1988, pp. 365-384.

⁵⁹¹ Germán Rueda Hernanz: España 1790-1900: sociedad y condiciones económicas. Madrid 2006, página 126.

⁵⁹² Desde 1785 se extendió el cultivo del algodón a las comarcas más meridionales del reino de Valencia, las vegas de Elche y Orihuela, aunque casi desapareció a los comienzos de la centuria decimonónica. Fue ya en 1815 cuando empezaron a ser convocados una serie de premios, que se repitieron en 1816 y 1818, para fomentar su cultivo, que era ya conocido pero que andaba muy decaído. (Juan Piqueras: “El fomento de plantas textiles en la España Ilustrada” en Cuadernos de Geografía, nº 50, Valencia 1991, pp. 247-262.)

⁵⁹³ Juana Gil-Bermejo García: Panorama histórico de la agricultura en Puerto Rico, Sevilla 1970, pp. 152-155.

El séptimo lugar de regiones exportadoras de algodón al puerto de Cádiz corresponde a Nueva España, que aporta 13 remesas, o sea un 2,48% sobre el total de las 524 entradas. Todos los envíos proceden del puerto novohispano de Veracruz.

A partir de 1750, tuvo lugar la expansión del cultivo de algodón en la Nueva España para la industrialización catalana. Por eso no nos resulta extraño la escasa cantidad de algodón que Veracruz exportó a Cádiz, entrado ya el siglo XIX. Es indudable que los beneficios que para el comercio exterior novohispano arrojaba este producto estaban en Cataluña. Los tejedores en la Nueva España también se beneficiaron con esta medida. Además, el alza en la producción minera que se registró en la Nueva España provocó un aumento del comercio que repercutió directamente en la organización del trabajo textil durante este tiempo.⁵⁹⁴ La gran cantidad de tejedores de algodón se debió a la producción de éste en Veracruz y Oaxaca. La industria algodonera de Nueva España se desarrolló primero en Puebla, cerca de los centros tradicionales de cultivo de algodón. Puebla, que en el siglo XIX transportaba el algodón a Veracruz y desde aquí al puerto de Cádiz, se había convertido al principio de la centuria decimonónica en la región industrial más diversificada de México. En 1803 era el centro de producción de los textiles de algodón de la nación, posición que mantuvo hasta finales de siglo.⁵⁹⁵

El 7,09% restante queda distribuido entre áreas como Río de la Plata, Perú, América inglesa, Florida, América francesa, Honduras, Santo Domingo, América danesa, Gibraltar y Francia (estos dos últimos casos excepcionales de reexportación) y un área sin determinar, todas las cuales envían cantidades tan insignificantes, traducidas en porcentajes tan irrelevantes y ocasionales que no merece la pena analizarlas.

c) Cueros.

Los cueros entran en el puerto gaditano en cantidad de 519 remesas, es decir, representan el 15,84% sobre las 3.276 remesas de materias primas coloniales remitidas a Cádiz.

La Venezuela del algodón deja aquí paso al Río de la Plata de los cueros por su riqueza ganadera. Esté virreinato muestra su liderazgo en las exportaciones remitiendo al puerto de Cádiz la cantidad de 171 remesas de cuero, lo que equivale al 29,09% sobre las 519 entradas. Montevideo es el

⁵⁹⁴ Manuel Miño: *Obrajes y tejedores de Nueva España, 1700-1810*, México 1998, página 19

⁵⁹⁵ Dawn Keremitsis: *La industria textil mexicana en el siglo XIX*, México 1973, página 10.

puerto representativo por excelencia del cuero rioplatense, seguido a continuación muy ocasionalmente por Buenos Aires.

Cuadro n° 79

IMPORTACIÓN DE CUEROS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Río de la Plata	171	29,09%
Cuba	72	13,87
Portugal	57	10,98
España	56	10,79
Venezuela	52	10,02
Nueva España	44	8,48
Puerto Rico	29	5,59
Nueva Granada	24	4,62
Marruecos	10	1,93
Estados Unidos	07	1,35
América portuguesa	07	1,35
Gibraltar	03	0,58
Guayana francesa	01	0,19
América francesa	01	0,19
Santo Domingo	01	0,19
América inglesa	01	0,19
Perú	01	0,19
Francia	01	0,19
Senegal	01	0,19
TOTAL: 19	TOTAL: 519	TOTAL: 100,00%

La reforma de 1778 decreta la libertad de comercio entre todas las posesiones españolas de América. En particular, Montevideo, centro vital de la Banda Oriental, es reconocido por primera vez por la Corona como factible puerto de introducción y exportación de mercaderías. Ello independiente de que los españoles radicados en Montevideo le hubieran otorgado de facto la calidad de puerto, realizando la comercialización de los productos derivados del cuero mediante los mecanismos ilegales del contrabando nada disimulados y hartos conocidos por la Corona española.⁵⁹⁶

Las tierras de la cuenca del Río de la Plata, especialmente las que integran actualmente la república Oriental del Uruguay y las regiones del litoral y de la Pampa de la Argentina, fueron desde fines del siglo XVIII y durante todo el siglo XIX los centros más dinámicos de la producción pecuaria y conformaron uno de los núcleos más significativos del comercio atlántico de Sudamérica,

⁵⁹⁶ Hugo Barrachinni/Carlos Altezo: "El Montevideo colonial" en Historia urbanística de la ciudad de Montevideo: desde sus orígenes hasta nuestros días. Montevideo (Uruguay), 2010, pp. 11-35.

además de destacar por su capacidad de exportación a Europa. Dentro de este espacio económico los ríos Paraná y Uruguay fueron las mejores vías para integrar un vasto territorio al mercado ultramarino, ya que por ellos circulaban los bienes de exportación e importación, los cuales podrían salir o entrar únicamente por los puertos de Buenos Aires o Montevideo.⁵⁹⁷

El diseño de esa red de circuitos mercantiles potenció durante la primera mitad del siglo XIX dos conflictos básicos: uno, entre algunas regiones interiores y los porteños en torno a la libre navegación de los ríos; y otro, entre Buenos Aires y Montevideo por lograr la hegemonía en el manejo del tráfico.

Pero, tras lo argumentado, a nosotros lo que realmente nos interesa es el por qué de la preeminencia del puerto de Montevideo sobre el de Buenos Aires en las exportaciones de cuero rioplatense al puerto de Cádiz. ¿A qué se debe esto?. Si respondemos a esta interrogante argumentando que ello es causa de que Montevideo es mejor puerto, acertaremos plenamente. Pero para un mayor conocimiento de ello, afinemos un poco más la cuestión.

Gracias a la aprobación del Reglamento de Libre Comercio en 1778, tanto Buenos Aires como Montevideo se convirtieron en activos núcleos económicos. Esta apertura comercial estimuló enormemente la explotación ganadera de la Banda Oriental (actual Uruguay), revalorizando sus productos (cueros, grasas, carne, astas), ante la perspectiva de su exportación y venta en un mercado más amplio. La mejor situación del puerto de Montevideo, buen refugio para los barcos cuando hacía viento, su situación dominante en el Río de la Plata, además de unas inmejorables condiciones estructurales, debido a su fondo profundo y de limo, hicieron que la Corona de España le concediera ciertas prioridades. Al convertirse Montevideo en un punto de intercambio prioritario, se pidió que se cerrara la aduana de Buenos Aires y se abriera una en la capital oriental. Dichas reglamentaciones dieron a Montevideo muchas facilidades para el comercio exterior, vinculando su actividad con los principales puertos europeos, especialmente con el de Cádiz. En consecuencia, la Banda Oriental experimentó un notable desarrollo económico.⁵⁹⁸ Con esto

⁵⁹⁷ Roberto Schmitt/Miguel Rosal: "Política comercial, flujos mercantiles y negocios: Buenos Aires y Montevideo frente al comercio exterior rioplatense en el siglo XIX". *Revista de Indias*, vol. LIX, n° 215, Madrid 1999, (páginas completas 91-93.)

⁵⁹⁸ Por otra parte, los años previos al estallido de la revolución en la Banda Oriental en 1811 transcurrieron en un clima de tensión entre los orientales y sus vecinos bonaerenses y portugueses (en Brasil). Precisamente, esto puede explicar que, a principios del siglo XIX, Montevideo se convirtiera en un foco de resistencia españolista, siendo "el verdadero bastión de la autoridad española en el Plata". Los intereses orientales, sobre todo de los comerciantes, estuvieron ligados a los de los peninsulares, tal como demostró el rey Carlos IV, cuando rectificó algunas decisiones que había tomado el consulado de Buenos Aires perjudicando a la Banda Oriental. (Gonzalo Barroso Peña: "Las relaciones entre Montevideo y Buenos Aires previas al proceso independentista de la Banda Oriental" Sevilla 2011, pp. 1-11)

queda explicado la masiva entrada de cueros rioplatenses de Montevideo en Cádiz frente a la ocasional y esporádica de los bonaerenses.

A bastante distancia, en segundo lugar, aparece Cuba con la exportación de 72 remesas de cueros, equivalente al 13,87% sobre las 519. Todas ellas remitidas desde La Habana.

El ganado vacuno encontró su medio natural en las amplias sabanas, mientras que el porcino lo halló en los frondosos montes. Hacia la cuarta década de la presencia española en la Isla era tal la abundancia de ganado cimarrón (salvaje), que en la Península mostraban incredulidad ante las cifras de 10.000 cabezas en espacios donde allí sólo albergaban 1.000. Coincidió este crecimiento de la masa ganadera con un incremento de la demanda de cueros en Europa, debido a sus múltiples empleos, especialmente militares. Los cueros o corambres se convirtieron en el primer renglón económico de la Isla y su medio más eficaz de intercambio comercial, no sólo con el comercio oficial español, en el que indudablemente participaba el puerto de Cádiz, sino también con el de contrabando con los proscritos franceses, holandeses e ingleses, los famosos bucaneros. Desde mediados del siglo XVIII, al aumentar la producción enormemente, el cuero cubano llegó a ser un negocio tan lucrativo que la Real Hacienda pretendió establecer el estanco de su explotación, pero no lo consiguió. Aunque la exportación de reses era nula, la de cueros producía varios millones de pesos anuales.⁵⁹⁹

Portugal participa, en tercera posición, con el envío de 57 partidas de cueros, es decir, el 10,98% sobre las 519 remesas entradas. El puerto de procedencia exclusivo es Lisboa. Se dice que el eje central de los portugueses a partir del siglo XVIII y principios del XIX fue el oro brasileño descubierto al final de la década de 1690. Es decir que la industria minera impulsó toda la economía del Brasil. Sin embargo, los ganaderos prosperaron gracias al suministro de carne y cueros a los mineros y exportaron los excedentes a Europa.⁶⁰⁰ Con esto queremos decir que Portugal nunca fue un país ganadero por excelencia y su cabaña vacuna fue mínima, por lo que las exportaciones de cueros al puerto de Cádiz constituyen un claro caso de reexportación, utilizando como instrumento su colonia. O sea, los portugueses reciben el cuero de Brasil (procedente mayormente de Río de Janeiro y en menor cuantía, de Pernambuco) y lo remiten a Portugal, para posteriormente enviarlo a Cádiz. A su vez este cuero recibido en Brasil podría ser procedente de Buenos Aires, ya que las relaciones comerciales entre porteños y brasileños estaban muy arraigadas.

⁵⁹⁹ Eduardo Torres Cuevas: Historia de Cuba (1492-1898). Formación y liberación de la nación. La Habana 2001, pp. 77-78.

⁶⁰⁰ David Birmingham: Historia de Portugal, Madrid 2005, página 72.

La cuarta posición corresponde a España con el envío al puerto de Cádiz de 56 remesas de cuero, que equivalen al 10,79% sobre las 519 partidas recibidas de esta materia prima colonial. Los puertos españoles de procedencia son, en primer lugar El Carril, seguido de Algeciras como protagonistas de las partidas. En menor grado figuran Ayamonte, Sanlúcar de Barrameda, La Coruña y Barcelona.

Aquí tenemos el mismo caso que se presenta en Portugal, es decir, el caso de España es un cuero de reexportación de sus colonias, porque la cabaña ganadera española no estaba muy extendida (aunque también en España había algún ganado vacuno) a finales del siglo XVIII y principios del XIX. Es a partir de entonces, cuando España tiene que sostener la producción de cuero ayudándose e importándolo directamente de sus colonias (Río de la Plata, Venezuela, Nueva Granada, Puerto Rico, Cuba y Nueva España) para después remitir una parte a otros puertos de España ya referidos, además de a Cádiz. Por eso podemos afirmar casi con toda seguridad, que ese cuero llegado a la dársena gaditana no es autóctono de la Península.⁶⁰¹

En quinto lugar aparece Venezuela, desde donde se importan 52 remesas de cuero, o sea, el 10,02% sobre el total de las 519. Siendo en nuestro período investigado de 1800-1815, según la Vigía de Cádiz, el principal puerto que realiza los envíos es el de La Guaira, seguido de Puerto Cabello y, en menor cuantía, Nueva Guayana, Cumaná y Maracaibo.

La ganadería encontró en las cálidas tierras y abundantes pastos su ambiente natural, por lo que se extendió rápidamente en los llanos; donde se crearon hatos (hacienda de campo destinada a la cría de toda clase de ganado, y principalmente el mayor), base de la fundación de muchos pueblos. La exportación de cueros y sebos tuvo mucha demanda entre los siglos XVIII y XIX. En realidad se considera a la ganadería como la primera actividad económica desarrollada en tierra firme en la Venezuela colonial.⁶⁰²

En 1797 se exportaron por La Guaira 48.215 cueros de res, en 1798 la cifra bajó a 43.269; en 1799 continuó el declive con 40.099 cueros exportados; en 1800 el declive se profundizó al exportar apenas 16.756 cueros, de los cuales al puerto de Cádiz sólo llegan, según la Vigía, 3 remesas. Se acentúa pues la decadencia de las exportaciones al comienzo del siglo XIX.

⁶⁰¹ Anónimo: "Historia del Cuero" en Tecnología del cuero. Capítulo IX. Universidad César Vallejo. Lima (Perú), 2012, pp. 1-42.

⁶⁰² Mascia Naudy Trujillo: "Algunas consideraciones sobre la organización de las haciendas ganaderas en Venezuela del período histórico-colonial" en Revista del Colegio de Médicos-Veterinarios del estado de Lara, año 3, N° 1, volumen 5, Barquisimeto (Venezuela) enero-junio de 2013. Publicación electrónica (sin págs).

Para 1810 (el número de remesas de cueros que recalca en el puerto gaditano sólo son 5) el rebaño venezolano era de 1.200.000 reses. Al iniciarse la guerra de la independencia americana, el censo ganadero se redujo y la ruina agobió a los ganaderos y la población en general. Lo que dejó esta guerra fueron las “cimarroneras”, como denominan en el llano a los rebaños salvajes. Sin embargo, a pesar de estas dificultades, que ocasionaron una grave problemática en la ganadería, en líneas generales durante el siglo XIX el número de reses que había en Venezuela superó el número de seres humanos y por eso la carne no faltó en la dieta diaria y hubo casi siempre un excedente para poder exportar cuero.⁶⁰³ Este último dato queda demostrado en el año 1815, en el que, según el Vigía, llega el mayor número de remesas al puerto de Cádiz, un total de 14.

En sexto lugar aparece Nueva España con la importación de 44 remesas de cuero, es decir, el 8,48% sobre las 519 entradas. El único puerto de procedencia es el de Veracruz. Muchas de las tierras mercedadas en Nueva España como sitios con uso sin explicitar deben haber sido utilizadas como agostaderos (lugares donde pasta el ganado en verano), dada la cercanía del puerto de Veracruz, principal punto de exportación de pieles (cueros) producidas por la Nueva España y con destino a la metrópoli, en este caso al puerto gaditano.⁶⁰⁴

La producción de manufacturas de la curtiduría se manifiesta como una actividad económica significativa no sólo en Veracruz sino también en Guadalajara, desde donde iban por vía terrestre al puerto veracruzano para ser exportadas al puerto de Cádiz.⁶⁰⁵

En séptimo lugar tenemos a Puerto Rico con cifras de 29 partidas de cuero, es decir, el 5,59% sobre las 519 entradas. Se desconocen los puertos de procedencia.

La isla de Puerto Rico había experimentado en el último tercio del siglo XVIII y primeros del XIX un ascenso demográfico y de la producción, que se reflejaría en el volumen de su comercio con la metrópoli (a pesar del escaso

⁶⁰³ Manuel R. Regaña: “Reflexiones acerca del Medio Físico de Venezuela y sus reacciones frente al dominio del hombre”. Serie Cuadernos, n° 23, Academia Nacional de Ciencias Económicas. Caracas 1988 (Venezuela), pp. 139-191.

⁶⁰⁴ Narciso Barrera Bassols: “Los orígenes de la ganadería en México” en Revista Ciencias n° 44, octubre-diciembre de 1996, México D.F., pp. 14-27.

⁶⁰⁵ El ganado dejó de viajar en rebaños para enviarse en curtidos y artículos manufacturados. La cría pasó a ser -con ello- una actividad intermedia de la manufactura regional. Los cueros curtidos (de cerdo, chivo, al pelo y gamuzas de vacuno y venado) y labrados (cordobanes, badanas, vaquetas) eran los principales productos de esta demanda pecuaria intermedia. De entre los insumos pecuarios los de mayor demanda externa eran los cueros curtidos: 65% de las gamuzas de bovino, 40% de las de venado y badanas, alrededor del 35% las zaleas y 28% de vaquetas. (Antonio Ibarra: La organización del mercado interno colonial novohispano: La economía de Guadalajara, 1770-1804. Puebla (México) 2000, página 48.

porcentaje de envíos de cuero a la dársena gaditana reflejado en nuestro período investigado), los Estados Unidos y las colonias danesas antillanas. Las exportaciones de cueros al pelo de la isla en 1809-1814, en general, sufrieron un aumento considerable, aunque las destinadas al puerto de Cádiz sólo fuesen moderadas.⁶⁰⁶ De las 16 remesas entradas en el muelle gaditano, 10 lo hicieron, según el Vigía, en este período. Hasta la insurrección de las colonias americanas, la cría del ganado, principalmente vacuno, constituyó la ocupación y fuente de ingresos más importante de la economía puertorriqueña, lo que hizo que aumentasen las manufacturas de curtiduría.⁶⁰⁷

El 11,18% restante que falta para completar el cuadro nº 70, se lo reparten 12 áreas: Nueva Granada, Estados Unidos, América portuguesa, América francesa, Guayana francesa, Perú, Santo Domingo, América inglesa, Francia Gibraltar, Marruecos y Senegal. Todos ellos envían una cantidad de cuero irrelevante y ocasional a Cádiz, por lo que no merecen una especial consideración.

d) Añil.

El cuarto producto de las materias primas coloniales es exportado a Cádiz en cantidad de 513 remesas, lo que equivale al 15,66% sobre las 3.276 partidas referidas.

Venezuela comanda la relación de los países exportadores de añil con la considerable cantidad de 222 remesas, es decir, el 43,27% sobre las 513 entradas de esta materia prima colonial. Los puertos venezolanos de procedencia son: La Guaira, el más importante, Puerto Cabello y, en menor cuantía, Cumaná, algún puerto fluvial del Orinoco -sin especificar-, Maracaibo y Nueva Guayana.

Venezuela no experimentó un auge comercial hasta el último tercio del siglo XVIII, aunque la primera pregunta que surge al respecto se refiere a la difusión de la planta, si bien se comprobó la existencia de la misma en otras regiones de América, sólo de manera escasa se menciona para Tierra Firme antes de esa fecha.⁶⁰⁸

⁶⁰⁶ María del Carmen Carretero García: "El comercio español con Puerto Rico: 1809-1814 Etapa de la Regencia Española" en *Revista de estudios de historia social y económica de América*, nº 2, Alcalá de Henares, 1986, pp. 265-293.

⁶⁰⁷ Emilio de Diego García: "La ganadería" en *Puerto Rico bajo la administración española durante la primera mitad del siglo XIX*. Tesis Doctoral. Madrid 2010, página 352.

⁶⁰⁸ Frédérique Lange: "El añil en la Venezuela Ilustrada: una historia inconclusa" en *Revista de Indias*, volumen LVIII, nº 214., Madrid, 1998, pp. 637-653.

Cuadro n° 80

IMPORTACIÓN DE AÑIL POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Venezuela	222	43,27
Nueva España	177	34,50
Cuba	66	12,86
Honduras	22	4,28
Nueva Granada	09	1,75
Puerto Rico	08	1,56
Perú	06	1,17
Río de la Plata	01	0,19
Filipinas	01	0,19
América portuguesa	01	0,19
TOTAL: 10	TOTAL: 513	TOTAL: 99,96%

Además, no se explotaba con un propósito comercial, a diferencia de lo que estaba sucediendo en el mismo tiempo en otras regiones de la América española. En 1774 se registraron las primeras exportaciones de La Guaira, debido a la iniciativa de dos vascos, Pedro de Orrendaín y Antonio Arvide, quienes trajeron el producto de Nueva España a los valles de Aragua, donde se extendió rápidamente dando considerable impulso a Maracay como centro urbano.⁶⁰⁹ El cultivo algodonero en Venezuela presentó una amplia distribución. Se sembró en las vegas de los ríos, en planicies aluviales, en pie de cerros, en sabanas o estepas llaneras y en zonas montañosas. En la Provincia de Caracas, en la de Barinas, en la Provincia de Cumaná y en la Maracaibo. En la primera donde tuvo más importancia se le localizó en 12 jurisdicciones, predominando en los partidos de los Valles de Aragua.⁶¹⁰

El destino principal de estas remesas fue el puerto de Cádiz. Los cinco primeros años (1774-1778) se comercializaron hacia éste: 52.806 libras, equivalente al 64,1% del total exportado. La comercialización del añil durante los años críticos de su implantación corrió a cargo de particulares, siendo sus agentes económicos los comerciantes y los cosecheros. A ellos les correspondió con este comportamiento de empresarios, el rol de pioneros del añil.

Importante subrayar que el cauce para acceder a los mercados extranjeros fue el mercado gaditano, que fungió esencialmente como un centro de

⁶⁰⁹ María Teresa Zubiri Marín: “Algunos productos básicos de la agricultura venezolana en el siglo XVIII: añil, cacao, tabaco.” En *Boletín americanista* n° 47, Barcelona 1997, pp. 249-260.

⁶¹⁰ José Germán Pacheco Troconís: *El añil: historia de un cultivo olvidado en Venezuela, (1767-1870)*. Tesis Doctoral. Cerdanyola del Vallés (Barcelona), 2000, pp. 787-794.

redistribución del añil que llegaba a España. En Europa los principales mercados estaban constituidos por los países del norte, mayormente Gran Bretaña y Holanda. En el sur el centro más destacado fue Génova.

A fines del siglo XVIII, el añil figuraba entre los principales productos de exportación de Venezuela con un promedio anual de 544.608 libras. Hay que resaltar, sin embargo, que el añil venezolano, si bien logró rivalizar en la práctica con el primer productor del momento (Guatemala), se benefició de la actitud voluntarista y proteccionista de la alta administración local, apoyada puntualmente por la Corona.

La decadencia del añil se produce hacia principios del siglo XIX, como consecuencia de una considerable caída de su precio en Europa, debido al incremento de la importación de añil de Asia por parte de Inglaterra.⁶¹¹ Esta afirmación la corrobora el Vigía, pues entre 1800 y 1801 únicamente llegan al puerto de Cádiz 4 remesas.

En segundo lugar aparece Nueva España con la exportación de 117 remesas de añil a Cádiz, o sea, un 34,50% sobre las 513. El puerto de Veracruz absorbe casi exclusivamente toda la exportación. En menor cuantía lo hace Campeche.

La Nueva España se convirtió, desde el siglo XVI, en fuente de abastecimiento de primer orden en lo que respecta al añil hasta bien entrado el siglo XIX. Aludimos la gran importancia que tuvo su cultivo a dos razones. La primera fue que era utilizado como moneda de cambio para productos europeos en las zonas que carecían de recursos mineros, y la segunda fue que la variada e intensa correspondencia entre la metrópoli y sus colonias promovió su explotación y cultivo.⁶¹²

Debemos señalar que Nueva España recibía además parte del añil producido en Centroamérica, no solamente para su embarque en Veracruz (que en ocasiones era preferido dada la inseguridad de los puertos hondureños ante los continuos ataques de piratas), como para uso local, ya que a pesar de que el índigo centroamericano era llevado a los grandes mercados europeos, entre los que se hallaba Cádiz, también se comerciaba con Panamá, Cartagena de Indias, La Habana, Virreinato del Perú y probablemente Quito.⁶¹³

⁶¹¹ Francisco Javier Yáñez: "Compendio de Historia de Venezuela desde su descubrimiento y conquista hasta que se declaró Estado Independiente" en Boletín de la Academia Nacional de la Historia XII. Caracas 1944, página 77.

⁶¹² Mario Humberto Ruz Sosa: "El añil en el Yucatán del siglo XVI". En Revista de la UNAM (Universidad Autónoma de México) Volúmen XII. México 1979, página 131.

⁶¹³ Ibidem... página 143.

Cuba se convierte en el tercer país exportador, a bastante distancia de Nueva España, con 66 partidas de añil remitidas al puerto de Cádiz, es decir, el 12,86% sobre las 513 remesas entradas de este producto colonial. La Habana es el puerto que monopoliza los envíos.

Desgraciadamente sobre el cultivo del añil en Cuba tenemos muy poca información. ¿Por qué? Simplemente porque la capital importancia de que gozaban otros productos agrícolas como el azúcar, café y tabaco en la isla, minimizaron y restaron mano de obra para la dedicación al añil. Sin embargo, ¿por qué se cultivó en Cuba? El valor del añil y sus vastas aplicaciones recomendaban suficientemente su cultivo en la isla de Cuba, cuyos terrenos ofrecen algunas especies silvestres de la planta que lo suministra.

Aunque el uso de esta materia prima colonial en Cuba hay que atribuírsela al francés Gregorio Belaustre en el año 1791,⁶¹⁴ la introductora en la región de Bayamo, Cuba, de la planta Indigora, usada para la elaboración del añil, fue la Sra. María de Agramonte, natural de San Salvador de Bayamo y desde cuya ciudad se propagó su cultivo.⁶¹⁵ A pesar del tiempo que llevaba de fundada, desde el año 1513, hasta 1808 no tuvieron lugar las primeras siembras de añil. Y debe ser cierto, porque a partir de 1809 y hasta el año 1815, según el Vigía, es cuando llegan remesas de añil desde La Habana (que las recibe a su vez de San Salvador de Bayamo) al puerto de Cádiz con regularidad.

En cuarto lugar figura Honduras, que exporta a Cádiz 22 remesas de añil, es decir, el 4,28% sobre el total de las 513 entradas. Los puertos de procedencia hondureños están en su mayoría sin determinar, aunque el Vigía cita los de Omoa y Trujillo.

En la provincia de Honduras el cultivo del añil se planteó como una alternativa en los momentos de la decadencia minera. Fueron prósperos los sembradíos de añil en las zonas bajas de la costa del Pacífico, como la de San Miguel Zapigre, además de los plantíos que tuvo el sabio José Cecilio del

⁶¹⁴ En el mes de mayo de 1797, acudió D. Gregorio Belaustre, de nación francés, al Real Consulado ofreciendo establecer una añilería en una caballería de tierra, con la dotación de diez negros; y esta corporación le prestó 3.500 pesos bajo condiciones que se escrituraron competentemente. La siembra se hizo cerca de Guanajuay a la orilla de un arroyo: el primer año fue perdido al no haberse concluido a tiempo las fábricas; en el segundo, la extremada sequía arruinó la siembra; y en el tercero, las excesivas aguas, formando torrentes impetuosos, arrasaron las fábricas y las máquinas. Esta sucesión de circunstancias desalentaron a Belaustre, que no obstante presentó al Real Consulado siete u ocho quintales de añil, pero de mala calidad. En este ensayo se cultivó el añil silvestre de la isla, que en opinión del Sr. Azcárate, que informó en aquella época, daba un producto mucho más escaso que el de Guatemala. En resumen, el ensayo para el cultivo de añil en Cuba no fue muy rentable que digamos.

(Ramón de la Sagra: "Sobre el añil de Guatemala, cultivado en el jardín botánico de La Habana, y las experiencias que en el mismo se han hecho para fabricarlo por el método de la India." En Anales de Ciencias, Agricultura, Comercio y Artes, La Habana, 1828, pp. 127-140.)

⁶¹⁵ Concepción Teresa Alzola: Trayectoria de la mujer cubana, La Habana (Cuba), 2009, página 228.

Valle e Izaguirre en sociedad con el comerciante sureño Manuel Lucas Sierra.⁶¹⁶

Uno de los municipios (del interior) más importantes en la producción de añil en Honduras, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, era San Vicente, no muy lejos de Tegucigalpa. En efecto, cuando estaba a punto de comenzar el siglo XIX, la agricultura centroamericana pasaba por un momento depresivo ya que tanto la competencia ejercida sobre el añil (y otros productos como cacao, grana y café) como la expansión de la plaga de la langosta generaron el desabastecimiento en alimentos y la falta de stocks de materias primas, no encontrando estas últimas salida en el mercado internacional. Por ejemplo, el añil de Centroamérica tuvo que competir con el cosechado en la India, precisamente en una época de presión naval inglesa sobre los mercantes españoles.⁶¹⁷

El 5,39% restante de la exportación está distribuido entre las áreas que se relacionan a continuación, cuyos envíos de añil al puerto de Cádiz son irrelevantes y ocasionales, salvo en el caso de Filipinas, cuya presencia, aunque exportase únicamente un 0,19% de añil a Cádiz, debemos destacar con un breve comentario. ¿Por qué? Motivos muy importantes, ligados al comportamiento de la oferta y la demanda de tintes, se encontraban tras la preocupación del Estado español, puesto que a sus necesidades propias de esta materia prima para las fábricas reales se sumaba el carácter estratégico de su producción, agudizado en el último tercio del XVIII por el crecimiento redoblado de la demanda mundial de índigo. Los cálculos de un conocedor de la agricultura de la isla, factor de la Compañía de Filipinas entre 1802 y 1810, ratifican la afirmación de la importancia del añil, al arrojar su análisis económico un beneficio para el añil producido en Filipinas del 57%, con lo que ocupaba el tercer lugar en porcentaje de beneficio, apenas superado por la caña de azúcar y el arroz con un 90% y un 60% respectivamente. La confianza de la Compañía en el negocio revela que el añil filipino gozaba de un alto grado de aceptación en el mercado, aun cuando su calidad no alcanzase la de los índigos de mayor reconocimiento comercial.⁶¹⁸

Los envíos protagonizados por Nueva Granada, Puerto Rico, Perú, Río de la Plata, y, por último, la América portuguesa, resultan insignificantes.

⁶¹⁶ De ahí obtuvo su experiencia para formular su tesis de bachiller en la Universidad San Carlos de Guatemala titulada: “Procesos y métodos de combatir la langosta dañina en los sembradíos de añil. (1801). (Leticia de Oyuela: *Esplendor y miseria de la minería en Honduras*. Tegucigalpa 2003, página 100.)

⁶¹⁷ Bernabé Fernández Hernández: *El gobierno del intendente Anguiano en Honduras (1796-1812)*. Sevilla 1997, página 155.

⁶¹⁸ Germán Pacheco Troconis: “El añil comercial en Filipinas: surgimiento, consolidación y ocaso, 1773-1876.” *Revista Illes e Imperis*, nº 6, Universidad Pompeu Fabra. Barcelona, 2002 pp. 101-123.

e) Palo de tinte.

Esta materia prima colonial entra en el puerto de Cádiz en cantidad de 429 remesas, o sea, el 13,09% sobre las 3.276 remesas de dicha clase.

El palo de tinte, originario de México, comúnmente conocido en Campeche, Yucatán y Tabasco con los nombres de palo negro, palo ek', palo tinto y palo de Campeche, y en otros lugares de América como palo sanguíneo, de Nicaragua, del Brasil o de las Indias, es científicamente denominado *Haematoxylum Campechianum*.⁶¹⁹ Del palo de tinte se obtenía la sustancia para teñir lana en negro o en azul y seda y algodón en negro.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, Oaxaca con la grana, Guatemala con el añil, y Tabasco y la Península de Yucatán con grandes reservas de palo tintóreo constituyeron importantes centros para el abastecimiento de tintes al viejo continente.⁶²⁰ La Nueva España era la ruta obligada hacia la metrópoli, no sólo de los metales preciosos, sino también de las sustancias tintóreas.⁶²¹

Cuba es el primer país exportador de palo de tinte al puerto de Cádiz en 1800-1815, con el envío de 207 remesas, es decir, el 48,25%. El único puerto de procedencia cubano es La Habana. Se trata de un producto de reexportación, que desde Nueva España (Campeche o Veracruz) pasa por La Habana en dirección a Cádiz.

En segundo lugar tenemos a Nueva España, que envía 121 remesas de palo de tinte al puerto de Cádiz, es decir, lo que en términos relativos supone el 28,20% sobre los 429 partidas de esta materia prima llegadas a la dársena gaditana. Estamos ante el país cultivador y productor por excelencia del palo de tinte. Los puertos protagonistas de la distribución a la metrópoli, en nuestro caso a Cádiz, son Veracruz fundamentalmente y, en menor cuantía, Campeche.

El palo era transportado de las zonas de explotación a los puertos de salida de dos maneras. Una era llevar el producto por tierra hasta la playa, y de ésta por toda la costa hasta el embarcadero en pequeñas naos. La otra era a través de las corrientes fluviales. En la zona de Campeche los troncos se enviaban

⁶¹⁹ Es un árbol espinoso que llega a medir hasta 15 metros de altura; su tronco es nudoso y retorcido, con un diámetro que oscila entre los 45 y 60 centímetros; su corteza es áspera, de color moreno-grisáceo; sus ramas son algo aplanadas y hendidas; sus hojas compuestas y de folículos anchos y algo cuneadas, de 1 a 3 centímetros de largo, y flores de olor desagradable.

(Maximino Martínez: *Plantas medicinales de la flora mexicana*, México 1959, página 455.)

⁶²⁰ Alicia del Carmen Contreras Sánchez: "El palo de tinte, motivo de conflicto entre dos naciones, 1670-1802" en *Historia de México*. Volumen XXXVII, nº 1, México 1987, pp. 49-74.

⁶²¹ Antonio García-Baquero González: *Cádiz y ...* página 274.

hasta las costas, predominantemente en mulas, y también se empleaban carretas de dos ruedas tiradas por bueyes. A principios de la segunda mitad del siglo XVIII existían tres rutas de palo de tinte que partían del puerto de Campeche con destino a España. Una era la que lo comunicaba directamente a la metrópoli, la otra era vía Veracruz y la tercera era a través de La Habana.

A pesar de que la corona intentaba romper el monopolio comercial de Cádiz, éste continuó fungiendo como el principal intermediario entre las colonias españolas y los países europeos. Además, por su tradición de reexportador, concentraba al mayor número de comerciantes extranjeros con vínculos directos con sus países de origen, hecho que lo convertía en la vía más propicia para colocar el palo de tinte en los mercados europeos.⁶²²

Cuadro n° 81

IMPORTACIÓN DE PALO DE TINTE POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Cuba	207	48,25
Nueva España	121	28,20
España	29	6,76
Estados Unidos	17	3,96
Nueva Granada	11	2,56
Venezuela	10	2,33
Portugal	09	2,09
Puerto Rico	06	1,40
Río de la Plata	04	0,93
Gibraltar	04	0,93
Honduras	03	0,70
América portuguesa	02	0,46
África francesa	02	0,46
Malta	02	0,46
América	01	0,23
Perú	01	0,23
TOTAL: 16	TOTAL: 429	TOTAL: 99,95%

A una diferencia bastante considerable, figura España en tercera posición con 29 partidas de palo de tinte, lo que supone, un 6,76% sobre el total de las 429 entradas de esta materia prima. El caso de España es un caso de reexportación, ya que el país no producía ningún palo de tinte. Los puertos españoles de procedencia que remiten el producto a Cádiz son Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, como puertos principales. Entre otros enclaves portuarios de menor significado se encuentran, Algeciras, Deva y

⁶²² Alicia del Carmen Contreras Sánchez: “Los circuitos comerciales del palo de tinte (1750-1807)” en España y Nueva España: sus acciones transmarítimas: memorias del I simposio internacional, celebrado en la ciudad de México, del 23 al 26 de octubre de 1990. México 1991, pp. 171-198.

Villanueva y Geltrú. Con esta argumentación queremos decir que estos puertos reciben el palo de tinte de las colonias españolas y a su vez lo envían a Cádiz. De ahí esa baja cifra de entradas.

En cuarto lugar figura Estados Unidos con la exportación de 17 remesas, equivalente al 3,96 sobre las 429. Los puertos de procedencia estadounidenses son los clásicos de la fachada atlántica: Nueva York, primero en importancia, Nueva Orleans, Boston, Charleston, Norfolk y, en menor cuantía, Providence, Marblehead y Baltimore, entre otros.

El caso de Estados Unidos es similar al de España, es decir de reexportación. La mayor parte de las exportaciones mexicanas de palo de tinte a tierra estadounidense se hacía por rutas establecidas en el norte, en especial desde Santa Fe, Chihuahua y Texas.⁶²³

Nueva Granada aparece en quinto lugar con el envío de 11 remesas de palo de tinte, o sea, el 2,56% sobre las 429. Los puertos de procedencia neogranadinos son Cartagena de Indias como puerto protagonista de las exportaciones, y en menor cuantía, Santa Marta.

Los bosques neogranadinos producían palo de tinte resinado y gomoso, utilizable no sólo para el autoabastecimiento de la región sino también para la exportación a la metropoli o a otras colonias.⁶²⁴

El resto de las remesas, que significan el 10,27%, lo completan áreas como Venezuela, Honduras, Puerto Rico, Portugal, Perú, Río de la Plata, Gibraltar, América portuguesa, África francesa, Malta y América. Sobre ellos omitimos comentarios, ya que las cantidades de palo de tinte que envían al puerto de Cádiz son irrelevantes.

f) Grana.

La grana o cochinilla es un insecto que parasita las hojas del nopal o tunera. Tiene forma de grano rojizo-negro cubierto por un polvo blanco. Son colocados en las pencas en trapos que se sujetan a los picos de las hojas de las tuneras. Cuando han alcanzado su desarrollo (unos 8 milímetros), se recogen con un cepillo y se colocan al sol o se secan en hornos. El producto final se utiliza para teñir tejidos de grana y carmín. La grana es la materia

⁶²³ Pablo Escalante/Bernardo García/Luis Jáuregui: *Nueva historia mínima de México*. México 2004 página 1851.

⁶²⁴ Varios autores: *Diccionario Geográfico Universal dedicado a la Reina Nuestra Señora (Q.D.G.)*. Tomo IV, Barcelona 1831, página 198.

prima para la obtención de extracto de cochinilla «carmín» y ácido carmínico.⁶²⁵

Existen dos tipos de cochinilla, silvestre y fina. La silvestre es un complejo de ocho especies que crece como una plaga en las huertas de nopal. Su colorante es de mala calidad y de baja concentración. La cochinilla fina se distingue porque su colorante es de buena calidad y alta concentración.⁶²⁶

Entran en el puerto de Cádiz en cantidad de 217 remesas, es decir, el 6,62% sobre el total de las 3.276 remesas de materias primas coloniales.

El principal exportador es el Virreinato de Nueva España, con 181 partidas de grana, que suponen el 83,41% sobre las 217. El único puerto representativo es Veracruz.

La grana-cochinilla fue un producto importante en el comercio internacional y su cultivo y elaboración, que ya tenía una larga tradición en América, conoció un notable incremento en el siglo XIX, a nivel casi del añil, para atender a la mayor demanda de la industria textil, muy pujante tras la revolución industrial. Las principales áreas productoras se ubicaron en Puebla-Tlaxcala y Oaxaca. Ya desde finales del siglo XVI, Oaxaca, desde donde se transportaba la grana a Veracruz para su exportación a Cádiz, pasó a convertirse en el único productor mundial de grana-cochinilla, que España alentaba con su política comercial.⁶²⁷

⁶²⁵ Martha Angélica Morales Vega: Estudio del ciclo biológico de la cochinilla silvestre (Dactylopius sp). Tesis de licenciatura. Jalisco (México), 1994 página 4.

⁶²⁶ M.C. Gildardo Aquino Pérez: “Producción de grana cochinilla” en Revista Sistema de Agronegocios de Traspátio, nº 7, México 1995, pp.1-8.

⁶²⁷ Carlos Sánchez Silva/Miguel Suárez Bosa: “Evolución de la producción y el comercio mundial de la grana cochinilla, siglos XVI-XIX.” en Revista de Indias, Madrid 2006, volumen LXVI, nº 237, pp. 473-490.

Cuadro nº 82

IMPORTACIÓN DE GRANA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Nueva España	181	83,41
España	17	7,83
Cuba	12	5,53
Estados Unidos	04	1,84
Inglaterra	01	0,46
Honduras	01	0,46
Río de la Plata	01	0,46
TOTAL: 07	TOTAL: 217	TOTAL: 99,99%

Pero no toda la grana salía hacia Cádiz controlada por el monopolio real. Se ha señalado que una tercera parte de la producción salía de Nueva España de contrabando por la costa. La grana que llegaba a España tenía distintos destinos. Su comercio europeo era controlado en su mayor parte por los banqueros y los comerciantes de Génova, como lo demuestran los datos encontrados en el Archivo di Stato di Genova. Por otra parte, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, la grana también se comerciaba desde la propia metrópoli y salía por el País Vasco a través del Báltico hacia Rusia, tanto en embarcaciones vascas como inglesas.⁶²⁸

España es la segunda exportadora. Recibe el puerto gaditano una cantidad de 17 remesas de esta materia prima colonial, o sea, el 7'83% sobre el total de las 217 partidas entradas. Los puertos de procedencia son Huelva y La Higuera.

Muy poco podemos comentar sobre la grana-cochinilla en España en nuestro período investigado, salvo que es un caso de reexportación de mercado interior, pues España no produciría esta materia prima hasta 1824 en las Islas Canarias, pero tal hecho queda fuera de nuestro contexto.

Cuba figura en tercera posición con el envío de 12 partidas al puerto de Cádiz, procedentes de La Habana, o sea, el 5,53% sobre las 217 llegadas.

Desgraciadamente, no disponemos de mucha documentación sobre el cultivo y producción de grana en Cuba. Hubo esperanzas de que cuajara esta

⁶²⁸ Atlántida Coll Oliva de Hurtado: "Oaxaca: geografía histórica de la grana-cochinilla" en Boletín de Investigaciones Geográficas, nº 36, México 1998, pp. 71-82.

materia prima en la isla, pero no fue así. Al menos es lo que podemos deducir de lo expresado por la Sociedad Económica de Amigos del País de La Habana.⁶²⁹ Los intentos de plantaciones de tuna brava y tuna blanca, donde parasitaba el insecto, en las sabanas litorales de Guantánamo, playas de Joas, Yateras, Sabana-la-mar, Río Seco, y las demás que siguen la dirección del Sur hasta cruzar Punta Maissi, y de la banda del Norte las mismas playas costaneras por los puertos de Yaguaneque, Tánamo, Nipe y Banes, resultaron en la mayoría de las ocasiones baldíos, y el insecto no se adaptó a parasitar en los cactus, quizás debido a la climatología o las condiciones edafológicas de la isla, distintas a las de Nueva España. Por lo tanto, las remesas de grana que recalán en Cádiz son de reexportación, es decir, han sido importadas por Cuba desde México, para después exportarse de Veracruz a Cádiz.

El 3,22% restante que cubren Estados Unidos, Inglaterra, Honduras y Río de la Plata, es insignificante, por lo que omitimos su análisis.

g) Cascarilla (Quina).

La corteza de la quina fue utilizada por las culturas del Perú y Ecuador como medicamento, antes del descubrimiento del Nuevo Mundo. Durante la segunda mitad del XVIII se realizaron estudios botánicos de varias especies y variedades de quina, incluidas dentro del género *Chinchona* o *Cinchona*, por una leyenda que asegura haber curado (pues constituía un remedio febrífugo combatiendo el paludismo o la malaria) a la condesa de Chinchón, esposa del virrey del Perú, conde de Chinchón.⁶³⁰ La quina, “la más importante planta medicinal de ultramar”, según estas versiones, habría sido descubierta por tanto a comienzos del siglo XVII en el Virreinato del Perú, Corregimiento de Loja, cerca del pueblo de Malacatos (hoy Ecuador).

La quina o cascarilla recalca en el puerto de Cádiz en una cantidad de 148 remesas, es decir, un 4,52 % sobre el total de las 3.276 remesas de esta materia prima colonial.

⁶²⁹ “La isla que tantas mejoras ha adquirido con sus asiduas tareas, si llega a radicar este precioso y fecundísimo plantío, dentro de breves meses sacará de la cochinilla toda la cantidad necesaria para proveer el consumo de su comercio libre, y se complacerá en ver salir esa nueva producción en partidas de registro, así como el azúcar y el café para todas las naciones, aun las más lejanas de nosotros.”

(Joaquín J. Navarro: “Memoria sobre el cultivo del nopal y la cría de la cochinilla” en Memorias de la Sociedad Patriótica de La Habana. Escrito por la Sociedad Económica de Amigos del País (Cuba). Volumen XIII, La Habana (Cuba), 1841, pp. 242-262.)

⁶³⁰ Luis Martín: La conquista intelectual del Perú: El Colegio jesuita de San Pablo, 1568-1767. Barcelona 2001, página 126.

El virreinato del Perú es el primer exportador de cascarilla con 42 remesas, o sea, el equivalente al 28,37% sobre el total de las 148 entradas. El puerto peruano de procedencia es El Callao.

La explotación de la cascarilla es uno de los capítulos más interesantes de la historia económica peruana porque, gracias a ella, se expandió el horizonte geográfico del virreinato con nuevos descubrimientos y con exploraciones de zonas desconocidas en las selvas.⁶³¹ Según Humboldt, la exportación de cascarilla a fines del siglo XVIII fue de 12 a 14 mil quintales al año, de los cuales dos mil correspondían al virreinato de Santa Fe, 110 a Loja, y el resto, o sea la mayor parte, a las provincias altas del Perú. Teniendo en cuenta estos antecedentes, no es extraño que en los albores del siglo XIX y durante su primera década y media, se registrasen esos altos valores de remesas de cascarilla en el puerto de Cádiz.⁶³²

En segundo lugar, figura Río de la Plata, que exporta a Cádiz 29 remesas, procedentes todas ellas del puerto de Montevideo, es decir, el 19,59% sobre las 148 partidas de cascarilla entradas en la dársena gaditana. Podemos afirmar con rotundidad que el área del virreinato de Río de la Plata no producía quina, por lo que la existencia de este producto en tierras rioplatenses se debe a su importación desde el territorio amazónico-andino englobado en las actuales repúblicas de Colombia, Perú, Bolivia y Venezuela. Una vez recibida la cascarilla en Montevideo, desde allí se exportaba a España, sobre todo al puerto de Cádiz.

Cuba aparece en tercera posición de los países exportadores con una aportación de 24 remesas, lo que supone el 19,59% de esta materia prima colonial entrada en el puerto de Cádiz. Con Cuba ocurre lo mismo que con el Río de la Plata: la cascarilla no es originaria de allí, sino que es importada desde el área antes citada.

Con Nueva Granada la situación cambia por completo, porque allí sí prolifera el cultivo y producción de la quina. Son 19 partidas las que son transportadas desde el puerto de Cartagena de Indias, hasta Cádiz, que equivalen al 16,22% sobre las 148 remesas entradas.

⁶³¹ En 1778, el rey de España D. Carlos III mandó al Perú a los naturalistas Hipólito Ruiz y José Pavón, con el fin de estudiar científicamente la cascarilla. En 1790 el mismo rey envió la expedición de Alejandro Malaspina y en ella viajó el naturalista Tadeo Haenke, nacido en Bohemia. Este científico volvió al Perú en 1794 y fue él con quien más dedicación estudió la cascarilla, reconociendo los bosques del sur y los del norte de Bolivia.

(Emilio Romero: *Historia económica del Perú*. Lima, 2006, página 327.)

⁶³² Cristina Ana Mazzeo de Vivó: "El Hombre y el Espacio. Incidencia del norte peruano en la exportación del cacao y la cascarilla", en Hildegardo Córdoba, (Editor). *Espacio, Teoría y Praxis*. PUCP, Lima 1997 pp.199-214.

Cuadro n° 83

IMPORTACIÓN DE CASCARILLA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Perú	42	28,37
Río de la Plata	29	19,59
Cuba	24	16,22
Nueva Granada	19	12,84
Venezuela	09	6,08
Nueva España	09	6,08
España	07	4,73
Portugal	04	2,70
Inglaterra	02	1,35
Puerto Rico	01	0,67
Sin determinar	02	1,35
TOTAL: 11	TOTAL: 148	TOTAL: 99,98%

A finales del siglo XVIII y principios del XIX el comercio de quina en Nueva Granada comenzó a dinamizarse. En parte esta dinamización se debe a tres factores principales. El primer factor fue la creciente demanda de quina que se estableció desde los imperios europeos por el proceso de expansión que desarrollaron por Oriente, sobre el continente Africano y la India. El segundo factor se encuentra en el tipo de explotación realizado en los bosques de Ecuador, de donde se sacaba la mejor corteza, sistema que acabó con gran parte de los bosques quínicos allí existentes, porque no permitía la reproducción de la planta. El tercer factor consistía en que, en su quehacer, botánicos y científicos fueron descubriendo y ubicando nuevos bosques con árboles de quina, a la vez que validaban las nuevas especies.

En la Nueva Granada la corona exigió licencias para llevar a cabo la explotación y el comercio de la corteza de quina. Estas licencias eran otorgadas por la corona después de una minuciosa “revisión de vista” realizada por el jefe de la expedición botánica de la Nueva Granada. José Celestino Mutis.⁶³³ Pese a ello, la amplia demanda económica de la quina provocó un deterioro del paisaje y el agotamiento de los recursos naturales por su uso indiscriminado en los sectores de Cundinamarca, Boyacá, Cauca y el Putumayo.⁶³⁴

⁶³³ Alejandro Ramírez Jaimes: “La corteza de quina en la Nueva Granada a inicios del siglo XIX” en Los efectos de la extracción y exportación de la corteza de quina en el departamento de Soto, Estado soberano de Santander, 1876-1884. Tesis doctoral. Bogotá (Colombia), 2009, pp. 50-52.

⁶³⁴ Ricardo Garzón López/Mauro Adrián Botina Narváez/Edwin Fernando Burbano Rosero: “La utilización de la quina (cinchona sp.) en el tratamiento de enfermedades tropicales en el suroccidente colombiano durante principios del siglo XIX” en Historia Hoy. Aprendiendo en el Bicentenario de la Independencia. Bogotá (Colombia) 2009, página 27.

Venezuela aparece en quinto lugar con 9 remesas de cascarilla, es decir, el 6,08% sobre las 148. Los puertos de procedencia son principalmente los del Orinoco, Maracaibo, Cumaná y Puerto Cabello. En Venezuela existe la quina de Guayana o quina de Nueva Andalucía, llamada también cuspa, que se localiza en la región del Orinoco y pertenece a un género totalmente diferente que no contiene quinina. La quina del Orinoco generó en Caracas un considerable comercio.⁶³⁵

Nueva España figura en sexto lugar con la aportación de la misma cantidad, es decir, 9 partidas, que suponen el 6,08% sobre el total, siendo su único puerto de procedencia Veracruz.

En la época colonial se cultivó en la región de Córdoba, en el estado de Veracruz, con una adaptación muy inferior a la de Venezuela, con lo que el resultado de la producción fue muy escaso. La quina existente en Nueva España era casi toda importada desde Perú, antes de ser exportada a la metrópoli.

El 7,44% que falta (todo son reexportaciones) lo completan países como España, Portugal, Inglaterra y Puerto Rico, más un área sin determinar, todos los cuales aportan cantidades de quina insignificantes.

h) Palo de Campeche.

Alcanzó su auge en el siglo XVIII, cuando incluso los piratas franceses, ingleses y holandeses incursionaron en el comercio de este árbol. Es por ello que desde el siglo XVII importantes plantaciones de Campeche se extendieron a través de América Central y del Sur, llegando a un punto en que para el siglo XVIII, el 95% de la seda, el algodón, la lana y el cuero teñidos en negro, se habían hecho con extracto de palo de Campeche. Por ello se cree que fue el producto más importante durante la época colonial y hasta fines del siglo XIX.⁶³⁶

En el puerto de Cádiz, registramos en nuestro período investigado una cantidad de 55 remesas de palo de Campeche, o sea, el 1,68% sobre el total de las 3.276 remesas de materias primas coloniales entradas.

⁶³⁵ D.M.O. y D.F.P.: Tesoro del Comercio o sea Biblioteca Mercantil que comprende todos los conocimientos útiles y necesarios a los comerciantes. Obra publicada bajo los auspicios de la Real Junta de Comercio de Cataluña. Tomo VII, Barcelona 1837, página 68.

⁶³⁶ Jeannette Aguilar: "Palo de Campeche. Una historia en extinción." En Revista Riviera Maya 307. Sección Biosfera. (17). Cuauhtémoc (México) 1 de Septiembre de 2008, página 4.

Cuadro nº 84

IMPORTACIÓN DE PALO DE CAMPECHE POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Nueva España	18	32,73
España	17	30,91
Cuba	09	16,36
Portugal	07	12,73
Nueva Granada	02	3,64
Santo Domingo	01	1,82
Estados Unidos	01	1,82
TOTAL: 07	TOTAL: 55	TOTAL: 100,00%

Nueva España se encuentra a la cabeza de los países/áreas exportadores con la aportación de 18 partidas de palo de Campeche, o lo que es lo mismo, el 32,73% sobre el total de las 55 entradas. Su único puerto de procedencia es Veracruz, adonde llegaban vía Campeche antes de embarcar para Cádiz.

España, en un caso clarísimo de reexportación, figura en segundo lugar con la aportación de 17 remesas, es decir, el 30,91% sobre las 55 partidas de palo de Campeche entradas. Los puertos de procedencia españoles (a los que llegaba el producto procedente de Veracruz) son los siguientes: Algeciras principalmente, a renglón seguido Santa Cruz Tenerife y, en menor cuantía Sevilla y Tarragona. Desde estos puertos era remitido a Cádiz.

La tercera posición corresponde a Cuba con 9 remesas, o sea, un 16,36% sobre las 55. La Habana es el único puerto de procedencia. Aquí nos encontramos con un similar al de España: un claro ejemplo de reexportación. Los envíos de palo de Campeche parten de Veracruz hacia La Habana y de allí rumbo a la metrópoli, en nuestro caso a Cádiz.

En cuarto lugar se sitúa Portugal con 7 remesas de palo de Campeche enviadas al puerto de Cádiz, es decir con un 12,73% sobre las 55. Otro ejemplo de reexportación. El único puerto de procedencia es el de Lisboa.

Dentro del 7,28% restante (Nueva Granada, Santo Domingo y Estados Unidos) figuran cantidades insignificantes que no juegan un papel relevante en el comercio del palo de Campeche en nuestro período investigado.

i) Sebo.

La grasa de origen animal (se supone que de ganado vacuno o bovino) queda registrada en el puerto de Cádiz, en cantidad de 46 remesas, es decir el 1,40% sobre las 3.276 partidas de materias primas coloniales.

El Río de la Plata encabeza la lista de las áreas exportadoras de sebo animal a la dársena gaditana con 43 remesas, es decir el 93,48% sobre las 46 entradas de esta materia prima colonial. Los puertos de procedencia son Montevideo principalmente y, en menor grado, Buenos Aires.

Una de las principales actividades económicas del Río de la Plata era la explotación ganadera, como ya dijimos. Los mercados externos eran esenciales para el desarrollo de la economía local. La demanda europea de productos ganaderos, sobre todo de España, y en nuestro caso de Cádiz, y la relativa accesibilidad de las exportaciones de la zona, sobre todo después de 1778, dieron nuevo auge a la producción de cueros, sebo, y carnes desecadas y saladas en la zona del litoral, alrededor de la ciudad de Buenos Aires.⁶³⁷

En segundo lugar, a una distancia considerable del Río de la Plata, aparece la América portuguesa (Brasil) con tan sólo 2 remesas, o sea, el 4,35% sobre las 46 entradas. El puerto de procedencia es Río de Janeiro.

Por último, Venezuela cierra el cuadro nº 85 con la aportación insignificante de 1 remesa de sebo enviada al puerto de Cádiz (2,17%), procedente de la provincia de la Guayana.

Cuadro nº 85

IMPORTACIÓN DE SEBO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Río Plata	43	93,48
América portuguesa	02	4,35
Venezuela	01	2,17
TOTAL: 03	TOTAL: 46	TOTAL: 100,00%

j) Caoba.

La madera de caoba es la madera más apreciada del mundo. Las características de esta madera, que va del color rojizo moderado a pardo

⁶³⁷ Sandra Olivero: “El comercio ilícito en el Río de la Plata: el pago de la Costa en el siglo XVIII” en *Temas Americanistas*, nº 18, Sevilla 2005, pp. 56-69.

rojizo claro, con olor escaso, textura homogénea, grano fino, fácil de trabajar y con facilidad para tomar los barnices y ser pulida, han hecho de ella un objetivo codiciado. La caoba ha sido usada desde tiempos precolombinos. A la llegada de los europeos a América se le consideró la especie maderable más valiosa de los bosques tropicales. En 1629, con el propósito de aprovechar la caoba, la Armada española transfirió de Cuba a Veracruz su principal astillero. Empresas madereras europeas apreciaron también las cualidades de la caoba para la reparación y construcción de barcos.⁶³⁸

Los españoles utilizaron para construir barcos en el siglo XVI la caoba procedente de Santo Domingo y de las Bahamas. En Europa, con la excepción de Holanda, se utilizó primero la caoba en la ebanistería en el siglo XVIII.

En el puerto de Cádiz se registra en nuestro período investigado una cantidad total de 33 remesas de caoba, es decir, el 1,00% sobre el total de las 3.276 remesas de materias primas coloniales entradas en la dársena gaditana. Cuba se lleva la palma en las exportaciones de caoba a Cádiz, con la aportación de 19 remesas, o sea, el 57,57% sobre las 33 partidas entradas, más de la mitad de las exportaciones. El puerto de procedencia es La Habana.

No hay mucha documentación disponible sobre el cultivo y producción de la caoba en Cuba durante nuestro período investigado. No obstante, argumentaremos que durante los primeros años del siglo XIX tuvo lugar una enorme tala por compañías privadas que exportaron enormes cantidades de maderas nobles (entre ellas la caoba) a Europa y por consiguiente a España, en nuestro caso a Cádiz, y también a Estados Unidos. ¿Se enviaron a España grandes partidas de madera para la industria naval dado el agotamiento de los bosques españoles? Rotundamente afirmamos que sí. Los bosques cubanos suplieron la escasez de bosques de la metrópolis como lo demuestra los envíos de madera de caoba hacia el arsenal de Cádiz, con el objeto de dejar descansar los montes de España para que pudieran repoblarse.⁶³⁹

⁶³⁸ María Angélica Navarro-Martínez: “La Caoba. Más de un siglo de aprovechamiento” en Riqueza biológica de Quintana Roo, un análisis para su conservación. Tomo 1. Capítulo 4: En busca del equilibrio/uso, manejo y conservación de especies nativas. México 2011, pp- 212-218.

⁶³⁹ Miguel Jordán Reyes: La desforestación de la isla de Cuba durante la dominación española (1492-1898). Tesis Doctoral. Madrid 2006, página 73.

Cuadro n° 86

IMPORTACIÓN DE CAOBA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Cuba	19	57,57
Nueva España	03	9,09
Puerto Rico	03	9,09
Nueva Granada	02	6,06
Venezuela	02	6,06
Estados Unidos	02	6,06
Honduras	01	3,03
Santo Domingo	01	3,03
TOTAL: 08	TOTAL: 33	TOTAL: 100,00%

Nueva España figura como segundo exportador de caoba. Sus envíos al puerto de Cádiz son casi imperceptibles en comparación con los de Cuba. Tan sólo 3 remesas de caoba, que equivalen al 9,09% sobre las 33 entradas totales. El puerto de procedencia es Veracruz. En el sur de Veracruz la tala y venta de árboles de caoba se desarrolló desde finales del siglo XVIII.⁶⁴⁰ hasta finales del Porfiriato. La comercialización de la caoba y cedro era la principal actividad, pues estas maderas eran altamente apreciadas en Europa y Estados Unidos, como ya se refirió, para la construcción armado de barcos, elaboración de muebles y durmientes de ferrocarril.

Puerto Rico ocupa el tercer lugar con la aportación de idéntica cantidad de remesas que Nueva España, es decir, 3, o lo que es lo mismo el 9,09% sobre las 33 partidas de caoba entradas. El puerto de procedencia se desconoce. La caoba, la madera de ebanistería por excelencia y probablemente el árbol maderable más valioso de la América tropical, no es oriundo de Puerto Rico. La enviada a Cádiz era importada de Santo Domingo y de Honduras.

El virreinato de Nueva Granada y la capitánía general de Venezuela con un 6,06% de exportación de caoba cada una a Cádiz, no producen caoba, de lo que se deduce que estamos ante un claro ejemplo de reexportación.

Igual podemos decir de Estados Unidos, que aporta también un 6,06% en la exportación de esta materia prima colonial.

⁶⁴⁰ Héctor Luis Zarauz López: "Integración comercial durante el siglo XIX: el caso de la explotación de caoba en el sur de Veracruz." En *Revista de Historia, Soicidad y Cultura Ulúa*, volumen 1, n°. 2, julio-diciembre 2003, Veracruz (México) pp. 135-170.

Por otra parte los envíos de Santo Domingo y Honduras son irrelevantes, caso extraño porque sí son áreas en que se da la caoba, con un 3,03% ambas.

k) Palo brasil o brasilete.

El palo brasilete (tinte rojo) son dos especies de leguminosas: *Caesalpinia vesicaria*, conocida en México como curuqua, hoitzquahuitl, palo de Brasil, etc., y *Haematoxylon brasileto*, conocido como árbol de Brasil, azulillo, brasilillo, marismeño, palo de tinta, ibirapitanga, etc.

El árbol se extiende por la región costera atlántica de Sudamérica, desde Río Grande do Norte hasta Río Grande do Sul, área dominada por el macizo montañoso de Serra do Mar y con altitudes máximas de 900 metros sobre el nivel del mar. En toda esta región costera, era muy abundante.

Entra este producto en el puerto de Cádiz en 1800-1815 en cantidades de 30 remesas, o sea, el 0,91% sobre las 3.276 partidas de materias primas coloniales.

Portugal, como metrópoli de Brasil, es el primer país exportador de palo a Cádiz con la aportación de 15 envíos, es decir el 50,00% sobre las 30 registradas. El puerto único de procedencia es Lisboa, adonde se supone que llega el palo brasilete procedente de Pernambuco, Río de Janeiro o Bahía, ciudades brasileñas donde se cultiva y produce. Portugal, por tanto se convierte en un país reexportador de la materia en cuestión.

Cuadro n° 87

IMPORTACIÓN DE PALO BRASIL O BRASILETE POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Portugal	15	50,00
Nueva Granada	08	26,67
Venezuela	05	16,67
Cuba	01	3,33
Puerto Rico	01	3,33
TOTAL: 05	TOTAL: 30	TOTAL: 100,00%

Nueva Granada ocupa la segunda posición con la aportación de 8 remesas de palo brasilete, o lo que es lo mismo, el 26,67% sobre las 30 registradas. Cartagena de Indias es el puerto protagonista de los envíos y, en menor grado, Santa Marta.

Las rutas legales de transporte, dentro de la Nueva Granada iban desde los lugares de extracción hasta los almacenes y puertos de distribución hacia Europa y Estados Unidos. El recorrido se iniciaba en los lugares de corte, continuaba con el transporte de la materia prima en mula hasta los almacenes reales como Remolino y Sitio Nuevo a orillas del Magdalena y finalmente a Cartagena, donde se embarcaba a Europa.⁶⁴¹

Venezuela aparece en tercer lugar con 5 envíos de palo brasilete, es decir, el 16,67% sobre las 30 entradas. Los puertos de procedencia más importantes son dos, por este orden: La Guaira y Maracaibo. Consideramos muy poca la cantidad de palo brasilete llegado de Venezuela a Cádiz, según el Vigía, y en ello coincide Manuel Lucena Salmoral al corroborarlo en su interesante trabajo del tráfico entre La Guaira y los puertos andaluces, cuando afirma que en una muestra de los cargamentos de 39 buques que traficaron entre Cádiz y La Guaira en 1809, cifras menores constituían los cargamentos de madera de palo brasilete sobre otras materias primas.⁶⁴²

Finalmente, la presencia de Cuba y Puerto Rico es insignificante.

1) Palo moralete.

Procede del árbol del moral de 20 metros de altura y 45 centímetros de diámetro, cuya área de distribución se extiende desde México (vertientes del Golfo y área del Pacífico) hasta América del Sur, en la zona tropical. De madera dura, conocida por su resistencia a podrirse, produce un colorante amarillo llamado machurina que se utiliza para teñir fibras textiles. De la corteza del tallo se extrae también una estopa gomosa utilizada en el calafateo de buques.

En el puerto de Cádiz se registra una cantidad de 23 remesas, equivalentes solamente al 0,70% sobre la entrada de las 3.276 remesas de materias primas coloniales en la dársena gaditana.

⁶⁴¹ Antes del Reglamento de Libre Comercio, la ruta común de casi cualquier exportación americana a España salía de Cartagena de Indias, pasando en general por Veracruz y La Habana. Después otros puertos españoles como Barcelona y La Coruña comenzaron a recibir también barcos americanos, pero Cádiz continuó de lejos en el primer lugar en el comercio con más del 80% de las llegadas. Los puntos intermedios también aumentaron ahora que los barcos podían parar, legalmente, en más puertos del Atlántico. (Camilo Alfonso Torres Barragán: Un rojo fugitivo: extracción, circulación y consumo del palo de brasil de la Nueva Granada. (1770-1850). Colombia 2013, pp. 55-56.

⁶⁴² Manuel Lucena Salmoral: "Características del comercio entre La Guaira y los puertos andaluces durante la Revolución Caraqueña: 1808-1812", en Actas de las I jornadas de Andalucía y América, Tomo I. Huelva, 1981, pp. 149-166.

Cuadro n° 88

IMPORTACIÓN DE PALO MORALETE POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Nueva Granada	13	56,52
Cuba	04	17,39
Venezuela	03	13,04
Nueva España	02	8,69
Puerto Rico	01	4,35
TOTAL: 05	TOTAL: 23	TOTAL: 99,99%

Nueva Granada figura en primer lugar en cuanto a los países exportadores se refiere, con unos registros de 13 partidas de palo moralete, o sea, el 56,52% sobre los 23 entrados en el puerto de Cádiz. Los puertos de procedencia son Cartagena de Indias y Santa Marta, los dos enclaves portuarios con más intensidad de tráfico del virreinato.

Cuba figura en segundo lugar con la exportación de 4 partidas, es decir, el 17,39% sobre las 23 entradas de palo moralete. Su puerto de procedencia es La Habana. Destacar que este producto no es autóctono de la isla de Cuba, luego sus envíos proceden previamente de México, antes de partir de la capital cubana rumbo al puerto de Cádiz. Es evidente que la isla es reexportadota de esta materia prima tintórea.

Venezuela aporta 3 remesas (13,04%) en sus envíos a Cádiz. Los puertos de procedencia son La Guaira, posteriormente Cumaná y Maracaibo.

Nueva España y Puerto Rico que cierran el cuadro n° 88 como exportadores de palo moralete, aportan un porcentaje insignificante del producto, un 8,69% y un 4,35% (2 y 1 remesas, respectivamente).

Otros productos, en menor cuantía, que recalán en la dársena gaditana son las que se detallan a continuación.

Madera colonial 19 remesas, es decir, el 0,58% sobre el total de las 3.276 entradas. Procedente de Cuba (8 remesas), Nueva España, (5), Venezuela (3), América inglesa (1), Nueva Granada (1) y, finalmente, El Río de la Plata (1).

Astas de toro: 15 partidas (0,46% sobre las 3.276 remesas). Proceden de Portugal (7), Venezuela (3), Irlanda (2), América portuguesa (2) y Puerto Rico (1). La representación de los países europeos constituye, probablemente, un caso de reexportación.

Chapas de asta: 14 remesas (0,43%). Arriban desde El Río de la Plata (13) y Portugal (1)

Carey: 13 partidas (0,40%). Llegan de Cuba (6), Nueva Granada (3), Nueva España (2), Perú, (1) y Estados Unidos (1).

Cedro: Esta magnífica madera utilizada para mobiliario aparece en 12 remesas (0,37%). Proceden de Nueva España (9), Nueva Granada (2) y Cuba (1).

Cabezas de suela: 9 partidas (0,27%). Procedentes de Cuba (4), Nueva España (2), Nueva Granada (2) y Río de la Plata (1).

Palos gateados: 9 remesas (0,27%). Llegan de Nueva España (6), Venezuela (2) y Nueva Granada (1).

Granilla: 8 remesas (0,24%). Arriban desde Nueva España (6) y Cuba (2).

Palo guayacán: 8 remesas (0,24%). Enviadas desde Cuba (3), Venezuela (3), Nueva Granada (1) y Portugal (1).

Lana de vicuña: 7 partidas (0,21%). Llegan de Perú (6) y del Río de la Plata (1).

Cueros de caballo: 5 envíos (0,15%). Remitidos desde el Río de la Plata (4) y Nueva Granada (1).

Cueros de venado: 5 remesas (0,15%). Proceden exclusivamente de Venezuela.

Copal: 4 remesas (0,12%). Llega de Nueva España (3) y de Cuba (1).

Salitre: 3 remesas (0,09%). Remitidas desde Perú.

Pieles de cabrío: 3 partidas registradas (0,09%). Proceden de Nueva España (2) y de Francia (1).

Palo de ébano. Un total de 3 partidas (0,09%). Llegan de América francesa (1), España (1) y Cuba (1).

Cordobanes: 2 remesas (0,06%). Representados por Venezuela (1) y Cuba (1).

Peletería: 2 remesas (0,06%). Llegan de América inglesa (1) y Francia (1)

Puntas de asta: 2 partidas (0,06%). Enviadas desde El Río de la Plata.

Raicilla: 2 partidas. (0,06%). Procedentes de Cuba (1) y Nueva Granada (1).

Colmillos de elefante: 2 envíos (0,06%). Arriban desde Venezuela (1) y Marruecos (1).

Pieles de cíbolo: 2 partidas (0,06%). Vienen de Nueva España.

Cueros de toro. 2 remesas (0,06%). Remitidos desde Venezuela (1) y El Río de la Plata (1).

Finalmente con 1 remesa, es decir, el 0,03% sobre el total de las 3.276, figuran los siguientes productos con sus correspondientes procedencias.

Cueros de diferentes animales (Río de la Plata). Cueros salados (Marruecos). Cueros de vacuno (Venezuela). Palo fustete (Cuba). Palo de café (Cuba). Palo de Jacarandá (Perú). Palo de Vera (Venezuela). Palo de Copite (Nueva España). Palo de Caoba (Santo Domingo). Nácar (Nueva España). Pieles de chivo (Nueva España). Pieles de cisne (Nueva España). Pieles de lobo (Río de la Plata). Pieles de nutria (Río de la Plata). Pieles de vicuña (Perú). Pieles de alpaca (Perú). Medias suelas (Nueva Granada). Lana de alpaca (Perú). Polvo de grana (Cuba). Suelas curtidas (Cuba). Grasa de ballena (América inglesa). Sangre de drago (Nueva Granada). Polvo de elefante (Puerto Rico). Grasa (Nueva España). Crin (Río de la Plata). Algodón despepitado (Perú) y, finalmente, Tafiletes de la América portuguesa.

5. MATERIAS PRIMAS NO COLONIALES.

Las materias primas no coloniales entran en el puerto de Cádiz en cantidad de 2.976, que suponen un 7,50% sobre el total de las 39.676 remesas que recalán en el referido puerto. Estas materias primas son las que se relacionan a continuación.

a) Carbón vegetal.

El carbón vegetal tiene múltiples usos: a) como combustible -uso mayoritario- no sólo doméstico sino también industrial, b) para la fabricación de carbón activado, c) en la metalurgia del hierro, d) en la fabricación de pólvora, y e) como absorbente. El uso del carbón vegetal en metalurgia ha perdurado hasta nuestros días, aunque otros combustibles lo han reemplazado casi por completo en la actualidad.⁶⁴³

Aparece en la dársena gaditana con un registro de 644 partidas que equivalen al 21,64% sobre el total de las 2.976 materias primas no coloniales.

España ostenta la primera posición con un total 509 partidas, o sea, el 79,03% sobre las 644. Los puertos de procedencia son Denia, Alicante, Alcudia, Ibiza y Mallorca y otros que no se especifican de la costa del Levante español, además de los de la provincia de Huelva (La Higuerita, Ayamonte, Cartaya, Huelva y Moguer) y, en menor cuantía, de La Coruña, Ribadeo, Camposancos, Ceuta, Tarifa, Algeciras, Estepona y Melilla.

La saca de leñas y la corta de madera, a principios del siglo XIX, para hacer carbón vegetal, serían actividades muy generalizadas entre las poblaciones rurales de la Sierra y el Andévalo onubenses, desde se transportaba a los puertos de Huelva citados, para a continuación embarcar el producto con destino a Cádiz.⁶⁴⁴ Fue tan decisiva la aportación de Huelva en la producción de carbón en nuestro período investigado que, incluso en sus tierras marginales no cultivadas (pastos, monte de bellota -encinas,

⁶⁴³ J. Ángel Menéndez Díaz: *El carbón en la vida cotidiana: De la pintura rupestre al ascensor espacial*. Oviedo 2012, pp. 55-57.

⁶⁴⁴ Vicente Jurado Doña: "La dehesa de la Sierra de Huelva: un patrimonio cultural, histórico y ambiental", en: *XXII Jornadas de la Comarca de la Sierra*. Higuera de la Sierra (Huelva), Diputación Provincial de Huelva, 2010, pp. 117-132.

alcornoques-, monte bajo, playas marismas y los baldíos en los que no había penetrado el arado), los vecinos obtenían carbón vegetal.⁶⁴⁵

La producción de carbón vegetal como fuente energética básica en Mallorca es muy antigua y se prolongó hasta la década de los sesenta del siglo XX. De esta actividad relacionada con la explotación forestal han quedado numerosas muestras, y especialmente en un entorno tan proclive como el de la Serra de Tramuntana, escenario de una frenética actividad que se produjo a lo largo de siglos y que constituyó uno de los principales recursos de subsistencia para una parte importante de la población de los pueblos de la comarca. En las montañas del término municipal de Calvià aun quedan evidencias de la intensa actividad desarrollada en sus bosques para la obtención del carbón vegetal. No es extraño, por lo tanto, que destacasen sus envíos al puerto de Cádiz en nuestro período investigado.⁶⁴⁶ Agregamos a España las 31 remesas, o lo que es lo mismo, el 4,81% sobre el total de las 644, que llegan de Levante (especialmente carbón de la región valenciana) porque se trata de la costa levantina española, ya que el producto llega en embarcaciones menores.

En segundo lugar aparece Portugal con la exportación de 47 partidas de esta materia prima, es decir, el 7,30% sobre el total de las 644 remesas de carbón vegetal entradas. Faro, Tavira y, en menor cuantía, Vilanova de Portimão son los puertos de procedencia. Tenemos muy poca información de la producción de carbón vegetal en Portugal ya que es escasa, aunque podría darse el caso de que se procediese a su elaboración en Tras-os-montes o la Serra da Estrela y desde estos lugares se transportase a los puertos citados del Algarve portugués para su destino a Cádiz. También cabe la posibilidad (por la que más nos inclinamos) de que ese carbón vegetal en vez de producción propia, sea de reexportación, probablemente importado de Inglaterra, en partidas desde el puerto de Plymouth hasta Lisboa, merced a la alianza luso-británica en la guerra de la Independencia española, ya que es entre 1810 y 1812 cuando tiene lugar la entrada del producto desde Portugal en el puerto de Cádiz.

Inglaterra aparece en cuarto lugar con el envío de 27 partidas de carbón vegetal, es decir, un 4,19% sobre el total. Los puertos de procedencia son Newcastle fundamentalmente, y a continuación, en menor cuantía, Londres, Falmouth, Plymouth, Darmouth, Islas Scilly y Liverpool.

⁶⁴⁵ Jacinto de Vega Domínguez: "Notas sobre la tierra en la villa de Huelva a mediados del siglo XVIII" en *Revista Studia histórica. Historia Moderna*, nº 5, Salamanca, 1987, pp. 299-311.

⁶⁴⁶ Daniel Albero Santacreu: "Sitges y barracas de carbonero" en *Calvià. Patrimonio cultural*. Volumen II. Manuel Calvo Trías/Antonio Aguarales García, coordinadores. Calvià (Mallorca). Mayo de 2012, pp. 571-579.

En Inglaterra durante la primera mitad del siglo XVIII, para la fundición de hierro, todavía se utilizaba la indispensable ayuda del carbón vegetal, que se prolongó hasta las últimas décadas del mismo, en que fue reemplazado por el carbón mineral con la irrupción de la Revolución Industrial, originada en el citado país. Por lo tanto, al liberarse esa industria básica que son el hierro y el acero de su enorme dependencia del abastecimiento de madera, prácticamente dejó de producirse carbón vegetal.⁶⁴⁷

Cuadro n° 89

IMPORTACIÓN DE CARBÓN POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	509	79,03
Portugal	47	7,30
Levante	31	4,81
Inglaterra	27	4,19
Gibraltar	10	1,55
Escocia	04	0,62
Irlanda	04	0,62
Francia	01	0,15
Marruecos	01	0,15
Reino de Cerdeña	01	0,15
Sin determinar	09	1,40
TOTAL: 10	TOTAL: 644	TOTAL: 99,97%

El resto de carbón vegetal, un 4,64% sobre el total de las 644 remesas, proviene de Gibraltar, Escocia, Irlanda, Francia, Marruecos, Reino de Cerdeña y un país sin determinar: son remesas irrelevantes y ocasionales que no merecen mayor comentario.

b) Madera.

Barcos mercantes y navíos de guerra, en definitiva, la construcción naval a gran escala, obligó a las principales potencias europeas a establecer políticas madereras de abastecimiento, no sólo desde sus territorios europeos, sino en sus posesiones de ultramar. La dinámica bélica suponía la construcción de flotas de combate tan grandes que necesitaban ingentes cantidades de madera para su construcción. Francia, Inglaterra, Holanda y España, desde finales del XVII y principios del XVIII, para mantener su poderío militar empezaron a depender de otras regiones, alcanzando gran

⁶⁴⁷ Rafael Calduch Cervera: "La estructura económica internacional del siglo XIX" en Revista Estudios Internacionales de la Complutense. Volumen 8, n° 3, pp. 35-81, Madrid 2006.

importancia los bosques de Escandinavia y los de las llanuras de Europa nororiental. Mientras que Francia había desarrollado unas leyes forestales (Leyes de Colbert) que le permitían mantener una independencia en declive, el resto de los países europeos dependían de abastecimientos externos casi en su totalidad.⁶⁴⁸ La denominación de madera del Norte se aplicaba a la perteneciente a varias especies, como roble, pino y pinabete, procedentes de Suecia, Noruega, Rusia, Prusia y otras regiones de Europa septentrional.⁶⁴⁹

Durante el siglo XIX el declive de la construcción naval no supuso la desaparición del comercio de maderas, sino que, lejos de esta posibilidad, la selección de maderas para construcción y ebanistería condujo al desarrollo de núcleos de comercio internacional.

La madera entra en la dársena gaditana con 614 partidas, o sea, el 20,63% sobre las 2.976 remesas de materias primas no coloniales.

Cuadro nº 90

IMPORTACIÓN DE MADERA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	281	45,46
Suecia	79	12,86
Finlandia	59	9,61
Portugal	55	8,96
Noruega	37	6,03
Rusia	22	3,58
Prusia	22	3,58
Dinamarca	19	3,09
Países Bajos	15	2,44
Inglaterra	09	1,46
Gibraltar	07	1,14
Reino de Etruria	03	0,49
Francia	02	0,32
Reino de Nápoles	02	0,32
Ducado de Toscana	01	0,16
Estados Unidos	01	0,16
TOTAL: 16	TOTAL: 614	TOTAL: 99,96%

⁶⁴⁸ Este hecho propició que los principales bosques cercanos a los países en guerra estuvieran sometidos al dominio y apetencia territorial de los contendientes. Tal fue así que las vías del Báltico se convirtieron en territorio a proteger para el abastecimiento de madera. En el intervalo de 1658 a 1814, la flota inglesa tuvo que trasladarse al Báltico unas veinte veces para mantener abiertos los principales puertos de suministro, alcanzando gran relevancia el de Riga.

(Luis García Esteban: "El comercio de la madera en el siglo XIX" en *Revista AITIM (Asociación de Investigación Técnica de las Industrias de la Madera)*, nº 199. Madrid mayo-junio de 1999. Página 1.

⁶⁴⁹ *Ibidem*.

España figura en primer lugar, con la aportación de 281 remesas, que suponen el 45,46% sobre las 614. Como enclaves portuarios fundamentales, tenemos primero a Camposancos, Ayamonte, Huelva y Sevilla. Luego, en menor grado están, La Coruña, Pontevedra, Marín, Baiona, Vigo, La Guardia, Villajuan, Muros, El Carril, Figueras, Castropol, Navia, Gijón, Avilés, Moguer, Lepe, Cartaya y, finalmente, Algeciras.

A finales del siglo XVIII y principios del XIX, Galicia inicia la primera fase de una de las transformaciones más trascendentales de la historia de su paisaje: los pinares, que lentamente habían conquistado las orillas del bajo Miño, comienzan a ser objeto de una explotación racional orientada a la producción intensiva. Las tablas de pino de Camposancos se comercializaban en La Coruña, compitiendo con las procedentes de los puertos del norte portugués que hasta entonces habían copado el mercado de esta especie, cuestión de la que se lamentaban los ilustrados de la época por la fuga de capital que suponía para Galicia.⁶⁵⁰ De ahí la importancia que tuvo Camposantos como puerto protagonista en sus envíos de madera a Cádiz.

Con respecto a la madera de Ayamonte, la más explotada fue también la de pino, que se utilizaba para la construcción de casas y, en menor medida, para abastecer a los astilleros locales (recuérdese la gran cantidad de barcos ayamontinos que recalán en el puerto de Cádiz). Tal valor suponía para los comerciantes ayamontinos el abastecer de madera a Cádiz que incluso se prohibió la venta de leña de alcornoque en el término municipal onubense, y por tanto nadie podía entrar en las tierras comunales con carretas para su corta. Se distinguieron tres zonas: una situada a levante de Ayamonte desde el lugar del Pinillo hasta La Redondela, donde había fundamentalmente pinos y algunos alcornoques; otra, al norte de la villa, consistente en un amplio territorio que se estimó en 5.500 fanegas con pinos, alcornoques, encinas y monte bajo; y, finalmente, una última zona al sur, en la llamada isla de la Torre, Moral y Canelas, había una parcela de unas 200 fanegas de tierra arenosa, no apta para cultivar, cubierta de retamas y algunos pinos muy diseminados. Estas tres áreas estaban destinadas, aparte de para consumo propio, mayormente para producir madera con destino a Cádiz para la construcción naval.⁶⁵¹

⁶⁵⁰ Luis Guitián Rivera: “La destrucción histórica del bosque en Galicia. Cap.5. La exportación de madera.” en *Historia Ecológica de Galicia. Revista Semata. Ciencias Sociales y Humanidades*. Editores Luis Guitián Rivera y Augusto Pérez Alberti. Volumen 13. Santiago de Compostela, 2001, pp. 129-131.

⁶⁵¹ Antonio Manuel González Díaz: “Ordenanzas del Marquesado de Ayamonte, año 1702. Ordenación del territorio y regulación de los recursos” en *Huelva en su Historia*. Volumen 12. Huelva 2005, pp. 257-283.

Con tan amplia riqueza forestal había razones de sobra para la exportación de madera a Cádiz, independientemente de que se autoabasteciera la propia Ayamonte. Es significativo que la vigilancia de su Marquesado correspondía al Departamento de Marina de Cádiz, a través del Subdelegado de Marina.

La presencia de madera procedente de Sevilla en el puerto de Cádiz únicamente tiene su explicación en la extracción de esta materia prima de la Sierra Norte de la provincia de Sevilla, que incluye parcial o totalmente los municipios de Alanís, Almadén de la Plata, Cazalla de la Sierra, Constantina, Guadalcanal, Las Navas de la Concepción, El Pedroso, La Puebla de los Infantes, El Real de la Jara y San Nicolás del Puerto. Desde todas estas localidades son transportadas a la ciudad hispalense los cargamentos de madera para remitirlos a Cádiz. Conjunto de sierras de lomas suaves, donde predominan las zonas adhesadas de encinas, alcornoques, castaños, pinos y eucaliptos. Estas tres últimas eran las variedades de madera que fundamentalmente se enviaban al puerto gaditano. Mientras que la madera de pino y eucalipto era destinada a la fabricación de mobiliario para las viviendas, singular uso adquiría la de los castaños de mayor porte, cuya madera de aserrío se empleaba tradicionalmente en la elaboración de duelas para tonelería, tan importantes en el movimiento portuario, vallas, elementos de construcción, etc. Pero sobre todo, el transporte de toda esta madera sevillana al puerto de Cádiz tenía un objetivo principal: su utilización para la construcción naval.⁶⁵²

A distancia bastante considerable de España, en segundo lugar, figura Suecia, que registra una exportación de 79 remesas de madera, lo que traducido a términos relativos significa un 12,86% sobre el total de las 614 entradas en el puerto de Cádiz. Entre los puertos de procedencia tenemos a Estocolmo y Gotemburgo como puertos principales que llevan el mayor peso del tráfico de madera y, en menor cuantía, como secundarios, tenemos a Karlskrona, Norrköping, Uddevalla, Umeå, Isla de Gotland, Kalmar y Västervik.

El bienestar de la población sueca se ha forjado, hasta un punto considerable, a base de madera. El corte y quema ocupó un importante lugar en la colonización del norte y en el desarrollo de la cultura y la economía nórdicas. La posición de Suecia como potencia industrial se basó en su industria minera: la producción de hierro y cobre introdujo nuevas presiones sobre los bosques y consumió enormes cantidades de madera.

⁶⁵²Fernando Gallardo Cruz: "El castaño en el parque natural Sierra Norte de Sevilla" en Montes, revista de ámbito forestal, nº 69, Madrid 2002, pp. 18-24.

En definitiva, durante la primera década y media del siglo XIX, Suecia era un exportador importante de madera hacia la Europa continental, sobre todo a España, donde destacaron los cargamentos de madera (especialmente de pino) enviados al puerto de Cádiz.⁶⁵³ Aunque en Suecia hubo deforestación, especialmente en las inmediaciones de las ciudades, no fue tanta como más al sur (España, Francia, Portugal) donde la presión demográfica era mayor.⁶⁵⁴

Finlandia aparece en tercer lugar, con la aportación de 59 partidas, o sea un 9,61% sobre las 614. Los puertos desde donde se remiten los cargamentos de madera, son los de Loviisa, Helsingford (actual Helsinki), Abo, Vexala y Karleby.

En los pueblos costeros de Finlandia el comercio con España constituía una antigua tradición. Las exportaciones directas de productos madereros comenzaron a fines del siglo XVII y continuaron hasta bien entrado el siglo XX. En cierto sentido esta conexión era bastante natural. Como España carecía de madera y Finlandia carecía de sal, dicho comercio se ajustaba perfectamente al principio de las ventajas comparativas y de la división internacional del trabajo.⁶⁵⁵

Portugal ocupa la cuarta posición entre los países exportadores de madera al puerto de Cádiz, con una cantidad de 55 remesas, es decir, el 12,86 % sobre las 614. Los enclaves portuarios portugueses desde donde se remiten las partidas de esta materia prima son Viana do Castelo, ciudad con mayor peso en la exportación, seguida de Tavira, Vilanova de Portimão, Lisboa, Oporto, Faro, Caminha y San Martín del Puerto.

La potencialidad y la importancia forestal fueron reconocidas y promovidas en Portugal a través de diversas acciones orientadas a proteger y fomentar los bosques. Pese a ello, la disminución de la superficie forestal fue una constante durante largos períodos. En un país marítimo como Portugal (al igual que sucedió en España, Reino Unido, Francia o Suecia) la preocupación principal consistía en asegurar a la industria naviera un suministro sostenible de madera para atender las necesidades de la marina. Durante los siglos XV y XVI se construyeron cientos de navíos que fueron

⁶⁵³ Henning Hamilton: "El corte y quema en la historia de los bosques suecos" en Red Forestal para el desarrollo rural. Documento nº 21f, Londres (Reino Unido) 1997, pp. 23-28.

⁶⁵⁴ Varios autores: "Los bosques y la evolución del mundo moderno" en El estado de los bosques del mundo 2012. Edición nº 10. Coordinador R. M. Martín. Informe bienal de la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la alimentación y la agricultura), Roma (Italia) 2012, pp. 7-23.

⁶⁵⁵ Yrjö Kaukiainen: "Relaciones mercantiles e intercambios de información entre España y Finlandia antes de 1850." en Comercio y navegación entre España y Suecia (siglos X-XX). Coord. Alberto Ramos Santana, Cádiz, 2000, pp. 356-365.

utilizados en la colonización de nuevos territorios. A pesar de que durante los siglos XVII, XVIII y principios del XIX se promulgaron leyes de fomento y protección de los montes, su influencia no fue lo suficiente para conservar la superficie forestal. Fue durante el reinado de João V, a mediados del siglo XVIII, cuando se llegó al punto de mayor deforestación en Portugal, como consecuencia de la expansión del cultivo de viñedo y cereales, con la consiguiente importación de maderas de Brasil.⁶⁵⁶ En 1815, Bonifacio de Andrada e Silva, considerado como el pionero de la silvicultura portuguesa, aconsejaba una administración única y enérgica para acabar con la explotación vigente del bosque y la extensión de los “incultos”, fente al “machado estragador do rústico” (hacha demoledora de lo rústico).⁶⁵⁷

En quinto lugar aparece Noruega con el registro de 37 partidas, o lo que es lo mismo, el 6,03% sobre el total de las 614. Los puertos de procedencia son Bergen como puerto principal y, en menor cuantía, Fredrikstad, Sellevol, Larsnes, Langesund, Mandal y Arendal.

Tenemos poca documentación al respecto del transporte de madera de Noruega a Cádiz, porque a pesar de que la Vigía cita puertos propios de este país escandinavo, Noruega estuvo durante prácticamente todo nuestro período unida al reino de Dinamarca, concretamente hasta el año 1814, en que ya pasó a formar parte de la corona sueca.

A pesar de la unión dano-noruega, existían muchos elementos diferenciadores entre ambos, tanto a nivel político como económico. La estructura económica noruega era muy arcaica (lo contrario de la danesa), basada en una agricultura rudimentaria, ya que sólo las franjas costeras eran cultivables, y orientada al autoconsumo, en la minería del hierro y en la explotación forestal, exportándose mucha madera para la construcción naval. Fue a partir del siglo XVI, luego de que declinara la Hansa como poder económico regional y con la introducción de los aserraderos movidos por el agua del río, cuando Noruega comenzó a comerciar madera. Un acuerdo con Holanda le permitió durante los siguientes ciento cincuenta años aprovechar su enorme riqueza forestal. Mandal, por ejemplo, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, era un rico emplazamiento gracias a la industria maderera alimentada por las necesidades de los barcos de vela.⁶⁵⁸ Así pues,

⁶⁵⁶ Varios autores: “El recurso forestal. Evolución histórica. Portugal” en Aplicaciones del uso de la madera de pino pinaster. Coordinador Fernando Sanz. Obra realizada en el marco del “Proyecto de Cooperación Técnica para el Desarrollo de Aplicaciones Industriales del Pino Pinaster” (Atlantwood 59) cofinanciado por el Programa Interreg 3B “Espacio Atlántico” 2000-2006 con Fondos FEDER de la Unión Europea, Galicia 2004, pp. 18-19.

⁶⁵⁷ Nicole Devy-Vareta: “La investigación en la Historia Forestal portuguesa en los siglos XIX y XX. Orientaciones y lagunas.” En Historia agraria. Revista de agricultura e historia rural, nº 18, Murcia 1999, pp. 57-94. Cita en página 68.

⁶⁵⁸ Sara Potau Escur: Noruega. Barcelona 2009, página 76.

desde el punto de vista comercial, casi toda la flota mercante de los países escandinavos anclan en el puerto de Cádiz por una misma razón: el suministro y venta de sus maderas.

La sexta posición la ocupa Rusia con 22 remesas de madera, es decir el 3,58% sobre el total de las 614. Remitidas principalmente por tres puertos principales como son Viborg (que se erige en el de más importancia), Riga y San Petersburgo. En menor escala figuran Kronstadt y Pernovo.

Durante el siglo XVIII y bien entrado el XIX, la Marina Real de España construyó, en Europa, las estructuras de sus navíos de línea y fragatas (éstas en su mayor parte) con roble, y utilizó el pino para algunas fragatas y embarcaciones menores, así como para los forros y las obras interiores de todo tipo de buques. Por otra parte, la marina mercante empleó preferentemente el pino para el cuerpo de sus embarcaciones. Y una clase especial de pinos se destinó, en ambas marinas, para la fabricación de las arboladuras, siendo las de más óptimas condiciones las que embarcaban en los puertos del Báltico, especialmente en los puertos del Imperio Ruso de Viborg, Riga y San Petersburgo. Los comerciantes de la ciudad de Cádiz desempeñaron un protagonismo principal en el tráfico de efectos navales del Norte de Europa, en particular de las arboladuras y tablas de pino.⁶⁵⁹

Finalmente añadir que el tráfico hispano-ruso del comercio de la madera (y de otros productos) fue mínimo durante la guerra de la Independencia, máxime habiendo cerrado el gobierno ruso los puertos del Báltico, tras el tratado de Tilsit (9 de julio de 1807), por orden de Napoleón, que obligó a Rusia a adherirse al Bloqueo Continental, si bien a finales de 1812/ principios de 1813, en razón de la creciente tensión franco-rusa, el zar Alejandro I (tras el tratado de paz y alianza hispano-rusa de Velikie-Luki), procedió a la reapertura de sus puertos en el mar Báltico, restableciéndose de nuevo las relaciones comerciales hispano-rusas.⁶⁶⁰ Esta argumentación se sostiene en el registro del Vigía, cuando se observa que, efectivamente, en el transcurso de la guerra de la Independencia española prácticamente no entra ningún barco ruso en el puerto de Cádiz, salvo en los años 1813 y 1814.

Prusia, en séptimo lugar, también participa con el envío de madera en nuestro movimiento portuario con igual número de partidas, es decir, 22, o sea, con un 3,58%. Dantzig es el puerto de procedencia con mayor protagonismo, seguido de Memel y, en menor cuantía, Cuxhaven.

⁶⁵⁹ Javier Chaves Torrejón: "La madera báltica..." página 168 y 171.

⁶⁶⁰ Ana María Schop Soler: Un siglo de relaciones comerciales y diplomáticas... pp. 446-447.

Entre las mercancías que se transportan ordinariamente desde Dantzig al puerto gaditano se hallan las tablas de pino. Una curiosa característica es que el comercio que realizan los dantziqueses con Cádiz lo llevan a cabo no por medio de sus propios barcos (que sí utilizan, probablemente por ser de poco porte, en el tráfico con Dinamarca, Suecia e Islandia), sino por los de los daneses, holandeses y suecos, sobre todo los primeros. Esta afirmación la corrobora el Vigía cuando en el año 1806, uno de los más intensos del tráfico prusiano-gaditano, entran en el puerto de Cádiz 7 embarcaciones procedentes de Dantzig, de las cuales 6 son bergantines daneses. Cabe subrayar que si el comercio hubiese sido recíprocamente activo de españoles y dantziqueses sin valerse de otra bandera, habrían aumentado ambas partes no sólo la multiplicidad de géneros, sino también las cantidades.⁶⁶¹

El resto de los países, tales como Dinamarca (entra dentro los escandinavos aunque no lleve tanta madera como otros) Países Bajos, Inglaterra, Gibraltar, Reino de Etruria, Francia, Reino de Nápoles, Ducado de Toscana y, por último Estados Unidos, que completan el cuadro, con un 9,58%, registran cantidades de madera prácticamente irrelevantes, por lo que no procede su comentario.

c) Leña.

La leña, utilizada principalmente para calefacción y para protección de fortificaciones, está registrada en el puerto de Cádiz durante el movimiento portuario 1800-1815, en cifras de 396 remesas, equivalentes al 13,30% sobre las 2.976 remesas de materias primas no coloniales llegadas a la dársena gaditana.

En primer lugar, se sitúa España acaparando el máximo de las exportaciones con la importante cantidad de 353 partidas de leña, es decir, el 89,14% sobre el total de las 396. Los puertos de procedencia son (al igual que ocurriera en el apartado de la madera) en su mayoría onubenses, tales como Ayamonte, Cartaya, Huelva, Moguer, Lepe, Barra del Terrón y La Higuera (Isla Cristina). En menor cuantía vienen de Muros, Baiona, Villajuan, El Carril, Ibiza, Sevilla, Algeciras, Alicante, Valencia, Mallorca y, por último, Águilas.

Dado que el contenido de este apartado de la leña (en el que únicamente destacan España y Portugal) se ha desarrollado al tratar de la madera, y teniendo en cuenta que es la misma materia prima, solamente comentaremos

⁶⁶¹ Francisco Javier Guillamón Álvarez: "Noticias sobre el comercio de la ciudad de Dantzig: la embajada del Conde de Aranda en Varsovia (1760-1762) en Revista Anales de la Universidad de Murcia. Letras, volumen 40, nº 3-4. Murcia 1982, pp. 273-274.

como observación de interés el que las exportaciones de leña arribadas al puerto de Cádiz han tenido lugar durante el transcurso de la guerra de la Independencia española (1808-1814), sobre todo en su etapa central (1810-1812), donde Manuel Moreno Alonso afirma que parte del dinero prestado por los ingleses (18.492.000 reales), se dedicó a la compra, entre otros productos, de leña pagada por Cádiz, como útil materia prima indispensable para el abastecimiento de la plaza durante el asedio francés.⁶⁶²

Cuadro nº 91

IMPORTACIÓN DE LEÑA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	353	89,14
Portugal	28	7,07
Marruecos	03	0,76
Gibraltar	02	0,50
Inglaterra	02	0,50
Oeste	01	0,25
Sin determinar	07	1,77
TOTAL: 07	TOTAL: 396	TOTAL: 99,99%

A bastante distancia de España, figura Portugal con la exportación de 28 remesas de leña, equivalentes al 7,07% sobre el total de las 396 partidas entradas en el puerto de Cádiz. Los puertos de procedencia son en su totalidad de la región del Algarve: Faro, Tavira y La Albufeira, fundamentalmente y, en menor cuantía, Villareal de San Antonio. La leña portuguesa entra en Cádiz, según el Vigía, entre los años 1810 y 1812, justo cuando toda la Península cayó en manos de Napoleón, salvo el Algarve y Cádiz, pues realmente esta última ciudad no sufrió el asedio hasta el 5 de febrero de 1812 (la leña que llegó ese año debió hacerlo durante el mes de enero). El mantenimiento del tráfico marítimo, garantizado por el apoyo de la armada británica reduciría al mínimo el impacto del sitio de Cádiz, puesto que la ayuda inglesa, al impedir un bloqueo completo, permitió la entrada y salida de mercancías desde los más diversos puntos, si bien la costa occidental andaluza y el Algarve portugués fueron los que se convirtieron en la clave a la hora de abastecer la capital gaditana de leña, entre otros productos.⁶⁶³

⁶⁶² Manuel Moreno Alonso: "El precio del asedio napoleónico en Cádiz" en *Revista de Historia Naval*, nº 65. La Independencia de la América española 1812-1828. Coordinador Gonzalo Rodríguez González-Aller. XLIV Jornadas de Historia marítima, Madrid 2012, pp. 13-32.

⁶⁶³ José Saldaña Fernández/Gonzalo Butrón Prida: "Algarve-Huelva-Cádiz: un eje clave en la guerra de la Independencia" en *Erebea, Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, nº 2, Huelva 2012, página 336.

El irrelevante porcentaje del 3,78% restante lo cubren Gibraltar, Marruecos, Inglaterra, el Oeste y otra área sin determinar, con envíos ocasionales y esporádicos.

d) Lana.

Se registran 172 partidas de lana, equivalentes al 5,78% sobre el total de las 2.976 remesas de materias primas no coloniales.

España ocupa la primera posición con 130 envíos, es decir, el 75,58% sobre la 172 entradas en el puerto de Cádiz. Como puertos fundamentales tenemos a Sevilla, Sanlúcar de Barrameda, Ayamonte y Vilanova y Geltrú. Luego, en menor cuantía, como secundarios, aparecen La Coruña, San Juan del Puerto, Algeciras, Alicante, Valencia y Mallorca.

El ganado ovino que llegaba a Sevilla era de Alcalá de Guadaíra, que contaba con una cabaña próxima a las 20.000 cabezas a principios del siglo XIX. La mayor parte de estos rebaños pertenecían a hacendados de Sevilla, entre los que destacaban Antonio Maestre y Álvaro Antonio Pacheco Ortega IV Marqués de Gandul. Desde la capital hispalense embarcaban hacia Cádiz estas remesas laneras. La economía alcalareña aparece fuertemente vinculada al mercado sevillano, cuya demanda de lana y carne puede explicar la orientación del negocio de los ganaderos alcalareños hacia un mercado en franca expansión.⁶⁶⁴

El centro lanero de Cataluña por excelencia fue Sabadell. Desde allí se facturaban los envíos a Vilanova y Geltrú para su posterior transporte a Cádiz por vía marítima.⁶⁶⁵

En segundo lugar, y excepcionalmente, hallamos 29 remesas de lana procedentes de Río de la Plata, todas ellas remitidas desde el puerto de Montevideo, que equivalen al 16,86% sobre las 172 partidas arribadas.

⁶⁶⁴ José Manuel Navarro Domínguez: La feria de Mairena del Alcor: mercado y fiesta (1750-1850). Mairena del Alcor (Sevilla) 1997. Página 73.

⁶⁶⁵ La ciudad fue pionera en la Revolución Industrial de Cataluña dentro del sector textil y a mitad del siglo XIX se convirtió en la ciudad lanera más importante del Estado Español, recibiendo así el nombre de “la Manchester catalana”, por la importancia de la industria textil, basada en la producción de tejidos de lana, y por la magnitud de sus instalaciones fabriles. Al despuntar el siglo XIX, el progreso de la industria sabadellense se debía a la introducción de las primeras máquinas y a la libertad de no sujetarse a las medidas de su ordenanza gremial en los telares. (Josep M. Benaul Berenguer: “Los orígenes de la empresa textil lanera en Sabadell en el siglo XVIII.” En Revista de Historia Industrial nº 1, Barcelona 1992. pp. 39-62.)

Se ha insistido en que desde los orígenes de la Banda Oriental (Uruguay) se implantó un sistema de explotación ganadera completamente limitada al vacuno, con una participación menor del género equino y muy escasa significación del ovino. Las explicaciones más usuales señalan que la demanda externa privilegiaba el cuero vacuno y la demanda interna fomentaba la cría de mulas (quedando el caballo sólo para transporte y, secundariamente, para explotar también su cuero). En cuanto al ovino, se ha señalado que no se consumían su carne, su leche ni su lana, por lo que ésta última se exportaba hacia la metrópoli, en el caso que nos ocupa a Cádiz, aunque como puede observarse en el cuadro en muy reducidas proporciones.⁶⁶⁶

Cuadro nº 92

IMPORTACIÓN DE LANA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	130	75,58
Río de la Plata	29	16,86
Portugal	05	2,90
Gibraltar	03	1,74
Perú	03	1,74
Malta	01	0,58
Marruecos	01	0,58
TOTAL: 07	TOTAL: 172	TOTAL: 99,98%

El 7,54% restante completado por Portugal, Gibraltar, Perú, Malta y Marruecos, arrojan unos porcentajes insignificantes. Como tal omitimos comentario sobre ello.

e) Alquitrán

El alquitrán, elaborado de resina de pino cuyo proceso de producción comenzaba con el calentamiento de la resina para su destilación en hornos que estaban en funcionamiento desde tiempos de la ocupación árabe de la Península⁶⁶⁷, hace su entrada en el puerto de Cádiz en cantidades de 134 remesas, o sea, el 4,50% sobre el total de las 2.976 entradas de materias primas coloniales.

⁶⁶⁶ María Inés Moraes Vázquez: "Los hombres, la tierra y el ganado. Una propuesta sobre la ocupación del espacio y la formación de los paisajes agrarios en el Uruguay." En *Ciencia y Ambiente*, volumen 33, Santa María/Río Grande do Sul, Brasil 2005, pp. 57-79.

⁶⁶⁷ Carlos Martínez Shaw/Marina Alfonso Mola: *España en el comercio marítimo...* página 238.

España ocupa la primera posición con el envío de 39 partidas de alquitrán a Cádiz, es decir, el 29,10% sobre las 134 entradas. El puerto de procedencia más destacado es Algeciras, luego, en menor escala, San Sebastián y, por último, como secundarios, La Coruña, Baiona, Mundaca, Plentzia, Bilbao, Santander, Málaga, Canarias y Tenerife.

Cuadro nº 93

IMPORTACIÓN DE ALQUITRÁN POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	39	29,10
Suecia	27	20,15
Portugal	23	17,16
Francia	09	6,71
Finlandia	08	5,97
Dinamarca	05	3,73
Estados Unidos	05	3,73
Rusia	05	3,73
Noruega	04	2,98
Países Bajos	04	2,98
Gibraltar	03	2,23
Inglaterra	02	1,49
TOTAL: 12	TOTAL: 134	TOTAL: 99,96%

Entramos en materia puntualizando que el grueso del alquitrán, producto artesanal que no necesita gran elaboración, procedente de España para Cádiz, llega de Algeciras. Esto ocurriría a fines del siglo XVIII y principios del XIX. ¿Por qué la presencia de alquitrán en el puerto algecireño? Es posible que se fabricase allí, ya que se hacía en muchos sitios, pero ¿a tan gran escala?, o mejor ¿cabe la posibilidad de que tal materia prima hubiese sido remitida directamente allí por los puertos de Vascongadas? Nosotros nos inclinamos por la última respuesta porque, pese a que la elaboración del alquitrán se llevase a cabo en diversos lugares, en este caso predomina el alquitrán vasco. En las Provincias Vascongadas, dado que la carbonización de la madera se hacía en fosas o carboneras, se perdían todas las materias volátiles con excepción de algo de alquitrán. Sólo a principios del siglo XIX se generalizó la destilación en vaso cerrado, en retortas de hierro. Los procedimientos de carbonización fueron perfeccionándose y con la realización de la destilación seca de la madera en fábricas especiales, además de la obtención de carbón, se conseguían, en Bilbao y Guipúzcoa,

alquitranes de madera para el calafateo de los navíos y la impermeabilización de maromas y cabos.⁶⁶⁸

En segunda posición se encuentra Suecia, que exporta a Cádiz 27 remesas, o lo que es lo mismo, el 20,15% sobre las 134 entradas de alquitrán. El puerto de Gotemburgo es de donde más envíos se remiten y, en menor cuantía, figuran Gestavi, Jakobsbyn, Middelliave, Umea, Karlskrona, Estocolmo, Krotebar, Kalmaar y, por último, Sundsvall.

Ya, para la Edad Media, Suecia era un exportador importante de alquitrán (muchos de los buques de vela europeos eran calafateados con ‘alquitrán de Estocolmo’). España, y en el caso que nos ocupa Cádiz, al menos, era un buen mercado para el alquitrán de pino procedente de Gotemburgo. Significativo es señalar que Suecia erige su Compañía de las Indias Orientales en 1731 en el último puerto referido e inspirada por el éxito de la Compañía Holandesa del mismo nombre. ¿Cuál era la vinculación de la compañía sueca con España? Procedentes de Gotemburgo, los barcos suecos viajaban hasta Cádiz, próximos a la costa portuguesa. En el puerto andaluz descargaban los productos más demandados por los ibéricos, entre ellos el alquitrán y la brea, y cargaban a cambio la plata procedente de América, necesaria para su deficitario comercio con Asia, productos agrícolas, no pocos de ellos andaluces, y coloniales llegados a puerto desde las costas americanas. Se calcula que unas 132 expediciones con destino a Oriente, muchas de ellas a Cantón, debieron hacer escala en Cádiz hasta la extinción de la compañía en 1807.⁶⁶⁹

Portugal interviene en tercer lugar con la exportación de 23 partidas de alquitrán, o sea, el 17,16% sobre el total de las 134. El puerto de procedencia más destacado es Lisboa, siendo muy poco significativos los de Tavira y Villarreal de San Antonio. Portugal no es un país (o en aquellos momentos no lo era) especializado en la elaboración de alquitrán, por lo que esta materia prima tenía que ser importada. Teniendo en cuenta que los barcos suecos cuando partían de su país al llegar a la Península Ibérica realizaban una navegación de cabotaje, se entiende perfectamente, como se comentó anteriormente, que hiciesen escala en Lisboa antes de llegar a Cádiz. ¿Con qué intención? Considerando que los suecos demandaban para su comercialización el producto de la sal, fue Portugal la que en cierta medida podía satisfacer la demanda sueca de este producto (a través su abundante existencia en las salinas de Estoril, Sétubal y la propia Lisboa) y de géneros

⁶⁶⁸ Manuel Ruiz Urrestarazu: “La foresta en Vasconia. La evolución de las especies forestales en el País Vasco a lo largo de la Historia y su utilización en la provisión energética en dicho contexto.” En *Documentos de Jornadas Celebradas. Seminario*. “Montes y crisis energética: Biomasa Forestal.”, San Sebastián 2 al 4 de diciembre de 2009, pp. 1-15.

⁶⁶⁹ Magnus Mörner: *Episodios de la historia de las relaciones hispano-suecas*, Madrid, 1996, página 35.

coloniales, Portugal obtenía a cambio alquitrán, hierro y otros productos de Suecia.⁶⁷⁰

La intervención de Francia en la exportación de alquitrán al puerto de Cádiz, registra una cifra de 9 partidas de alquitrán remitidas (6,71%) por los puertos de Bayona y Burdeos, fundamentalmente, y, en menor cuantía El Havre. El alquitrán de Burdeos y Bayona que llega a Cádiz es originario de la región francesa de las Landas (Aquitania) y es denominado maransino. Tal calidad poseía que había que embalarlo en barriles especiales⁶⁷¹.

En sexto lugar tenemos a Finlandia, con una aportación todavía menor, es decir, un 5,97% sobre las 134 entradas de remesas de alquitrán. El puerto finlandés de mayor peso en este tráfico es Jakobstadt y, ocasionalmente, también interviene Brahestadt.

Como un pequeño antecedente diremos que desde el siglo XVII el alquitrán, obtenido a partir de la madera, se convirtió en uno de los principales artículos de exportación de Finlandia. El negocio de esta materia prima dio lugar a una nueva clase burguesa, compuesta por los mercaderes de alquitrán. A finales del siglo XVIII y principios del XIX el 60% de la producción de madera se destinaba a la obtención de alquitrán.⁶⁷²

El 20,87% restante del alquitrán se reparte entre Dinamarca, Estados Unidos, Noruega, Rusia, Países Bajos, Gibraltar e Inglaterra.

f) Cáñamo.

Se registran 125 partidas de cáñamo entradas en el puerto de Cádiz, que equivalen al 4,20% sobre las 2.976 entradas de materias primas no coloniales.

España ostenta la máxima cifra de registro de cáñamo, con 83 remesas, es decir, el 66,40% sobre las 125 entradas. El puerto de Alicante es el más destacado, junto con Valencia. Luego, en pequeñas cantidades, están Málaga, Algeciras, Baiona, Bilbao, Águilas, Cartagena, Almería, Motril, Salobreña, Calahonda y Vilanova y Geltrú.

⁶⁷⁰ Magnus Mörner: “El comercio y la navegación de Suecia con la Península Ibérica desde el siglo XVI hasta comienzos del XVIII” en *Comercio y navegación...* p.p. 105-120.

⁶⁷¹ Juan Manuel Munárriz: *Suplemento a la traducción castellana de los elementos de química de J.A. Chapal*. Madrid 1801, página 23.

⁶⁷² Vesa Kytöoja: “El bosque, base del comercio finlandés” en *La industria forestal finlandesa. 1ª parte*. Sección de Cultura y Educación del Ministerio de Asuntos Exteriores de Finlandia, Helsinki, 2012, pp. 1-2.

Entre el cáñamo remitido por la región valenciana destaca el enviado por la localidad de Alicante. Hasta tal punto tuvo importancia su cultivo, que suplantó casi al del maíz y productos hortofrutícolas, siguiendo el mismo ciclo de cultivo que éstos.⁶⁷³ Aunque realmente el foco central de producción de cáñamo se halla en Callosa de Segura, un pueblo serrano de la provincia de Alicante, que a lo largo de los siglos XVIII y XIX tuvo en el cáñamo el artículo fundamental de exportación, utilizándolo en la fabricación de alpargatas, cabos y redes, constituyéndose en el motor de la economía local.⁶⁷⁴ Desde Callosa, que contaba con el título de “Ciudad del Cáñamo”, era remitido al puerto de Alicante, para posteriormente ser transportado a Cádiz.

Durante el siglo XVIII se produjo en España un gran incremento en la demanda de cáñamo como consecuencia de las actividades artesanales (vestidos sobre todo) y marineras (sogas, cordajes, y velas). Esta fue una de las razones por la que las autoridades españolas del siglo XVIII recomendaron su plantación. Pero había otra razón que no conviene pasar por alto: el interés por su cultivo estuvo ligado a la política defendida por Campomanes sobre el “fomento de la industria popular o dispersa” entendida como una actividad complementaria de la agricultura en la que el propio agricultor se abastecería a sí mismo de la materia prima necesaria, no teniendo que depender en ello de los comerciantes, a los que sólo correspondería la distribución del textil acabado.⁶⁷⁵

En las vegas litorales del Sistema Penibético, Almuñécar, Motril, Salobreña, Málaga, el cultivo del cáñamo se fomentaba a través de las Sociedades Económicas, como la de Vélez-Málaga, que lo hizo a través del establecimiento de premios.⁶⁷⁶

Inglaterra aparece en segundo lugar con la exportación de 9 remesas de cáñamo, o sea, el 7,20% sobre el total de las 125 entradas. El único puerto de procedencia es Londres.

No disponemos de mucha información, a lo largo de nuestro período investigado, sobre el cultivo de esta materia prima en Gran Bretaña. No obstante subrayaremos dos puntos que sí debemos tener en cuenta. Uno, que

⁶⁷³ Gregorio Sánchez Recio: “La ciudad entre 1800 y 1860” en Francisco Moreno Sáez (dir.) Historia de Alicante. Tomo II. Alicante 1990, página 492.

⁶⁷⁴ Emilia Alfonsea Sáez: “Fuentes históricas y materiales del cáñamo en Callosa de Segura (Alicante). En Historia Contemporánea y Nuevas Fuentes. Actas de las I Jornadas Internacionales sobre Historia Contemporánea y Nuevas Fuentes celebradas en Alicante, Elche 14-15 de diciembre de 1995, pp. 99-104.

⁶⁷⁵ Juan Piqueras Haba: “El fomento de las plantas textiles en la España Ilustrada” en Cuadernos de Geografía Nº 50, Universidad de Valencia, Valencia, 1991, pp. 247-262.

⁶⁷⁶ Anónimo: Diario La Gaceta de Madrid, Madrid 1784, página 210.

casi todo el cáñamo existente en Inglaterra es importado mayormente del Imperio Ruso. Dos, que en 1807 con la firma del tratado de Tilsit entre Napoleón y el zar Alejandro de Rusia, se prohibió el comercio de cáñamo de Rusia hacia Inglaterra, sufriendo ésta un duro golpe en la obtención de esta materia prima.⁶⁷⁷

Cuadro nº 94

IMPORTACIÓN DE CÁÑAMO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	83	66,40
Inglaterra	09	7,20
Rusia	08	6,40
Gibraltar	06	4,80
Portugal	05	4,00
Imperio Austriaco	05	4,00
Suecia	03	2,40
Dinamarca	01	0,80
Francia	01	0,80
Países Bajos	01	0,80
Reino de Etruria	01	0,80
Reino de Cerdeña	01	0,80
Sin determinar	01	0,80
TOTAL: 13	TOTAL: 125	TOTAL: 100,00%

Rusia interviene en tercer lugar en las exportaciones, con una cantidad de 8 remesas, o lo que es lo mismo, un 6,40% sobre el total de las 125 partidas de cáñamo entradas. La mayoría de los envíos proceden del puerto de san Petersburgo, haciéndolo en muy escasa cantidad de Riga

En cuarto lugar, sale a colación Gibraltar, con la exportación de 6 remesas de cáñamo, que en términos relativos equivale a un 4,80% sobre las 125. Seguramente procedería de Marruecos, donde sí proliferaba el cáñamo. Exactamente podría proceder del valle del Rif.

El restante 15,20%, corresponde a Portugal, Imperio Austriaco, Suecia, Dinamarca, Francia, Países Bajos y Etruria.

g) Paja.

Recala en el puerto de Cádiz en cantidades de 125 remesas, es decir, el 4,20% sobre el total de las 2.976 materias primas no coloniales.

⁶⁷⁷ Isidro Martín Gutiérrez: Historia conocida o desconocida del cannabis, Málaga 2003, página 11.

España figura en primer lugar con el registro de 81 remesas, o sea, el 64,80% sobre el total de las 125 partidas de paja entradas en el muelle gaditano. Los puertos de procedencia son Sevilla y Sanlúcar de Barrameda, fundamentalmente. Como puertos secundarios tenemos a Motril, Almuñécar, Salobreña y Calahonda.

La paja, constituida por los tallos y hojas de los cereales menores y destinada para la alimentación del ganado, tenía además otros usos. Dentro de los sistemas de producción ganadera, la paja era usada también como cama para los animales -lo que proporciona abono orgánico o composte-, y la paja de trigo triturada por lo general era requerida para la cama de aves de corral. La paja, especialmente la de arroz, a menudo era comprada por fábricas de papel y también usada para hacer materiales para embalaje, confección semiartesanal de ladrillos (adobe), y, mezclada con barro, utilizada para revoques internos y externos, en particular los techos de las casas. Eran típicos de finales del siglo XVIII y principios del XIX los famosos sombreros de paja, para cuya fabricación se destinaba el uso de esta materia prima.⁶⁷⁸

Cuadro nº 95

IMPORTACIÓN DE PAJA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	81	64,80
Portugal	41	32,80
Gibraltar	03	2,40
TOTAL:03	TOTAL: 125	TOTAL: 100,00%

La paja de la Campiña sevillana, de excelente calidad y procedente de las localidades de Écija, Osuna, El Arahál, Los Palacios y Villafranca, La Luisiana, etc., se hace presente en la capital hispalense, para ser transportada a Cádiz gracias a la navegabilidad del Guadalquivir, no sin antes hacer escala en Sanlúcar de Barrameda.

En la Vega de Granada, exactamente en la localidad de Santa Fe, a 12 kilómetros de la capital granadina, la progresión de las tierras de cultivo y la rotura del equilibrio agrosilvopastoril fueron posibles gracias a la dedicación de grandes extensiones de terreno a la producción de paja, la misma que luego sería embarcada con destino al puerto de Cádiz.⁶⁷⁹

⁶⁷⁸ J.M.Suttie: Conservación de heno y paja: para pequeños productores y en condiciones pastoriles. Colección FAO: Producción y protección vegetal, nº 29, Roma, 2003 pp. 165 y 168.

⁶⁷⁹ Gloria I. Guzmán Casado/Manuel González de Molina: "Sobre las posibilidades de crecimiento agrario en los siglos XVIII, XIX y XX. Un estudio de caso desde la perspectiva energética." En Revista de Historia Agraria, nº 40, Murcia, diciembre de 2006, página 445.

En segundo lugar tenemos a Portugal, que participa en la exportación a través de sus puertos del Algarve, como Faro y Villarreal de San Antonio, con un 32,80% de paja. Con respecto a esta procedencia es importante señalar que algunas publicaciones del momento ratifican la llegada a la sitiada Cádiz de embarcaciones procedentes de Portugal (de los enclaves portuarios ya referidos) con paja y otras provisiones.⁶⁸⁰

Gibraltar cierra la relación de las áreas exportadoras con tan sólo la aportación de 3 remesas de paja, es decir, un insignificante 2,40%. Estos envíos probablemente tendrían su origen en Túnez o Marruecos.

h) Brea.

Este subproducto del alquitrán de pino, obtenido por destilación del mismo y utilizado sobre todo para calafatear los barcos, entra en el puerto de Cádiz registrando una cifra de 106 remesas, que equivalen al 3,56% sobre el total de las 2.976 partidas de materias primas no coloniales.

España figura en primer lugar con 43 partidas, es decir, el 40,56% sobre las 106 entradas. Los puertos de procedencia españoles que reproducimos son los mismos, con algunas variantes, que los de la geografía del alquitrán: Baiona y Las Palmas de Gran Canaria figuran como los de mayor peso en el tráfico de brea. Luego como secundarios tenemos a El Ferrol, Cambados, La Coruña, Bilbao, San Sebastián, Mundaca, Pasajes, Santander, Santa Cruz de Tenerife y, por último, Algeciras.

Con respecto a los puertos gallegos, especialmente con relación al de Baiona, hay que argumentar que no estaban especializados en la producción de brea, aunque sí eran distribuidores, como demuestra el Vigía. Transportaban la brea casi con toda seguridad de Francia, de las localidades de Burdeos y Bayona, para con posterioridad enviarla desde la costa gallega al puerto de Cádiz.

La producción autóctona de brea en la Península está documentada principalmente en el pueblo aragonés de Longás, comarca de las Cinco Villas, partido judicial de Ejea de los Caballeros, a 170 kilómetros de Zaragoza, donde se elaboraba un producto de calidad que llegó a ser solicitado en muchas poblaciones como si fuera una denominación de

⁶⁸⁰ La publicación del momento se trata del excelente Diario, de gran tirada en Cádiz, “El Conciso” n° 22, con fecha de 22 de Abril de 1812, página 5 y n° 23 de 23 de Abril del mismo año, también en página 5.

origen. La escasa documentación existente revela que los habitantes de Longás llegaron a producir unas 700 arrobas de pez al año, equivalente a 9.000 kilos en la actualidad. Este producto fue tan importante en esta población que dio lugar a su gentilicio denominándose los habitantes de esta población peceros. Se cree que esta actividad desapareció en Longás a mediados del siglo XIX.⁶⁸¹

¿De que manera llegó la brea de Longás a los puertos vascos antes citados, para desde allí ser expedida a Cádiz? A través de dos vías: una terrestre y otra fluvial, desde el río Onsella, navegable por aquel entonces, que nace en la propia Longás y desemboca en la localidad de Milagro (Navarra), desde donde se transportaba en carretas hasta la costa vasca.⁶⁸²

Con relación a la brea llegada desde el archipiélago canario, hay que comentar que entre los siglos XVI y XIX existió en Gran Canaria una intensa actividad maderera. Vinculada al desarrollo de la construcción y la reparación naval, la brea o pez se convirtió en un producto muy demandado para el calafateado o impermeabilización de los barcos. La madera resinosa del pino canario conocida por «tea» era quemada en la denominada Montaña de los Hornos, sector cumbre de Inagua (aldea de San Nicolás), obteniéndose de esta combustión un líquido denominado brea, que se deslizaba desde el horno superior por efecto de la gravedad a través de la canalización que unía las dos estructuras. Desde las Palmas la brea partía rumbo al puerto de Cádiz.⁶⁸³

Suecia se sitúa en segunda posición exportando 23 remesas de brea, es decir, el 23,58%. El puerto más importante es Gotemburgo (Göteborg), aunque muy ocasionalmente llegan de Estocolmo.

Durante el período de unificación de Suecia-Finlandia, exactamente en los años 1800-1809, es cuando tiene lugar la mayor entrada de esta materia prima en el puerto de Cádiz: 12 remesas de brea, el 54,45% sobre las 22 partidas procedentes de este reino. En definitiva, en los países escandinavos, durante el siglo XIX se mantuvo una industria orientada todavía a la producción de brea con destino al sector naval. Fue el incremento del precio de la madera asociado a la demanda de la industria papelera lo que, a fines del siglo XIX, acabaría por eliminar dicha actividad.

⁶⁸¹ Virginia Sarmiento Espiau: “Longás. Los peceros se recrean” en el Periódico de Aragón. Zaragoza, 22 de octubre de 2006, pp. 3-5.

⁶⁸² Ibidem.

⁶⁸³ Francisco Suárez Moreno: “La fabricación de brea o pez en nuestros pinares” en Apuntes de Etnografía e Historia. Consejería de Educación, Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias, Canarias febrero de 2006. pp. 1-5.

Francia se sitúa tercer lugar con la exportación de 10 remesas, es decir, un 9,43% sobre las 106. Los puertos de procedencia son Burdeos, Bayona y,

Cuadro nº 96

IMPORTACIÓN DE BREA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	43	40,56
Suecia	25	23,58
Francia	10	9,43
Gibraltar	07	6,60
Portugal	06	5,66
Dinamarca	04	3,77
Estados Unidos	04	3,77
Rusia	04	3,77
Inglaterra	01	0,94
Países Bajos	01	0,94
Finlandia	01	0,94
TOTAL: 11	TOTAL: 106	TOTAL: 99,96%

ocasionalmente, Marsella. Históricamente, en Francia, la región de las Landas, en el departamento de Gascuña, era la principal productora de brea. Aunque las breas de Rusia, Noruega y Suecia son más estimadas, las de Burdeos también eran consideradas de calidad.⁶⁸⁴

Gibraltar sale a colación en cuarto lugar con 7 partidas de brea (6,60%). Como casi siempre ocurre con Gibraltar, esta brea que envía a Cádiz es de importación de los países del norte de Europa, no autóctona.

Portugal se sitúa en quinto lugar, con la exportación de 6 remesas, o sea, el 5,66% sobre las 106 entradas. El único puerto de procedencia es Lisboa. Y, teniendo en cuenta que en Portugal no se prodiga mucho la producción de brea, debido a su escasa extensión forestal, ésta debió ser remitida por Suecia, Finlandia, Noruega y Rusia. Incluso según señala José Marugán, Portugal importaba por tierra, junto con otros productos, brea de España.⁶⁸⁵

El 13,19% restante lo completan Dinamarca, Finlandia (cuando pertenecía al Imperio Ruso), Rusia, Inglaterra, Países Bajos y, por último, Estados

⁶⁸⁴ D.M.O. Y D.F.P.: Tesoro del comercio, o sea biblioteca mercantil que comprende todos los conocimientos útiles y necesarios a los comerciantes. Tomo VII. Publicada bajo los auspicios de la Real Junta de Comercio de Cataluña, Barcelona, 1847, página 121.

⁶⁸⁵ José Marugán y Martín: Descripción geográfica, física y política, estadística y literaria del Reino de Portugal y de los Algarves comparado con los principales de Europa. Tomo I, Madrid 1833, página 297.

Unidos. Todos ellos exportan unas cantidades de brea en porcentajes irrelevantes.

i) Cera.

La cera recalca en el puerto de Cádiz en cantidades de 105 remesas, es decir, el equivalente al 3,52% sobre el total de las 2.976 remesas de materias primas no coloniales entradas. Se ha utilizado tradicionalmente para hacer velas y cirios, para alumbrado de gran calidad, para encerar maderas, papel, telas y cuero y como conservante e impermeabilizante, desde la fabricación de una cerilla para encender el fuego, hasta de un cartucho o munición en la industria militar. También es utilizada como material dieléctrico debido a su propiedad aislante además, de cómo cosmético para depilación.

Marruecos es el líder en las exportaciones con 49 remesas, lo que traducido a términos relativos resulta un 46,67% sobre las 105 partidas de cera entradas. Los puertos marroquíes que remiten este producto son Tánger, Tetuán (Río Martil) y Mogador, fundamentalmente, y, en menor cuantía, Salé. Durante el siglo XVIII y principios del XIX, Cádiz aún mantenía la supremacía del comercio con Marruecos, gracias a los comerciantes franceses establecidos en esta ciudad. Los navíos llegaban para descargar la cera que constituía uno de los artículos más importantes. Ésta llegaba a Cádiz en bruto y se blanqueaba (adquiriendo la tonalidad marfil) en las fábricas establecidas con este fin.⁶⁸⁶

A no mucha distancia, España ocupa el segundo lugar registrando 36 remesas, equivalentes al 34,28% sobre las 105 llegadas. Algeciras es el puerto principal desde donde parte la cera para Cádiz. En menor cuantía le siguen Ayamonte, Huelva, Lepe, El Carril, Sanlúcar de Barrameda, La Orotava (Tenerife) y, por último, Las Palmas de Gran Canaria.

Aunque ya bien avanzado el siglo XVIII, casi en los albores de la centuria decimonónica, la miel empezaba a perder su interés como edulcorante, seguía siendo un elemento importante de la farmacopea y la materia prima de industrias como el pan de especias en el norte de Europa y el turrón en el sur. Sin embargo, el producto clave de la apicultura hasta mediados del siglo XIX fue la cera, que aseguraba la iluminación doméstica de las clases acomodadas y de los lugares de culto.⁶⁸⁷

⁶⁸⁶ Albert Girard: "Le commerce de la cire et les relations hispano-marocaines jusq' a la fin du XVIII siècle." dans le Bulletin de la Société d'Histoire Moderne, 3 série, n° 22, Paris 1913, pp. 23-245.

⁶⁸⁷ Guy Lemeunier: "La apicultura en Francia y España entre los siglos XVIII y XIX." En Revista de Historia Agraria, n° 54, Murcia, agosto de 2011, pp. 17-40.

Cuadro n° 97

IMPORTACIÓN DE CERA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Marruecos	49	46,47
España	36	34,28
Gibraltar	09	8,57
Portugal	04	3,81
Estados Unidos	02	1,90
República Ligur	02	1,90
Argelia	01	0,95
Imperio Otomano	01	0,95
Rusia	01	0,95
TOTAL: 09	TOTAL: 105	TOTAL: 99,98%

Gibraltar ocupa el tercer lugar en las exportaciones con el envío al puerto de Cádiz de 9 remesas, equivalentes al 8,57% sobre el total de las 105 remesas llegadas a Cádiz. Casi con seguridad que esta cera que envía la colonia británica es de origen marroquí por razones de proximidad geográfica a la Roca.

El 10,46% restante se lo reparten Portugal, Estados Unidos, República Ligur, Argelia, Imperio Otomano y Rusia, con la exportación de cantidades insignificantes y ocasionales, por lo que omitimos su comentario.

j) Cueros.

Los envíos de cuero se registran en la cantidad de 96 remesas, es decir un 3,22% sobre las 2.976 partidas de materias primas no coloniales entradas en el puerto de Cádiz.

Cuadro n° 98

IMPORTACIÓN DE CUEROS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Portugal	32	33,33
España	31	32,29
Gibraltar	23	23,96
Marruecos	08	8,33
Inglaterra	01	1,04
Imperio Austriaco	01	1,04
TOTAL: 06	TOTAL: 96	TOTAL: 99,99%

Portugal ocupa el primer lugar con la exportación de 32 remesas de cueros, es decir, el 33,33% sobre las 96 entradas. Todas las remesas proceden de un solo puerto: Lisboa.

La oferta portuguesa de cueros curtidos, incluye, sobre todo, cueros secos provenientes de Brasil, particularmente de Río de Janeiro y de Bahía. Los cueros brasileños constituían una importante fuente de ingresos para los criadores de ganado, pues eran vendidos y exportados a Portugal erigiéndose en el soporte del mercado de marroquinería luso.⁶⁸⁸ Otra ciudad costera de la América portuguesa a fines del siglo XVIII y principios del XIX en la que se apoyaba Portugal para su comercio de cueros, era Recife (Pernambuco), donde ya desde el siglo XVII había una bulliciosa actividad del tratamiento de cueros. Antonil informa que ya en 1711 por Recife salían 40.000 suelas con valor de más de 70 millones de reales.⁶⁸⁹

Aunque figura en segundo lugar, España prácticamente se equipara a Portugal en el envío de remesas de cueros al puerto de Cádiz: 31 partidas, equivalentes al 32,29% sobre las 96 entradas. Los puertos de procedencia son, en primer lugar El Carril, seguido por Vigo, Villagarcía de Arosa, Villajuán, La Coruña y Santa Cruz de Tenerife. En menor cuantía están San Sebastián, Ayamonte, Málaga, Marbella, Valencia y Barcelona.

Como hemos detallado, el predominio de la región gallega en los envíos de cueros al puerto de Cádiz es notorio. Con el incremento del consumo de cuero que demandaba la población a lo largo del siglo XVIII y principios del XIX, proliferaron las fábricas de curtidos, en tanto grado que no sólo abastecían el reino, sino que enviaban mucho a otras partes, entre ellas al enclave portuario de Cádiz. Fueron muchos los beneficios económicos o sociales que el trabajo del cuero reportó a Galicia.⁶⁹⁰ Las importaciones de

⁶⁸⁸ Carlos Guilherme Mota/Adriana López: “De carne seca y piráo” en Historia de Brasil. Una interpretación. Salamanca, 2009, página 139.

⁶⁸⁹ La “informação Geral da Capitania de Pernambuco em 1749”, en las páginas 363-365, informa de una lista con las fábricas de curtidos y suelas que existían en el entorno de la villa a mediados del siglo XVIII; PEREIRA DA COSTA, Anais Pernambucanos, vol. 2, p. 596; vol. 5 p. 233 y vol. 10 p. 204. (George F. Cabral de Sousa: “Recife Post-Bellum: calles, ríos y puentes de una ciudad de la América portuguesa.” En De urbe indiana. Ensayos sobre ciudades y urbanismo en Brasil y en la América hispana. Editores Julio Sánchez Gómez y José Manuel Santos Pérez, Salamanca 2010, pp. 91-112.)

⁶⁹⁰ Durante la primera década del siglo XIX, las fábricas de curtidos fueron acusadas en Galicia de la destrucción del bosque ¿por qué?, sencillamente porque el trabajo del cuero requería un proceso lento y complejo uno de cuyos pasos esenciales era el curtido. Esta operación se realizaba mediante el empleo de cal y de un tanino, sustancia de fuerte poder astringente que abundaba en la corteza de ciertos árboles, en especial en la de los robles, que se aplicaban en diferentes fases a las pieles.

(Luis Guitián Rivera: “ La destrucción histórica del bosque en Galicia. 7. La fábrica de curtidos.” En Historia ecológica de Galicia. SEMATA. Ciencias Sociales y Humanidades. Vol. 13. Editores: Luis Guitián Rivera/Augusto Pérez Alberti. Santiago de Compostela, 2001, pp. 134-136.)

cueros al pelo (procedentes de la América española) efectuadas desde 1795 por el puerto del Carril, tuvieron un gran impacto sobre el amplio universo social y productivo que giraba en torno a la industria del curtido, con la que esta ciudad costera surtió a Cádiz.⁶⁹¹ Todo ello, a pesar de las innumerables dificultades que este puerto gallego tuvo que atravesar en su pugna con La Coruña, Vigo y Villagarcía de Arosa por su habilitación portuaria.⁶⁹²

Gibraltar aparece como tercer exportador con 23 remesas, o sea, el 23,96% sobre las 96 remesas de cuero entradas. Un buen porcentaje en la exportación que se produjo, según Alfredo Ortega, en la denominada edad de oro gibraltareña (1793-1814). Ahora bien ¿de dónde es originario ese cuero enviado al puerto de Cádiz? ¿Quizás importado de Marruecos por su cercanía al Peñón? ¿Tal vez de Inglaterra? Nosotros nos inclinamos por la procedencia inglesa apoyando la tesis del autor citado unas líneas arriba que afirma que el cuero presente en Gibraltar está dentro del 57% de las importaciones que vienen de Inglaterra y sus colonias.⁶⁹³

Marruecos sale a colación con la reducida cantidad de 8 remesas, o lo que es lo mismo, el 8,33% de las 96. Los puertos de procedencia son Tánger, Tetuán (Río Martil), Mogador (actual Essaouira) y, por último, Salé.

De todos modos, es fundamental subrayar que este cuero marroquí tenía sus centros de producción en Fez (antigua capital marroquí) y Marraquech, pilares fundamentales de la marroquinería del reino alauí. Desde allí eran distribuidos a Mogador, Tánger, Tetuán y Salé para su transporte a Cádiz.

El 2,08% restante, cubierto por Inglaterra y el Imperio Austriaco responde a unos envíos, irrelevantes y ocasionales.

⁶⁹¹ Isidro Dubert: "Comercio y tráfico marítimo en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1820." En Obradoiro de Historia Moderna, nº 17, Santiago de Compostela, 2008, pp. 211-243.

⁶⁹² Antonio Meijide Pardo: "La pugna por la habilitación portuaria de Carril, 1812-1816." En Cuadernos de Estudios Gallegos, volumen 35, fascículo 100, Santiago de Compostela, 1984-85, pp. 97-111.

⁶⁹³ Alfredo Ortega: "Comercio y contrabando en Gibraltar a mediados del siglo XIX: Informe de Joseph Antoine Limperani, cónsul de Francia." En Almoraima, Revista de Estudios Campogibraltareños, nº 16, Historia, Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar. Instituto de Estudios Campogibraltareños, Algeciras 1996, pp. 51-62.

k) Suelas.

Constituye un producto semielaborado con materia prima americana (colonial) y sus circunstancias tienen cierta similitud con las del cuero. Se registra en el puerto de Cádiz la entrada de un total de 60 remesas de suelas, es decir, un 2,02% sobre las 2.976 partidas de materias primas no coloniales que recalcan en la dársena gaditana. La suela no es un producto netamente colonial, aunque se incluyan algunos envíos de las colonias españolas y portuguesas.

España lidera los envíos con la considerable cantidad de 38 partidas de suelas equivalentes al 63,33% sobre las 60 entradas. Los puertos de procedencia, salvo algunos casos aislados de envíos de Santa Cruz de Tenerife, Algeciras y Cartagena, son todos de Galicia, con reparto muy equitativo entre ellos, a saber: El Carril, La Coruña, Cambados, San Jenjo, Pontevedra, El Ferrol, Vivero, Villajuán, Vigo, Villagarcía de Arosa y, por último, Vigo.

Cuadro nº 99

IMPORTACIÓN DE SUELAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	38	63,33
Río de la Plata	06	10,00
América portuguesa	04	6,66
Portugal	03	5,00
Cuba	02	3,33
Francia	01	1,67
Gibraltar	01	1,67
Marruecos	01	1,67
Nueva España	01	1,67
Nueva Granada	01	1,67
Puerto Rico	01	1,67
Venezuela	01	1,67
TOTAL: 12	TOTAL: 60	TOTAL: 100,00

La expansión experimentada en Galicia por la industria del curtido de pieles a raíz de haber sido promulgada la ley del comercio libre con América, fue notable. Los masivos suministros de cueros en seco o en pelo llegados de Suramérica (especialmente de Río de la Plata), permitieron que prosperasen un buen número de fábricas de curtidos erigidas en su mayor

parte en torno a la franja costera del Noroeste galaico y fundamentalmente sobre dos ejes geográficos: Carril-Santiago y Betanzos-Ferrol. Estas fábricas empezaron a consolidarse a finales del siglo XVIII y principios del XIX.⁶⁹⁴ Fue en 1779, cuando el empresario Ramón Fernández Casariego y Pérez Villamil (de ascendencia asturiana y estirpe hidalga) decidió establecer una fábrica de curtidos en Pontedeume (La Coruña).⁶⁹⁵

En segundo lugar tenemos al Río de la Plata con la exportación de 6 remesas de suelas, o sea, el 10% sobre las 60 entradas. Sus puertos de procedencia son, sobre todo Montevideo y, en menor y muy escasa proporción, Buenos Aires.

El ganado destinado a obtener los cueros para curtir procedía de las haciendas de San Miguel de Tucumán y de otras jurisdicciones como Salta y Jujuy, al norte, y Córdoba, Santa Fe y San Juan, al sur. Desde esas provincias se transportaba a Buenos Aires, que absorbía el 95% del producto exportado, para su destino a la metrópoli. La guerra desencadenada entre España e Inglaterra, que afectó al comercio colonial entre 1796 y 1802, repercutió sobre las exportaciones⁶⁹⁶. Según el Vigía, en los años 1802 y 1804, únicamente se registra la entrada en el puerto de Cádiz de 2 y 1 remesas, respectivamente, procedente de Buenos Aires.

La América portuguesa figura en tercer lugar con sólo 4 partidas de suelas, es decir, el 6,66% sobre las 60 entradas de este producto en el puerto de Cádiz. Los puertos de procedencia, son Bahía de Todos los Santos, de donde vienen 3 partidas y, en menor cuantía, de Recife (Pernambuco), que remite sólo 1. Todas ellas llegan en un solo año: el de 1804.⁶⁹⁷

⁶⁹⁴ Antonio Meijide Pardo: "Las primeras industrias del curtido en Betanzos", en Untia. Boletín do Semanario de Estudos Mariñans, nº 2, Betanzos 1986, pp. 27-43.

⁶⁹⁵ En un texto notarial otorgado en 1807 en La Coruña, donde desde finales del siglo XVIII ejercía el comercio Casariego, declara éste que sus progenitores y más ascendientes fueron siempre "habidos, tenidos y comúnmente reputados por nobles hijosdalgos de sangre....."

ACN (Autoridad Central Nacional) Prot., leg. 6574, folio 68.

⁶⁹⁶ Cristina López de Albornoz: "Tiempos de cambio: producción y comercio en Tucumán (1770-1820) en Revista Andes, nº 13, Salta (Argentina) 2002, pp. 213-257.

⁶⁹⁷ José Vaz Salgado, un comerciante portugués relacionado con la industria del cuero, nacido en São Romão de Arões (freguesía -división administrativa- del alfoz de Fafe -Portugal-) amasó la fortuna más grande de mediados del siglo XVIII en Pernambuco, donde poseía una fábrica de cueros curtidos. Posiblemente, a comienzos del siglo XIX, él o sus descendientes acreditaron su intervención en el comercio de la exportación de suelas al Puerto de Cádiz. (George F. Cabral de Souza: "La Cámara Municipal de Recife (1710-1822): perfil de una élite local en la América portuguesa." En Boletín Americanista, año LVII, nº 58, Barcelona, 2008, pp. 51-76.)

Por último, el 20,01% restante, que sólo incluye cargamentos con cantidades irrelevantes del producto remitidas ocasionalmente, se lo reparten Portugal, Cuba, Francia, Marruecos, Gibraltar, Nueva España, Puerto Rico, Nueva Granada, y, finalmente, Venezuela.

l) Seda.

Esta materia prima registra su entrada en el puerto de Cádiz con 56 remesas, o lo que es lo mismo, el 1,88% sobre las 2.976 partidas de materias primas no coloniales que recalán en la dársena gaditana.

Cuadro nº 100

IMPORTACIÓN DE SEDA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	40	71,43
Gibraltar	10	17,86
Reino de Sicilia	02	3,57
República de Génova	02	3,57
Reino de Nápoles	01	1,78
Argelia	01	1,78
TOTAL: 06	TOTAL: 56	TOTAL: 99,99

España figura en primera posición de los representantes, con 40 remesas, es decir, el 71,43% sobre las 56 partidas de seda entradas. Los puertos de procedencia españoles son Valencia, Cartagena, Alicante, fundamentalmente; luego, a continuación vienen Benidorm, Villajoyosa, Torrevieja y, por último, Málaga.

Durante su período de mayor esplendor, en la segunda mitad del siglo XVIII, alrededor de la mitad de la población de Valencia trabajaba en actividades relacionadas directa o indirectamente con la manufactura de la seda. Pero, además de constituir la principal actividad laboral, la sedería era también el núcleo fundamental de los negocios que se realizaban en la ciudad. De hecho, la mitad de las casas de comercio que existían en ella a principios del siglo XIX estaban especializadas en la producción y comercialización de los tejidos de seda. El ejercicio de esta actividad fue lo que favoreció el surgimiento de una nutrida y acaudalada burguesía mercantil de origen autóctono que adquirió una gran influencia en las transformaciones experimentadas tanto por la ciudad como por su área de

influencia rural a finales del Antiguo Régimen.⁶⁹⁸ Esta afirmación no hacía más que constatar la evidente hegemonía que había adquirido la sedería valenciana en la España de la época, tras arrebatarse el liderazgo que habían ejercido con anterioridad los centros sederos andaluces y castellanos.

El siglo XVIII, sobre todo en su primera mitad, constituyó el período de mayor esplendor de la sedería valenciana, experimentando un mayor crecimiento. La intensa decadencia que experimentaron entonces los tradicionales centros sederos castellanos y andaluces y la existencia en sus inmediaciones de una abundante materia prima, fueron los factores fundamentales que determinaron que Valencia se convirtiese en el núcleo manufacturero más importante de la sedería española dieciochesca. Su expansión se vio favorecida además, por las medidas proteccionistas adoptadas por la monarquía a principios de la centuria, destacando entre ellas las que, a pesar de continuos titubeos, se encaminaron a prohibir la exportación de la seda en bruto hacia el exterior y las que trataron de dificultar la introducción de manufacturas extranjeras en los mercados nacional y colonial.⁶⁹⁹

En conjunto, la sericicultura valenciana experimentó desde la segunda mitad del siglo XVIII en adelante un lento retroceso de su capacidad productiva. El cultivo de la morera tenía una importancia cada vez más secundaria, salvo en aquellas áreas menos fértiles en las que resultaba difícil introducir otras producciones más rentables.

En todo caso, la decadencia productiva de finales de la centuria parece muy intensa, y, al sumarse a la existente ya desde la década de 1760 en las gobernaciones de Valencia y Alzira, revela perfectamente el fuerte retroceso que experimentó el cultivo de la morera en aquellas zonas en donde había logrado una mayor difusión durante la primera mitad de la centuria. En conjunto, la sericicultura valenciana experimentó durante la segunda mitad del siglo XVIII un lento retroceso de su capacidad productiva que incluso llegó a situarla a las puertas de la quiebra.⁷⁰⁰

¿Qué medidas se utilizaron para evitar la bancarrota del sector?. Se nos habla de la creación, por parte de los valencianos, de la Compañía de

⁶⁹⁸ Guillermo Pérez Sarrión: Más estado y más mercado. Absolutismo y economía y economía en la España del siglo XVIII, Madrid 2011, página 229.

⁶⁹⁹ Ricardo Franch Benavent: "La sedería valenciana en el siglo XVIII". En España y Portugal en las rutas de la seda. Diez siglos de producción y comercio entre Oriente y Occidente. Varios autores. Universidad de Barcelona, 1996, pp. 201-222. También se ha utilizado el libro del mismo autor, La sedería valenciana y el reformismo borbónico, Valencia, 2000.

⁷⁰⁰ Ricardo Franch Benavent: "La producción de seda en el País Valenciano durante el siglo XVIII: distribución geográfica y evolución" en Noticario de historia agraria n.º 8, Murcia 1994, pp. 67-98.

Nuestra Señora de los Desamparados en 1772. Funcionó a gran escala, constituyéndose en una gran empresa sedera obteniendo pingües beneficios, en la segunda mitad del siglo XVIII en la comercialización hacia Cádiz de la seda producida. Como continuadora del pósito que había creado el colegio del arte mayor de la seda en 1757, la Compañía de Nuestra Señora de los Desamparados siguió desempeñando una importante actividad en la seda y en su ulterior semielaboración con el objetivo de ofertarla con mayor regularidad a los fabricantes. Los tejidos elaborados por la Compañía tenían dos vías básicas de comercialización: el almacén que se creó para su venta al por mayor o al por menor en la propia ciudad de Valencia; y la ciudad de Cádiz, en donde los corresponsales procedían a su venta a los cargadores de Indias. Debido a las graves dificultades por las que atravesó, la Compañía se disolvió en 1785. En el último cuarto del siglo XVIII y los primeros años del siglo XIX, Cádiz sí que sintió esta especie de colapso, pues hasta el final la primera década de la centuria no es cuando entran las remesas de seda en la dársena gaditana, es decir entre 1810 y 1815 que fue cuando tuvo lugar el período de recuperación.⁷⁰¹

A lo largo de los siglos XVIII y XIX, la seda se convirtió también en un pilar básico de la economía regional murciana, donde se instalaron diversas industrias sederas. El eje Murcia-Cartagena constituye, sin duda, el eje más importante del flujo sedero intrarregional, al unir el centro productor de Murcia con el exportador de Cartagena. Esta vía, vital para los murcianos, tenía dos grandes obstáculos que encontraron buena parte de su solución en el siglo XVIII: el río Segura, salvado tradicionalmente por un puente de barcas, y la sierra, que se atravesaba por el puerto de la Cadena, aprovechando un paso abierto ya por los romanos, o más a Levante, por el puerto del Garruchal del camino romano de Fortuna a Cartagena, ciudad esta última que fue puerto vital para el transporte de la seda, no sólo a Cádiz, sino también a otros puertos del Atlántico y del Mediterráneo.⁷⁰² Por entonces Murcia había alcanzado el tercer puesto en cantidad de las regiones sederas hispanas, tras Valencia (6.000.000 kilogramos de capullo) y Andalucía (4.000.000), y muy por delante de las restantes, que eran Castilla (200.000), Aragón (100.000) y Cataluña (50.000).

⁷⁰¹ Ricardo Franch Benavent: "Los negocios de una gran empresa sedera en la Valencia del siglo XVIII: La Compañía de Nuestra Señora de los Desamparados." En Revista de Historia Económica. Año XIV. Nº 3, Otoño- Invierno, Madrid, 1996, pp. 557-589.

⁷⁰² Pedro Olivares Galván: Historia de la seda en Murcia, Editora regional de Murcia. Extra nº 9, Murcia, 2005, págs. 275 y 284.

Gibraltar figura en segundo lugar con la exportación de 10 remesas de seda a Cádiz, es decir, el 17,86%, que, como sabemos, no es de producción propia, sino de importación.

Por último, señalar que el 10,70% restante de exportación sedera lo cubren países como Argelia, Reino de Nápoles, Reino de Sicilia y, finalmente, la República de Génova, que envían escasas y ocasionales partidas de seda al puerto de Cádiz.

m) Carbón de piedra.

Este producto queda registrado en la dársena gaditana en la cantidad de 50 partidas, o sea, un 1,68% sobre el total de las 2.976 entradas de materias primas no coloniales. España e Inglaterra acaparan sumando los envíos del coque al puerto de Cádiz con 22 remesas cada una, es decir, el 88% entre las dos, sobre el total de las 50 entradas de carbón mineral.

Cuadro nº 101

IMPORTACIÓN DE CARBÓN DE PIEDRA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	22	44,00
Inglaterra	22	44,00
Gibraltar	02	4,00
Irlanda	01	2,00
Francia	01	2,00
Noruega	01	2,00
Estados Pontificios	01	2,00
TOTAL: 07	TOTAL: 50	TOTAL: 100,00

Los puertos de procedencia españoles son, por este orden, Gijón y Sevilla como puertos fundamentales y, en menor cuantía, Figueras (Castropol), Avilés, Ribadeo, Vigo, La Coruña y, por último, Algeciras.

La primera noticia de la existencia de carbón mineral en Asturias se remonta ya al siglo XVI, pero estas referencias antiguas pasaron desapercibidas y fue el médico Gaspar Casal, en la Historia natural y médica del Principado de Asturias, publicada en 1762, quien vuelve a aludir a la presencia de este mineral en tierras asturianas. Desde mediados del siglo XVIII, el carbón mineral estaba teniendo un papel fundamental en la industrialización que avanzaba por diversos países de Europa, y algunos políticos, como Pedro Rodríguez Campomanes, estaban convencidos de que España no podría emular ese crecimiento industrial sin el recurso al carbón

mineral. Jovellanos presentó en abril de 1789 su informe sobre el mineral que cambió la región. En Asturias, a principios del siglo XIX, junto a los particulares que extraían el carbón, habían surgido también los asentistas, que primeramente explotaron por medio de obreros asalariados algunas minas, pero que luego consideraron más ventajoso el instalarse en los puertos, principalmente el de Gijón, donde compraban el carbón que los naturales de los concejos mineros arrancaban y transportaban hasta allí en sus carros o con animales de carga. Posteriormente, el carbón era transportado desde Gijón a bordo de pataches y quechemarines, que cargaban entre 25 y 75 toneladas, hasta los tres arsenales: El Ferrol, Cádiz y Cartagena.⁷⁰³

En cuanto a la comercialización del carbón mineral del eje Sevilla-Cádiz, las remesas provienen de Villanueva del Río y Minas, un diminuto municipio de la provincia que se halla ubicado a 22 kilómetros de distancia de la capital hispalense, hacia donde era transportado el producto para su posterior envío al puerto de Cádiz, tráfico que alcanzó grandes dimensiones debido al “boom” minero de Villanueva (también denominada Minas de la Reunión). Durante el siglo XVIII existen distintas licencias de explotación de este mineral, destacando el período entre los años 1771 y 1789 en el que estuvo activa la llamada Real Compañía de Minas de Villanueva, ocasionando un incremento de producción prolongado entre los años 1796 y 1810 por la demanda que, ante el agotamiento de la oferta de carbón vegetal, ejercían la Real Fundición de Cañones de Bronce y la Real Maestranza de Artillería de Sevilla, así como los altos hornos de las Fábricas de Hierros de El Pedroso.⁷⁰⁴

Con referencia a los enclaves portuarios ingleses desde donde se remite la hulla, destacamos Newcastle como el que lleva el mayor peso del tráfico. Luego, en menor cuantía, se registran envíos desde Hull, Londres, Yarmouth, Plymouth, Portsmouth, Bristol, Falmouth, Liverpool, Islas Scilly, y, por último, Sunderland.

¿Por qué adquirieron tanta importancia las relaciones Newcastle-Cádiz en torno a la comercialización del carbón mineral? Primero, la escasez y el precio de la madera habían obligado a Cataluña en 1780 a importar

⁷⁰³ Javier Rodríguez Muñoz : “La importancia del carbón de piedra.” En La Nueva España, Diario Independiente de Asturias, jueves 10 de noviembre de 2011, página 1.

⁷⁰⁴ Anónimo: Documento recabado en “Decreto 35/2002 de 5 de febrero por el que se declara Bien de Interés Cultural, con la categoría de Conjunto Histórico, las Minas de la Reunión, sitas en Villanueva del Río y Minas (Sevilla).” En Boletín Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA) nº 28. CONSEJERÍA DE CULTURA, Sevilla 7 de marzo de 2002, página 3612.

hulla de Newcastle.⁷⁰⁵ Después sería Andalucía la que importaría carbón mineral de Newcastle, ya que en Inglaterra era la zona productora de mayor magnitud. Incluso en algunas exportaciones efectuadas desde Bristol, el oficial de aduanas dejaba claro que el carbón que se enviaba era Newcastle measure, haciendo alusión a una medida utilizada en la zona.⁷⁰⁶ En común acuerdo los comerciantes ingleses con los gaditanos, se puso entonces en funcionamiento el eje Newcastle-Cádiz, que reportó grandes beneficios a ambas partes.

El 12% restante exportado, lo cubren Gibraltar, Irlanda Noruega, Francia y Estados Pontificios, con ocasionales remesas de cantidades irrelevantes.

n) Cordobanes.

La entrada de este producto queda registrada en el puerto de Cádiz con 49 remesas, es decir, el 1,65% sobre el total de las 2.976 materias primas no coloniales.

España es el único representante de los envíos, acaparando lógicamente el número total de remesas, o sea, 49 partidas de cordobanes (100,00%). Los puertos de procedencia no se determinan, salvo en algunas -escasísimas- remesas que llegan de La Coruña, Villajuan y Salou. El Vigía especifica que proceden en su mayoría del Mediterráneo español, aunque también lo hacen de Galicia.

Históricamente, el término cordobán designa al cuero de cabra o macho cabrío de alta calidad, muy ligero y suave, que se obtenía mediante la curtición vegetal con sustancias especiales, entre ellas los taninos obtenidos a partir del zumaque. Curtidos en Córdoba en los primeros tiempos del Emirato, fueron famosos por su calidad. Por la extraordinaria demanda que había de ellos, se trabajaron después en casi toda España y fueron exportados al occidente europeo⁷⁰⁷.

⁷⁰⁵ Julio Gómez Alba: "Historia económica, minera y geológica de la cuenca carbonífera de de Surroca-Ogassa." En Monografías del curso de Ciencias Naturales nº 4. Instituto de Cultura de Barcelona, 2007, página 15.

⁷⁰⁶ María Nélica García Fernández: Comerciendo con... página 260.

⁷⁰⁷ El cordobán se curtía con tan singular esmero, que no llegó a imitarse bien en ninguna parte fuera de España, siendo el cuero preferido por su duración y elasticidad. De estos cueros se derivaron muy pronto los nombres que tomaron los zapateros en Francia, cordouanier y cordonnier; en los Países Bajos, cordewanier, y en Inglaterra cordwainer. (José Ferrandis Torres: "Cordobanes y Guadamecíes", en Sociedad Española de Amigos del Arte. Catálogo Ilustrado de la Exposición. Universidad Autónoma de Barcelona. Madrid, 1955, pp. 15 y 16.)

Cuadro nº 102

IMPORTACIÓN DE CORDOBANES POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	49	100,00
TOTAL: 01	TOTAL: 49	TOTAL: 100,00

El cordobán se curtía con tan singular esmero que no llegó a imitarse bien en ninguna parte fuera de España, siendo el cuero preferido por su duración y elasticidad. De estos cueros se derivaron muy pronto los nombres que tomaron los zapateros en Francia (cordouanier y cordonnier), en los Países Bajos (cordewanier), y en Inglaterra (cordwainer).⁷⁰⁸

ñ) Barrilla.

De esta planta arbustiva, de cuyas cenizas se obtiene sosa, entran en el puerto de Cádiz durante nuestro período investigado un total de 43 remesas, constituyendo el equivalente al 1,44% sobre las 2.976 remesas de materias primas no coloniales llegadas a la dársena gaditana.

Cuadro nº 103

IMPORTACIÓN DE BARRILLA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	36	83,73
Gibraltar	04	9,30
Reino de Sicilia	02	4,65
Imperio Otomano	01	2,32
TOTAL: 04	TOTAL: 43	TOTAL: 100,00

Únicamente merece la pena destacar a España, que figura en primer lugar con la aportación de 36 partidas de barrilla, o lo que es lo mismo, el 83,73% sobre el total de los 43 envíos a Cádiz, y a bastante distancia de Gibraltar, con tan sólo 4 remesas, o sea, el 9,30%.

Los puertos de procedencia española son, fundamentalmente, Cartagena, Alicante, Almería, Santa Cruz de Tenerife y Málaga. Como centros

⁷⁰⁸ José Ferrandis Torres: *Ibidem...* pp. 20 y 21.

exportadores de segundo orden tenemos a Lanzarote, Tarragona, Mallorca, Torrevieja y, por último Vendrell.

La barrilla llegó a constituir uno de los productos estelares de la economía cartagenera y de la región murciana, representando lo que hoy llamamos una auténtica “denominación de origen”, basada tanto en su excepcional calidad como en la gran dependencia que con respecto a ella tuvo la industria europea de los siglos XVI al XIX. Aunque la mayor parte de la producción se transportaba al puerto de Alicante, el de Cádiz no se quedaba atrás y recibía también una cantidad aceptable de remesas cartageneras de barrilla. A finales del siglo XVIII la producción barrillera fue consolidándose al alza, según confirman los datos arrojados por la aduana de Cartagena, especialmente entre los años comprendidos entre 1787 y 1799. A partir de este último año se registran fuertes caídas provocadas por las malas cosechas de 1800 y 1801, la epidemia de fiebre amarilla de 1804 y la guerra de la Independencia (1808-1814).⁷⁰⁹ Sin embargo, este último acontecimiento parece que no perjudicó mucho al comercio barrillero entre Cartagena y Cádiz, ya que en 1811 y 1814, según el Vigía, entraron remesas de barrilla en la dársena gaditana procedentes del puerto cartagenero.

En Alicante la barrilla suponía uno de los principales capítulos exportadores, ya que aquel puerto contaba con la condición de punto de embarque de la sosa y la barrilla, materias primas muy estimadas en Europa por su utilización en la elaboración del vidrio y el jabón. A pesar de la comercialización del sector barrillero alicantino hacia Cádiz, se estima que entre el 84 y 95 por 100 de la barrilla producida en Alicante se utilizaba para la exportación a otros países. El consumo interno era escaso por dos motivos: primero, porque la demanda que surge entre los fabricantes de jabón y cristal era muy reducida, y, segundo, porque éstos no supieron aprovechar la importante ventaja comparativa que suponía el disponer de abundante materia prima, de gran calidad y a bajo precio, al objeto de elaborar un jabón dotado de gran calidad a un precio muy competitivo en los mercados internacionales.⁷¹⁰

¿Qué podemos argumentar en torno a la comercialización de barrilla de Almería hacia Cádiz? Como antecedente digamos que en el proceso de integración de la economía almeriense en el mercado mundial la exportación de barrilla constituye un primer capítulo que se empezó a escribir durante el siglo XVIII. Los momentos de esplendor de este negocio se sitúan en el

⁷⁰⁹ Francisco Velasco Hernández: “La sosa-barrilla: una seña de identidad del Campo de Cartagena en los siglos XVI al XIX.” En *Revista murciana de antropología*, nº 10, Murcia, 2004, página 157.

⁷¹⁰ Joaquín Gris Martínez/Antonio José Mula Gómez/Juan Hernández Franco: “La Barrilla en el sureste peninsular a finales del siglo XVIII: producción y comercialización.” *Comunicación presentada al III Congreso de Historia Económica*, Alcalá de Henares (Madrid), 1985, pp. 214-215.

último tercio del XVIII y los primeros años del XIX. El mapa de la extensión de este cultivo abarcaba desde la costa de Pulpi hasta Punta Entinas, bordeando pues, todos los municipios litorales del levante almeriense hasta la capital, desde donde partía el producto para Cádiz-.

La relativa importancia inicial de los envíos hacia Cádiz está en relación con las introducciones realizadas por cuenta de José Miranda, propietario de una “fábrica de lienzos pintados” en El Puerto de Santa María y que desde 1780 era el principal centro consumidor de la barrilla remitida desde la rada de Almería. El empleo de esta planta sosera en los procesos de limpieza de los tejidos, sirve para conectar a la producción almeriense con el fugaz y pionero episodio manufacturero y textil que se extendió por Cádiz y su hinterland durante el último cuarto del siglo XVIII y principios del XIX.⁷¹¹

El 6,97% restante se lo reparten el reino de Sicilia y el Imperio Otomano, con cantidades e irrelevantes.

o) Alhucema.

En total constituyen 25 remesas de alhucemas las que entran en el puerto de Cádiz a lo largo del período 1800-1815, lo que equivale al 0,84% sobre el total de las 2.976 materias primas no coloniales.

España ostenta la supremacía de envíos de este producto con prácticamente la totalidad de ellos: 24 partidas frente a una única remesa procedente de Gibraltar.

Los puertos de procedencia españoles son por este orden: Alicante y Málaga como fundamentales; luego como secundarios tenemos a Barcelona, Villajoyosa, Cartagena, Almería y Algeciras.

Esta materia prima, la alhucema, también denominada espliego, aparte de ser una planta medicinal (al menos así se consideraba en España desde el siglo XIII), pues contiene una porción considerable de aceite esencial sirviendo de poderoso estimulante del sistema nervioso, también es aromática y se utilizaba desde muy antiguo para perfumar los salones cuando estos se encontraban con gran afluencia de público. Es una especie típicamente mediterránea. En España abunda en la mitad oriental de la

⁷¹¹ Andrés Sánchez Picón: “La barrilla: un cultivo industrial para la exportación en las postrimerías del Antiguo Régimen.” En *Tesis doctoral: La integración de la economía almeriense en el mercado mundial (1778-1936). Cambios económicos y negocios de exportación.* Almería, 1992, pp. 67-97.

península, disminuyendo su presencia progresivamente hacia la mitad occidental, hasta desaparecer.

Cuadro nº 104

IMPORTACIÓN DE ALHUCEMA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	24	96,00
Gibraltar	01	4,00
TOTAL: 01	TOTAL: 25	TOTAL: 100,00

p) Sebo.

Anotamos, según consta en el registro del Vigía, 22 remesas de sebo recibidas en la dársena gaditana, es decir, el 0,74% sobre las 2.976 materias primas no coloniales.

España figura en primer lugar con la aportación de 13 remesas, es decir, el 59,09% sobre las 22 recibidas. Los puertos de procedencia son los de Santander, La Coruña y Santa Cruz de Tenerife y, en menor cuantía, Algeciras, Denia y Barcelona.

Cuadro nº 105

IMPORTACIÓN DE SEBO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	13	59,09
Portugal	07	31,82
Gibraltar	02	9,09
TOTAL: 03	TOTAL: 22	TOTAL: 100,00

Signifiquemos que muy probablemente este sebo enviado por el puerto cántabro y el gallego a Cádiz, es de reexportación. Es decir, importado de las colonias españolas, especialmente de Río de la Plata (Buenos Aires), era recibido en Santander y La Coruña para posteriormente ser transportado al puerto de Cádiz. Porque la demanda europea de productos ganaderos y la relativa accesibilidad de las exportaciones de la zona bonaerense, sobre todo después de 1778, dieron nuevo auge a la producción de sebo en el ámbito rioplatense que produjo grandes beneficios en su comercialización de esta materia prima con la metrópoli. Y también porque parte de los comerciantes

que integraban la explotación ganadera de Río de la Plata y que ocuparon un lugar muy destacado e importante en el desarrollo y crecimiento de la región, eran mercaderes tratantes oriundos de Galicia, Guipúzcoa y Santander, aunque también los había provenientes de Andalucía.⁷¹²

En segundo lugar, aparece Portugal que exporta a Cádiz 7 remesas de sebo, es decir, el 31,82 sobre las 22 entradas, siendo su único puerto de procedencia Lisboa. Con Portugal, sucede lo mismo que con España: el sebo es un producto de importación, en este caso de Brasil, casi con seguridad importado, a su vez, del Río de la Plata.

A continuación, y en menor cuantía, detallamos otras materias primas no coloniales que entran en el puerto de Cádiz. Para ellas, al figurar cantidades menores a 20 remesas, no nos ha parecido necesario elaborar cuadros de procedencia, ni analizarlas detalladamente. Únicamente, señalaremos el tipo de producto, las cantidades y los países de procedencia. Son las que se relacionan a continuación.

Cueros curtidos: se registran 19 remesas, es decir, el 0,68% sobre las 2.976 materias primas no coloniales entradas en Cádiz. De España llegan 37 (88,09%), Nueva España, 2 (4,76%), Cuba, 2 (4,76%) y Portugal 1 (2,38%).

Goma: aparecen 19 partidas, o sea, el 0,68% sobre las 2.976. Se reparten entre España, 4 (22,22%), Marruecos, 4 (22,22%), Senegal, 3 (15,79%), Gibraltar, 2 (11,11%), Nueva España, 2 (11,11%), América portuguesa, 1 (5,55%) y Estados Unidos, 1 (5,55%).

Corcho: entran en la dársena gaditana, también 19 remesas, o lo que es lo mismo, el 0,68% sobre las 2.976. Se distribuyen entre España, con 17 (89,47%), y Portugal, con 2 (10,53%).

Lino: se contabilizan 18 envíos de este producto, es decir, el 0,60%. España ocupa el primer lugar con 5 remesas (27,78%), seguido por Irlanda, 4 (22,22%), Países Bajos, 3 (16,67%), Rusia, 2 ((11,11%), Dinamarca, 1 (5,55%), Portugal, 1 (5,55%), Inglaterra, 1 (5,55%) y Suecia, 1 (5,55%).

Betún: recalán en Cádiz igualmente 18 partidas, equivalente al 0,60%. Este producto se reparte entre España con 14 remesas (77,77%), Gibraltar, con 3 (16,66%) y, finalmente 1 partida de un área sin determinar (5,55%).

⁷¹² Sandra Olivero: "Los andaluces en el Río de la Plata, siglos XVII y XVIII." En *Contrastes, Revista de Historia*, nº 13, Murcia, 2004-2007, página 128 y 131.

Grasa: aparecen 8 partidas, 0,27% sobre las 2.976 materias primas no coloniales. Todas ellas procedentes de España (100%)

Cueros de becerrillos: totalizan 7 envíos, es decir, el 0,23% Remitidas desde España (100%).

Zaleas: se registran 3 remesas (0,10%) de Gibraltar (100%).

Incienso: también 3 (0,10%). 2 (66,66%) de Gibraltar y 1 (33,33%) de Prusia.

Nieve: 3 partidas (0,10%), todas ellas de España (100%).

Piel de becerro: 3 partidas (0,10%), arribadas desde España (100%).

Zumaque: 3 envíos (0,10%); 1 España (33,33%), 1 Reino de Sicilia (33,33%) y 1 Gibraltar (33,33%).

Orchilla: 3 partidas (0,10%). Todas de España (100%)

Piel de liebre: 2 remesas (0,07%) de Marruecos (100%).

Pieles: 2 envíos (0,07%). 1 de Portugal (50%) y 1 de Marruecos (50%).

Zahínas (planta parecida al sorgo): 2 remesas (0,07%). 1 de España (50%) y 1 de Portugal (50%).

Finalmente tan sólo con 1 remesa, es decir, con el 0,03% sobre el total de las 2.976 materias primas no coloniales figuran: Pleita (España), Tafiletes (Marruecos), Pez de Palo (Noruega), Marfil (Marruecos), Madera de roble (España), Madera de castaño (España), Madera de pino (España), Pintura (España), Plumas (Marruecos), Pieles de venado (Gibraltar), Palo de Orozuz (Gibraltar), Eneas (España), Badanas (España), Agallas (Gibraltar), Chapas (España), Raspa de cuernos (Portugal), Carnaza (España), Yesca (Reino de Cerdeña) y Peletería (Francia).

6. OTROS PRODUCTOS.

Hacemos alusión en este apartado, a las remesas relativas a provisiones, jabón, tablas, loza, ladrillos, limetas, cristales, jarcia, remos, entre otros.

Dicho apartado registra un total de 1.755 entradas que suponen un 4,42% sobre el total de las 39.676 remesas de mercancías importadas por el puerto de Cádiz en 1800-1815. Son los productos que se detallan a continuación

a) Provisiones.

No podemos determinar de qué provisiones se trata, ya que el Vigía no especifica si son víveres o cualquier otro tipo. Nosotros, si se nos permite, opinamos que casi con toda seguridad se trata de alimentos en la gran mayoría de los casos. Se registra una entrada de 465 remesas que equivalen al 26,49% sobre las 1.755 del apartado de otros productos. Lo que sí tenemos claro es que todos los envíos tienen lugar en el período de la guerra de la Independencia española (1808-1814). Es decir, se aprecia un esfuerzo común, por parte de todos los países integrantes del cuadro adjunto, de prestar ayuda a los españoles en el desarrollo de la contienda.

Cuadro nº 106

IMPORTACIÓN DE PROVISIONES POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Portugal	145	31,18
Estados Unidos	112	24,09
Inglaterra	70	15,05
España	52	11,18
Irlanda	43	9,25
Gibraltar	34	7,31
Canadá	02	0,43
Gales	01	0,21
Francia	01	0,21
Rusia	01	0,21
Países Bajos	01	0,21
Levante	01	0,21
Sin determinar	02	0,43
TOTAL: 13	TOTAL: 465	TOTAL: 99,97

En primer lugar destaca Portugal con la exportación de 145 remesas, o sea, un 31,18% sobre las 465 remesas de provisiones entradas en la dársena gaditana. Los puertos de procedencia son, por este orden, Faro como enclave portuario que acapara gran parte de las exportaciones, seguido de Lagos, Tavira, Vilanova de Portimão, Villarreal de Santo Antonio y, en menor cuantía, Lisboa y Setúbal. Como vemos destaca el predominio del Algarve portugués.

Hay que subrayar una cuestión muy interesante: que el grueso de esta ayuda portuguesa a Cádiz se da en el último año del asedio a esta ciudad, es decir, desde el 1 de enero hasta el 24 de agosto de 1812, siendo este último año cuando se registran la llegada de 134 remesas. Y es que, si no es posible concebir la resistencia de Andalucía sin ponderar la importancia del entendimiento hispano-portugués, a pesar de sus evidentes tensiones y vaivenes, tampoco es posible explicar la configuración de Cádiz como pieza clave de la resistencia antifrancesa sin tener en cuenta la importancia del respaldo estratégico recibido del suroeste peninsular durante el sitio francés, puesto que la inexpugnabilidad de Cádiz no se entiende sin la ayuda de estas provisiones recibidas desde aquel eje fronterizo. Es decir, que a veces el socorro luso prestado a España se hacía indirectamente a través de algún puerto onubense, como es el caso de Isla Cristina cuyos vecinos salieron el 29 de febrero de 1812 a Villarreal de Santo Antonio por el estero de Isla Canela con cinco botes para, con el permiso de las autoridades lusas, cargar 147 barricas de harina y cinco sacos de arroz. Aparte de utilizar esas provisiones para abastecimiento del pueblo de La Higuera, parte de ellas zarparían con destino al Cádiz sitiado.⁷¹³ Eso sí, puntualizar que en la ayuda portuguesa prestada a España también intervino firmemente el gobierno británico.

En segundo lugar, sale a colación Estados Unidos, que exporta 112 remesas de provisiones, o lo que es lo mismo, el 24,09% sobre las 465 entradas. Proceden de Nueva York, puerto protagonista en las exportaciones, seguido de Boston, Filadelfia y, en menor cuantía, Alexandria y Nuevo Londres.

La tercera posición de países exportadores corresponde a Inglaterra, con un total de 70 remesas de provisiones, es decir, el equivalente al 15,05% sobre las 465 entradas. Los puertos de procedencia, con una distribución muy equitativa de las exportaciones, son Liverpool, Londres, Portsmouth y, en menor cuantía, Hull.

⁷¹³ José Saldaña Fernández/José Butrón Prida: “Algarve-Huelva-Cádiz...” pp. 331-333.

En cuarto lugar figura España, que envía al puerto de Cádiz 70 partidas de provisiones, es decir, el 15,05% sobre el total de las 465. Con representación fundamental, en reparto muy equitativo, tenemos los puertos de Galicia: El Carril, La Coruña y Villagarcía de Arosa. También juegan un papel secundario en esta región Marín, Baiona, El Ferrol, Pontevedra, Santa Eugenia y Villajuan. Finalmente, en menor grado, aparecen Ayamonte, Cartaya, La Higuera (Isla Cristina), Huelva, Algeciras, Gijón, Ribadesella y, por último, Mundaca.

Galicia, pues, surtió de víveres probablemente procedentes de Inglaterra, a Cádiz. Es posible que esta ayuda se gestionase a través del duque de Wellington, tras sus sucesivos desembarcos en el puerto de La Coruña una vez iniciado el conflicto. Es importante subrayar lo que dice José Manuel Cuenca Toribio acerca del aprovisionamiento de Cádiz: al vivir franceses e ingleses literalmente sobre el terreno, solo los segundos se aprovisionaron de mercancías oriundas de Gran Bretaña, pero en cantidad tan limitada que se consumían estricta y reducidamente por las casacas rojas del duque de Wellington. Ni siquiera aquí la cosmopolita e invariablemente bien abastecida Cádiz marcaría una excepción señalada.⁷¹⁴ La búsqueda diaria de alimentos era, más que nunca, tarea altamente dificultosa debido al alza de precios y la escasez de subsistencias. Dentro de estas provisiones llegadas al puerto gaditano, los cereales, las verduras, y algunas hortalizas, afirma José Manuel Cuenca, eran los productos que constituían la base de la alimentación, junto con la carne, queso, huevos y algo de pescado.⁷¹⁵

El 18,47% restante, que resulta irrelevante y ocasional, lo cubren Irlanda, Gibraltar, Canadá, Gales, Francia, Rusia, Países Bajos, área de Levante y un territorio sin determinar.

b) Jabón.

Entran en la dársena gaditana un total de 453 remesas de jabón, que equivalen a un 25,81 % sobre las 1.755 del apartado de otros productos.

España se lleva la palma en cuanto al número de envíos al puerto de Cádiz se refiere, con 328 partidas, es decir, el 72,41% sobre las 453 entradas. Entre los puertos de procedencia figuran en primer lugar como fundamentales

⁷¹⁴ José Manuel Cuenca Toribio: La Guerra de la Independencia: un conflicto decisivo (1808-1814). 2ª Edición, Madrid 2006, página 323.

⁷¹⁵ Durante las épocas de carestía extrema, las autoridades se afanaron por prohibir o al menos limitar el consumo de pan blanco con el fin de que las panaderías extrajesen todo el provecho posible de los restantes cereales. El llamado “pan de munición” veía así reducida la proporción de trigo al tiempo que entraban en su composición centeno, maíz, cebada, almortas y otros productos que podrían hacerlo indigesto para el consumo e, incluso, hasta mortal. (Ibidem...página 324.)

Málaga, Sevilla, Alicante, Águilas, Mallorca, Tarragona y otros enclaves portuarios de la Costa de Levante española (que el Vigía no especifica) las cuales acaparan el mayor número de partidas. En menor grado figuran Coria del Río, Algeciras, Sanlúcar de Barrameda, Tarifa, Almería, Tortosa, Cartagena, Almuñécar, Denia, Valencia, Ibiza, Vendrell, Salou y, por último, Vilanova y la Geltrú. Curiosamente, en el caso de España, el jabón es uno de los pocos productos que entran durante todos y cada uno de los dieciséis años de nuestro período, registrándose el grueso de los envíos desde 1809 hasta 1815.

Lo que llama en grado sumo la atención es el hecho de que Málaga se erija como el puerto más destacado en enviar jabón a Cádiz. Nosotros creemos que principalmente por dos razones. La primera estriba en que en la primera década del siglo XIX Málaga se coloca muy pronto a la cabeza de la producción nacional de jabón y será pionera, junto a Barcelona, en la fabricación de sosa artificial, contribuyendo de forma decisiva al nacimiento de la "química de base" de nuestro país. Varias son las fábricas de jabón, contándose hasta quince de ellas: son las más acreditadas las de Heredia, Sandoval, Gracián y otras. Esta industria hubiese tenido aun más desarrollo, si sus fabricantes hubiesen podido competir con los de otros puntos, en especial Marsella.⁷¹⁶

La segunda razón la encontramos en las manifiestas condiciones de insalubridad en que vivía Cádiz, originadas por el asedio de 1810-1812 a que fue sometida por el ejército francés al mando del mariscal Soult. Tanto la población civil como el ejército español, al mando del duque de Alburquerque, con refuerzos ingleses y portugueses, que resistieron al invasor durante dos años y medio, estaban expuestos a contraer enfermedades y epidemias, por lo que había que tomar las medidas adecuadas para eliminar o vencer ese peligro inminente. Entre ellas estaba la de utilizar el jabón que enviaban fundamentalmente los malacitanos, como recurso higiénico con el objeto de evitar afecciones y contagios.⁷¹⁷

También es importante destacar la aportación de Sevilla en la comercialización del sector jabonero, llegándose a configurar el eje Sevilla-Sanlúcar de Barrameda-Cádiz. Este tipo de jabón que entraba en el muelle gaditano se conocía con el nombre de jabón de Castilla, fabricado a base de aceite de oliva, sosa y agua, recibiendo este nombre por haberse producido a

⁷¹⁶ Juan Antonio Lacomba Abellán: "Descripción de la industria malagueña en un momento de expansión. Siglo XIX." En *Revista de Estudios Regionales*, nº 20, Málaga, 1988, página 221.

⁷¹⁷ Luis Solá Bartina. "Apuntes sobre las operaciones anfibas, la proyección del poder naval sobre la costa y otras acciones del poder militar transportado por mar durante la guerra de la Independencia 1808-1814." En *Boletín de Infantería de Marina*, nº 19, San Fernando (Cádiz), febrero de 2013, página 62.

gran escala en los territorios de la corona de Castilla. El antiguo reino de Sevilla, por sus extensos olivares era pródigo en la producción de este aceite.

En Andalucía las fábricas de jabón, que se conocían como almonas, fueron muy abundantes durante la Edad Moderna, constituyéndose las más importantes a partir de la concesión de privilegios reales para la fabricación de este apreciado y costoso producto. En Sevilla, pues, gozaron de gran prestigio las almonas de la orilla derecha del Guadalquivir a su paso por Triana, de donde procede el afamado jabón de Castilla, cuyo prestigio se extendió hasta finales del XIX.⁷¹⁸

Aunque en menor grado, no podemos marginar la participación de Alicante en los envíos de jabón a Cádiz. La prosperidad económica de Alicante se manifestó en la consecución de un consulado separado del de Valencia (1785) y en su actividad comercial. El visto bueno de las autoridades aduaneras gaditanas a los productos coloniales que iban con destino al puerto de Alicante, fue la causa de mayor peso para que los mayoristas alicantinos del sector del jabón le movieran sus intereses y entablaran relaciones comerciales con sus competidores del puerto de Cádiz, vendiéndoles este producto.⁷¹⁹

Cuadro nº 107

IMPORTACIÓN DE JABÓN POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	328	72,41
Gibraltar	69	15,23
Malta	21	4,63
Imperio Otomano	15	3,31
Reino de Sicilia	05	1,10
Irlanda	04	0,88
Inglaterra	02	0,44
Portugal	02	0,44
Reino de Cerdeña	02	0,44
Ducado de Toscana	02	0,44
Francia	02	0,44
Marruecos	01	0,22
TOTAL: 12	TOTAL: 453	TOTAL: 99,98

⁷¹⁸ Julián Sobrino Simal: *Arquitectura de la industria en Andalucía*. Edita Instituto de Fomento de Andalucía. Sevilla, 1998, página 60.

⁷¹⁹ Vicente Montojo Montojo: "El comercio de los puertos del Levante español (Cartagena y Alicante). Secuencia y funcionalidad en la Edad Moderna." Resumen. Universidad de Murcia, 2005, pp. 1-5.

Gibraltar, en un caso flagrante de reexportación ocupa el segundo lugar con una exportación de 69 partidas de jabón, o lo que es lo mismo, el 15,23% sobre las 453 entradas. Tenemos que advertir que el jabón procedente de Gibraltar es de importación y no autóctono. No de Inglaterra, que tan sólo exporta una cantidad casi imperceptible, un 0,44%. Estimamos pues, que el jabón enviado por Gibraltar es de origen español, probablemente de las fábricas de Sevilla. Por otra parte, es lógico, que el puerto de Cádiz importe este producto, dado que Gibraltar constituía una fuente de aprovisionamiento clave para los aliados.

El 11,74% restante, exportado por Malta, Imperio Otomano, Reino de Sicilia, Irlanda, Inglaterra, Portugal, Reino de Cerdeña, Ducado de Toscana, Francia y, por último, Marruecos, se compone de un número de remesas de jabón insignificantes.

c) Tablas.

Se registra en el puerto de Cádiz, la entrada de 239 remesas de tablas que equivalen al 13,61% sobre el total de las 1.755 partidas de este apartado.

España lidera los envíos al puerto de Cádiz con 141 remesas de tablas, es decir, el 59,00% sobre las 239 entradas. Entre los puertos de procedencia, en primer lugar, con mucha diferencia sobre los demás, tenemos a Baiona; en menor grado le siguen Ribadesella, La Coruña, Marín, Cambados, Camposancos, Santa Eugenia, El Carril, Muros, San Jenjo, Vigo, Cartaya, Huelva, Tarifa y, finalmente, Cartagena. Como podemos observar, el predominio de los puertos gallegos, especialmente el de Baiona, es absoluto en los envíos de tablas a Cádiz.

El comienzo de la Guerra de la Independencia y el cambio de alianzas internacionales que supuso para España explica el relativo auge por el que atravesó el comercio costero de Galicia orientado, en el caso que nos ocupa, hacia el sur, Cádiz. Esto se da con mayor profusión a partir del bienio 1809-1810, en el que empiezan a proliferar los envíos de tablas a este último puerto. Un despegue en un tráfico alimentado casi en exclusiva por barcos de procedencia inglesa y portuguesa, naves por otra parte construidas especialmente para la navegación de cabotaje. Dadas sus peculiares características, dicho tráfico se mantuvo activo hasta las postrimerías de la guerra, momento en que inició un paulatino retroceso.⁷²⁰ Esto mismo lo corrobora el Vigía cuando anota el número de partidas en el tramo final del

⁷²⁰ Isidro Dubert: "Comercio y tráfico marítimo en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1820." En *Revista Obradoiro. Historia Moderna*, nº 17, Santiago de Compostela, 2008, pp. 222-223.

conflicto, en 1813 (15 remesas), 1814 (9 remesas) y en el año de la normalidad peninsular, 1815 (7 remesas).

Por otra el puerto de Bparteaiona disponía, junto al de El Ferrol, de la instalación de unos extraordinarios astilleros que se completaban con una esmerada carpintería de ribera, es decir el lugar donde se cortaban, trazaban y labraban las diferentes piezas que conformaban las estructuras de los barcos y que se enviaban al puerto de Cádiz, para que a su vez se procediese a la construcción de embarcaciones en el astillero gaditano, tanto mercantes como de guerra. En resumen, digamos que la carpintería de ribera gallega, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, fue un eslabón fundamental en el mantenimiento de las actividades productivas ligadas a la pesca y al transporte de mercancías y de personas, cuando en los pueblos y las ciudades costeras se mantenía un planteamiento autárquico en estos sectores.⁷²¹

Maticemos que, aunque el Vigía define a estas piezas como tablas, no se descarta que también arribasen al muelle de la ciudad las denominadas cuadernas u otro tipo de piezas que configuraban la estructura del buque. Por otro lado, no sólo las tablas que remitía Baiona se dedicaban a la construcción naval, sino que también se empleaban para la fabricación de mobiliario y para la construcción de empalizadas y fortificaciones.

Cuadro nº 108

IMPORTACIÓN DE TABLAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	141	59,00
Portugal	49	20,50
Estados Unidos	13	5,44
Suecia	08	3,35
Ducado de Toscana	05	2,09
Gibraltar	04	1,67
Inglaterra	03	1,25
Rusia	03	1,25
Dinamarca	03	1,25
Finlandia	03	1,25
Reino de Cerdeña	02	0,84
Noruega	02	0,84
Francia	01	0,42
Imperio Austriaco	01	0,42
Países Bajos	01	0,42
TOTAL: 15	TOTAL: 239	TOTAL: 100,00

⁷²¹ José María de Juan-García Aguado: La carpintería de ribera en Galicia. Monografías nº 95. La Coruña, 2001, pp. 9-16.

En segundo lugar figura Portugal con la exportación de 49 remesas de tablas, es decir, un 20,50% sobre el total de las 239 entradas. Los puertos de procedencia son, principalmente, Lisboa y Oporto. En menor escala le siguen Caminhas, Saõ Martin, Viana do Castelo, Setúbal, Esposende, Faro y, por último, Vilanova de Portimão.

Hemos de subrayar que esta aceptable cantidad de tablas exportadas por Portugal a Cádiz lo fue exclusivamente durante la Guerra de la Independencia. El reino de Portugal, aliado de Gran Bretaña, disponía de pinares, encinas, sotos y robledales cuya tala posibilitaban, los referidos envíos de tablas o tablonos al puerto de Cádiz.

En tercera posición aparecen, ya con una cantidad muy inferior, los Estados Unidos: únicamente exportan 13 remesas de tablas equivalentes a un 5,44% sobre las 239 entradas. Como siempre los puertos protagonistas son los de la fachada atlántica: Boston, que acapara la mayoría de las exportaciones del sector maderero, y, en menor grado, Nueva York, Nuevo Londres, Norfolk, Wiscasset y, por último, Charleston.

El 15,05% restante de la exportación de tablas, lo representan Suecia, Ducado de Toscana, Gibraltar, Inglaterra, Rusia, Dinamarca, Finlandia, Reino de Cerdeña, Noruega, Francia, Imperio Austriaco y, finalmente, Países Bajos. Todos ellos envían cargamentos de tablas insignificantes, además de ocasionales, por lo que no entramos en materia sobre ellos.

d) Loza o cerámica.

Se registra, según la lista del Vigía de Cádiz, la entrada de 187 remesas de loza, equivalentes al 10,65% sobre las 1.755 partidas correspondientes a este último apartado.

La loza es una cerámica porosa cocida por lo general a la temperatura más baja del horno (990-1.200° C). En función de la clase de arcilla utilizada, al cocerse adquiere color rojo, amarillo, pardo o negro. Es preciso barnizarla para hacerla resistente al agua.

Cuadro nº 109

IMPORTACIÓN DE LOZA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	146	78,07
Inglaterra	17	9,09
Gibraltar	07	3,74
Portugal	06	3,21
Reino de Cerdeña	03	1,60
Irlanda	02	1,07
Reino de Etruria	02	1,05
Estados Unidos	01	0,53
República de Génova	01	0,53
Ducado de Toscana	01	0,53
Marruecos	01	0,53
TOTAL: 11	TOTAL: 187	TOTAL: 99,95

España destaca sobremanera en el envío de loza al puerto de Cádiz: 146 partidas que equivalen al 78,07% sobre el total de las 187 entrantes. Los puertos de procedencia españoles que distribuyen la mercancía, son los de Algeciras, que acapara el grueso de las exportaciones, seguido también con un aceptable número de envíos, por Málaga y Sevilla, con reparto muy equilibrado entre ambos. En menor escala figuran Vigo, Tarifa, Cartagena, Vinaroz, Valencia, Alicante, Denia, Mallorca, San Juan de Vilasar, Blanes, Sitges y, finalmente, Santa Cruz de Tenerife.

Para finales del siglo XVIII y principios del XIX, no disponemos de documentación acerca de la existencia de fábricas de producción de loza en esta ciudad, de lo que deducimos que el producto procedía de Málaga. Los alfareros malagueños la comercializaban vía Algeciras, de donde los mayoristas de esta ciudad la remitían a Cádiz. La cerámica malacitana gozó de tal fama en el Mediterráneo que incluso llegó a competir con la de Manises (Valencia).⁷²² Además de sus típicas piezas vidriadas para el fuego - los vidriados en verde, azul y amarillo- merecen mención especial los famosos “barros malagueños”, elaborados en la capital en el siglo XVIII. Son pequeñas esculturas que representaban personajes populares, con un claro estilo ya romántico: majos, bandoleros, guitarristas, bailadoras, caballistas, toreros y el símbolo de Málaga, el cenachero. Muchas de estas piezas recalaron en la capital gaditana.⁷²³

⁷²² Francisco R. Cabrera Pablos: El puerto de Málaga en el siglo XVIII. Málaga, 1986, página 36.

⁷²³ Francisco Alejo Fernández/Juan Diego Caballero Oliver: Cultura andaluza. Historia, Arte, Literatura, Cultura Popular, Geografía y Música. E. Book. Sevilla 2003, página 398.

Durante los tiempos modernos los alfareros de Sevilla, y concretamente los de Triana, produjeron cantidades enormes de cerámica de gran calidad. El barrio de Triana fue pionero en la fabricación y comercialización de la loza sevillana caracterizada por su estilo y temática popular. Proliferaron las escenas de caza y de toros, que dan nombre a esta serie. Además de causar una muy grata impresión los famosos “barros vidriados sevillanos”.⁷²⁴ Así, aprovechando la navegabilidad del Guadalquivir, y empleando como bastimentos apropiados para la singladura fluvial generalmente tartanas y misticos, haciendo a veces escala en Sanlúcar de Barrameda, se configuró a finales del siglo XVIII y principios del XIX, el eje comercial de la cerámica Sevilla-Sanlúcar-Cádiz.

En segundo lugar, a una distancia abismal, aparece Inglaterra con la exportación de 17 remesas de loza, es decir, el 9,09 sobre las 187 entradas. Los puertos de procedencia son, por este orden, Londres, Newcastle y, en menor cuantía, Hull y Liverpool.

La exportación de cerámica inglesa a Cádiz se debe quizás a la presencia de un comerciante inglés en esta ciudad, William Pickman, que en el año 1810 abrió un establecimiento para la importación de vajillas inglesas estampadas. Así pues, desde la primera década del siglo XIX, la familia Pickman se dedicaba a la exportación de loza desde Liverpool a España, teniendo sucursales en las ciudades marítimas, en el caso que nos ocupa en Cádiz, a través de las que accedía más fácilmente al comercio con el interior.⁷²⁵

Finalmente, la cantidad que queda resultante, un 12,84%, se la reparten Gibraltar, Portugal, Reino de Cerdeña, Irlanda, Reino de Etruria, Estados Unidos, República de Génova, Ducado de Toscana y, por último, Marruecos. Son envíos insignificantes y ocasionales, por lo que omitimos el respectivo comentario.

e) Ladrillos.

El ladrillo, fabricado de arcilla, ha sido utilizado a lo largo de toda la historia, pero en el siglo XIX empieza a tener una importancia propia, porque resume en sí mismo todo un proceso de industrialización característico de la época.

⁷²⁴ Antonio Domínguez Ortiz: Orto y Ocaso de Sevilla. Sevilla, 1946, página 33.

⁷²⁵ Jaime Messalles de Zunzunegui: Restauración Básica de Muebles y Nociones de Pintura Decorativa. Madrid, 2010, página 116.

La arquitectura de épocas anteriores había utilizado el ladrillo como un material acumulativo que tras un proceso de trabazón conformaba el muro. En el siglo XIX el empleo del ladrillo se hace con tal racionalidad que da a esta arquitectura una estructura singular, tanto desde el punto de vista técnico como formal. En realidad, esta Arquitectura de Ladrillos del XIX puede considerarse como una respuesta popular a la arquitectura culta clasicista. En ella, los maestros artesanos y los albañiles plasman su libertad, ajustándose a las sencillas leyes del aparejo, y conciben "su arquitectura" cargándola de valores morales y locales.⁷²⁶

De esta pieza fundamental para la construcción contabilizamos 130 partidas que entran en la dársena gaditana, es decir, el equivalente al 7,40% sobre el total de las 1.755 remesas de este apartado.

España es la que acapara casi la totalidad de los envíos, remitiendo al puerto de Cádiz 122 partidas, o lo que es lo mismo, el 93,85% sobre los 130 cargamentos registrados. Los puertos de procedencia son Sevilla y Huelva, seguidos de Málaga, Algeciras, Ayamonte, Melilla, Alicante y Villanueva y Geltrú. Ya en menor grado figuran La Coruña, Tarifa y Cartagena.

Con seguridad, la importancia del envío del ladrillo sevillano a Cádiz radica en la calidad de este material de construcción, más refinado que el de otras ciudades españolas. Por eso precisamente Sevilla se constituye en el puerto que mayor número de remesas de ladrillos remite a la dársena gaditana. Constituye la modalidad denominada de ladrillo caravista, de color rojizo, o sea aquél que se fabrica para ser colocado sin recubrimiento tanto en los exteriores como en los interiores de la edificación. También se utilizó el caravista refractario (para hornos y chimeneas) y el esmaltado con una o varias caras a color que se empleaba en funciones decorativas. Este tipo de ladrillo, que destaca por ofrecer una excepcional belleza estética, fue el que entró en Cádiz a finales del siglo XVIII y principios del XIX y el que, muy posteriormente, se emplearían en la construcción de monumentales edificios como la Fábrica de Tabacos y el Gran Teatro Falla.⁷²⁷

Con relación a los envíos de ladrillos remitidos desde el puerto de Huelva, matizaremos que este producto tiene su origen en la localidad norteña onubense de Cala, muy próxima a la población de Aracena. Sus ladrillos tenían fama desde la época romana, y eran diferentes de los demás porque,

⁷²⁶ Josep María Ardell Argilés: "La Arquitectura de ladrillos del siglo XIX: racionalidad y modernidad." En *Revista del CSIC Informes de la construcción*, vol. 44, nº 421, Madrid, septiembre/octubre, 1992.

⁷²⁷ Pablo Collado Trabanco: "Tipología del ladrillo" en *Control de ejecución de tabiquerías y cerramientos*. Valladolid, 2005, pp. 45-50.

secos y sin cocerse, no se sumergían en el agua y eran muy ligeros para no oprimir con su peso la fábrica de los edificios y, por su materia esponjosa y dura, semejante a la piedra pómez, eran refractarios a la humedad. También esta modalidad de ladrillo onubense era muy demandada en Cádiz durante nuestro período investigado, e incluso antes, ya que desde la época del Censo de Floridablanca aparecen en el sector secundario los distintos miembros de las corporaciones (maestros oficiales y aprendices) de la villa que trabajaban en la industria del ladrillo.⁷²⁸

Finalmente, con referencia al 6,16% restante diremos que queda comprendido entre Gibraltar, Portugal, Países Bajos, Reino de Etruria y, por último, Estados Unidos, con envíos ocasionales e insignificantes.

Cuadro nº 110

IMPORTACIÓN DE LADRILLOS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	122	93,84
Gibraltar	04	3,08
Portugal	01	0,77
Países Bajos	01	0,77
Reino de Etruria	01	0,77
Estados Unidos	01	0,77
TOTAL: 06	TOTAL: 130	TOTAL: 100,00

f) Vidrios.

El conocimiento del arte de la fabricación del vidrio era en el siglo XIX y en España patrimonio de muy pocos. De hecho, los maestros vidrieros que residían en nuestro país y desarrollaban su actividad en las pocas fábricas de vidrio y cristal existentes, eran mayoritariamente extranjeros (franceses, belgas, italianos, alemanes, bohemios y suizos).

Entran en Cádiz 80 partidas de vidrio, es decir, el 4,56% sobre las 1.755 remesas de la clase otros productos.

España encabeza la distribución a Cádiz de vidrios con la aportación de 56 remesas, que equivalen al 70% sobre las 80 entradas. Los puertos de procedencia son los siguientes: Algeciras, que acapara casi la totalidad de los envíos, y, muy esporádicamente, La Coruña.

⁷²⁸ Francisco Núñez Roldán: *En los confines del Reino. Huelva y su Tierra en el siglo XVIII*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1987, página 247.

Señalemos que el vidrio que llega de Algeciras no es autóctono de esta ciudad, ya que no tenemos noticias de la existencia de fábricas en la villa. El vidrio procedía de la Real Fábrica de Cristal de San Ildefonso de la Granja, fundada en la provincia de Segovia por Felipe V. Las partidas eran transportadas por vía terrestre a la localidad de Algeciras, desde donde se enviaban al puerto de Cádiz.⁷²⁹

En segundo lugar destaca Portugal con 5 remesas de vidrio, o sea, el 6,25 % sobre las 80 entradas. El único puerto de procedencia es Lisboa.

Tenemos referencias sobre el funcionamiento de la Real Fábrica portuguesa de vidrio de Marinha Grande, fundada a mediados del siglo XVIII por el inglés Williams Stephens en una localidad ubicada en la comarca de Leiria. Tenemos plena seguridad que desde Marinha Grande se enviaban a través de una carretera que enlazaba Leiria con Lisboa las remesas de cristal que después serían remitidas desde la capital portuguesa al puerto de Cádiz.⁷³⁰

Cuadro nº 111

IMPORTACIÓN DE VIDRIOS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	56	70,00
Portugal	05	6,25
Hamburgo	05	6,25
Malta	04	5,00
Rusia	02	2,50
Inglaterra	02	2,50
Gibraltar	02	2,50
Reino de Etruria	01	1,25
Imperio Austriaco	01	1,25
Prusia	01	1,25
Nueva España	01	1,25
TOTAL: 11	TOTAL: 80	TOTAL: 100,00

⁷²⁹ María Teresa Ruiz Alcón: Vidrio y cristal de La Granja. Madrid 2ª edición, 1985, página 18.

⁷³⁰ Sebastián de Miñano: Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal dedicado al Rey Ntro. Señor. Tomo V. Madrid 1826, página 415.

En tercer lugar figura la Ciudad Libre Hanseática de Hamburgo (que más tarde formaría parte de Alemania) con una exportación de 5 remesas, es decir el 6,25% sobre el total de las 80. Las relaciones comerciales entre Hamburgo (puerto pionero de la Hansa por excelencia, junto con Bremen y Lübeck) y Cádiz resultaban claves para el funcionamiento económico de la ciudad hanseática.⁷³¹ Este último puerto, junto con el de Sanlúcar y Sevilla aparece en el lugar más destacado de la actividad de los hamburgueses en España. Pero, y esto es lo verdaderamente interesante, ¿el cristal enviado por Hamburgo a Cádiz era de producción propia? Tajantemente no, pues era importado desde Bohemia. Este famoso cristal es una variedad de vidrio elaborada en Bohemia y que se fabricaba desde fines del siglo XIII, aunque no fuera hasta finales del siglo XVI cuando conociera la fama. Bohemia ostentó la hegemonía europea durante dos siglos, el XVIII y el XIX. La excepcional transparencia del vidrio, imitando al cristal de roca, era una de sus cualidades más sobresalientes. A partir de 1725 fueron creándose compañías comerciales, siendo la primera la de Jancke, que se especializó en exportar cristal a Cádiz (por mediación del puerto de Hamburgo, hasta donde llegaba, vía terrestre), desde donde pasaba el vidrio y el cristal de Bohemia al otro lado del océano, es decir, a América.⁷³²

El 17,50% restante se distribuye entre Malta, Rusia, Inglaterra, Gibraltar, Reino de Etruria, Imperio Austriaco, Prusia y, por último, Nueva España. Son remesas insignificantes, además de ocasionales.

g) Jarcia.

La jarcia entra en el puerto de Cádiz en número de 47 remesas, o sea, el equivalente a un 2,68% sobre el total de las 1.755.

España figura en primer lugar acaparando casi la mitad de la exportación de jarcia: 21 remesas entran en el puerto de Cádiz, equivalentes al 44,68% sobre las 47 entradas. Barcelona es el puerto que sobresale en los envíos. En menor cuantía, aparecen Santander, Gijón, La Coruña, Ribadeo, Málaga y Salou.

A partir de 1730 la demanda estatal española de cordelería naval, al igual que la de otros productos estratégicos, aumentó de una forma muy considerable, debido a las necesidades derivadas de la consolidación de la nueva Armada Real concebida desde la óptica reformista. Las nuevas necesidades de materiales de construcción naval, entre los cuales

⁷³¹ Jesús Pradells Nadal: *Diplomacia y Comercio...* pp. 457-459.

⁷³² Pavel Stepánek: "El misionero checo Miguel Sabel y el comercio de cristal de Bohemia en América: sus posibles consecuencias iconográficas." En *Anales del Museo de América*, nº 8, Madrid 2000, pp. 201-223.

encontramos precisamente la jarcia como uno de los más importantes, justo detrás de la propia madera, se originaron fundamentalmente por el incremento de la demanda de los arsenales peninsulares (Ferrol, La Carraca y Cartagena). Esta jarcia se destinó principalmente a dotar el aparejo de las nuevas unidades botadas en las instalaciones oficiales, aunque no será despreciable la cantidad de cabuyería que también se destinará a la edificación de las propias instalaciones de los arsenales (almacenes, gradas, diques, obrajes, etc.).⁷³³

Pero, ¿por qué precisamente se erige el puerto de Barcelona en primer exportador de jarcia a Cádiz? La primera razón se basa en la existencia de una clase de comerciantes en la ciudad condal interesados en el negocio de la jarcia. La segunda razón es que Barcelona reunía grandes posibilidades para la implantación de fábricas de jarcia, ya que contaba con los focos productores de fibra del Principado -principalmente el llamado Plá de Barcelona en la ciudad condal, y en el interior catalán el formado por las localidades de Cervera, Igualada y Balaguer, así como el Urgell-, de donde llegaba la fibra regularmente en los carros de los arrieros -traginers- de la zona.⁷³⁴

La segunda posición en la exportación de jarcia corresponde a Gibraltar, que consideramos un caso de reexportación, con el envío de 8 remesas al puerto gaditano, o lo que es lo mismo, un 17,02% sobre el total de las 47.

Cuadro nº 112

IMPORTACIÓN DE JARCIA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	21	44,68
Gibraltar	08	17,02
Portugal	05	10,64
Rusia	04	8,51
Malta	04	8,51
Inglaterra	02	4,25
Suecia	01	2,13
Dinamarca	01	2,13
Estados Unidos	01	2,13
TOTAL: 09	TOTAL: 47	TOTAL: 100,00

⁷³³ Manuel Díaz Ordóñez: “Lo legal y lo ilegal en la contratación del asiento de jarcia para la Armada Española.” En *Tiempos Modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, Vol. 2, nº 2, Barcelona, 2001.

⁷³⁴ Manuel Díaz Ordóñez: “El informe de Bernardo Ricarte: Administración directa del suministro de jarcia para la Armada Real.” En *España en el comercio...* página 237.

En tercer lugar aparece Portugal que remite a Cádiz 5 remesas, lo que traducido a términos relativos significa un 10,61% sobre el total de las 47 entradas. El puerto de mayor distribución es Lisboa y, en menor grado, Oporto. A lo largo del siglo XVIII y principios del XIX se crearon importantes complejos fabriles de jarcia en Lisboa y en Oporto, no sólo para surtir al país sino también de cara a la exportación. Así lo pone de manifiesto Sebastián de Miñano cuando afirma que entre las muchas fábricas que se instalaron en la ciudad de Oporto, existe una de jarcia establecida en el campo de la Cordelería.⁷³⁵ José Marugán habla de la importancia de éstas cuando subraya que hubieran podido funcionar mejor si el gobierno portugués las hubiese protegido y liberado del tributo que pagaban a la industria y de la actividad de las naciones extranjeras. La Cordelería Nacional y Real de Lisboa, creada por la Reina María, floreció en 1802, pero se hundió posteriormente en la mayor decadencia.⁷³⁶

El 27,66% restante se lo reparten Rusia, Malta, Inglaterra, Suecia, Dinamarca y, por último Estados Unidos. Estos países aportan cantidades irrelevantes y ocasionales.

h) Remos.

En este apartado salen a colación 30 remesas de remos que entran en el puerto de Cádiz, que equivalen al 1,71% sobre el total de las 1.755 de este apartado. La mayoría de los envíos provienen de España con la aportación de 27 partidas de remos, o sea, el 90% sobre las 30 entradas. En la procedencia de los remos predomina el ámbito norteño, siendo el puerto de Bilbao su mayor representante, y, en menor cuantía La Coruña, San Sebastián, Mundaca, Santander, El Ferrol, Baiona, Muros y Ribadesella. El Mediterráneo cuenta exclusivamente con la representación de Alicante.

Cuadro n° 113

IMPORTACIÓN DE REMOS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	27	90,00
Portugal	01	3,33
Dinamarca	01	3,33
Gibraltar	01	3,33
TOTAL: 04	TOTAL: 30	TOTAL: 99,99

⁷³⁵ Sebastián de Miñano y Bedoyá: *Diccionario estadístico...* página 87.

⁷³⁶ José Marugán y Martín: *Descripción geográfica estadística...* página 261.

La principal característica de estos remos procedentes, en mayor cuantía, de Bilbao es que no eran autóctonos de Vizcaya, sino que eran fabricados exclusivamente desde principios del siglo XIX en la localidad navarra de Ochagavía por la familia Miqueleiz y desde allí remitidos a la costa vizcaína, donde existían importantes compradores como la familia de los Zuloaga, y desde Bilbao enviados a Cádiz. Una vez fabricados los remos, los de mayor calidad eran los elaborados con madera de haya, destacaba el oficio de blanqueador, cuyo cometido consistía en imprimirlos, una vez terminados, con aceite de linaza o grasa de ballena. Otros obreros ejercían el oficio de marrazador (hachero) y a otro se le denominaba labrador (de madera). El transporte de la madera hasta el lantegui se hacía con orgas (carros tirados por vacas pirenaicas), mientras que un arriero era quien se encargaba de conducir la reata de mulas con los remos ya fabricados. Este tipo de remo navarro era el que entraba en la dársena gaditana.⁷³⁷ El 10% restante corresponde a Portugal, Dinamarca y Gibraltar con cantidades insignificantes.

Al igual que con otras clases de productos, detallamos ahora otra serie de mercancías que no superan la cifra de 20 remesas, por lo que únicamente anotamos cantidades y países de procedencia. Son las que a continuación se expresan.

Arcos de palo: 18 remesas, o sea, el 1,02% sobre las 1.755. 13 son de España (72,22%), 3 de Francia (16,66%), 1 de Rusia (0,55%) y, por último, 1 de Estados Unidos (0,55%).

Limetas: Aparecen 15 envíos, es decir, el 0,85% sobre el total de las 1.755. Inglaterra aporta 6 partidas, es decir, el 40%. España 3 (20%), Portugal 3 (20%), Gibraltar 2 (13,33%) y, por último, Rusia 1 (6,67%).

Efectos de maestranza (no se especifica qué tipos): Se registran 13 envíos, es decir, el 0,74% sobre las 1.755. La totalidad de las remesas (100%) proceden de España.

Estacas: 9 partidas. Es decir, el 0,51% sobre las 1.755. Su procedencia es la siguiente: 8 de España (88,88%) y 1 de Portugal (11,11%).

⁷³⁷ Francisco Arrarás Soto: "Artesanía salacena en el siglo XIX. La construcción de remos en Ochagavía." En Cuadernos de etnología y etnografía de Navarra, año nº 6, nº 18, Navarra, 1974, pp. 427-432.

Vigas: 6 partidas (0,34%). Finlandia exporta 3 (50%), Suecia 2 (33,33%) y Países Bajos 1 (16,66%).

Cables: 5 envíos (0,28%). Países Bajos con 3 partidas (60%) y España con 2 (40%).

Chapas: 4 remesas (0,23%). El 100% proviene de España.

Loza de pedernal: 4 remesas (0,23%). Se reparten entre España con 1 (20%), Portugal 1 (20%), Gibraltar 1 (20%) e Inglaterra 1 (20%).

Botas vacías: 3 partidas (0,17%). Proceden de Gibraltar 2 (66,66%) y España 1 (33,33%).

Cajas de droguería: 3 remesas (0,17%). Se reparten entre España 1 (33,33%), Gibraltar 1 (33,33%) y Malta 1 (33,33%).

Estopas: 3 envíos (0,17%). Corresponde su totalidad a España (100%).

Botellas vacías: 2 partidas, (0,11%). Llegan de Inglaterra (100%).

Búcaros: 2 remesas (0,11%). Los envíos proceden en su totalidad de Cuba (100%).

Tablones de caoba: 2 partidas (0,11%). Vienen 1 de España -reexportación- (50%) y 1 de Cuba (50%).

Barajas: 2 remesas (0,11%) que proceden de España íntegramente (100%).

Útiles para el ejército: 2 cargamentos (0,11%), Exclusivos de Inglaterra (100%).

Caudales (sin especificar): 2 envíos (0,11%) 1 de Perú (50%) y 1 de Puerto Rico (50%).

Frascos: 2 remesas (0,11%). Proceden íntegramente de España (100%).

Botellas llenas: 2 (0,11%) partidas. Llegan de España (100%).

Cartones: 2 cargamentos (0,11%). Enviados desde España (100%).

Finalmente, con tan sólo 1 partida (0,05% sobre las 1.755) tenemos los siguientes productos:

Utensilios de molino (Inglaterra), ollas (España), mercería (Portugal), avíos de pescar (España), limetas vacías (Noruega), botones (Gibraltar), redondeles (España), jabón de piedra (Inglaterra), naipes (España), sogas (España), cañas (España), cordelería (España), palos (Portugal), tablazón de pino (España), fardos de cañamazo (España), fardos de gamuza (Gibraltar), junquillos (Portugal), pipas (Portugal), tiendas de campaña (Portugal), chapas de asta (Río de la Plata), tapones de limetas (Portugal), esponjas (Argelia) y, por último, espuertas (Portugal).

Observación:

Aunque no sean definidos como mercancías propiamente dichas, hemos incluido algunos envíos de carácter administrativo, como son los que se detallan a continuación.

Correspondencia: 531 cartas, es decir, el equivalente al 30,25% sobre el total de las 1.755 partidas de la clase de otros productos. A la cabeza de los países emisores se halla España con 295 envíos al puerto de Cádiz, es decir, el 55,55% sobre las 531 cartas entradas. Le siguen Inglaterra con 100 (18,83%), Cuba 38 (7,15%), Nueva España 28 (5,27%), Río de la Plata 13 (2,45%), Nueva Granada 11 (2,07%), áreas sin determinar 11 (2,07%), Gibraltar 10 (1,88%), Puerto Rico 6 (1,13%), Perú 5 (0,94%), Venezuela 5 (0,94%), Portugal 3 (0,56%), Malta 2 (0,38%), Marruecos 1 (0,19%), Estados Unidos 1 (0,19%), Prusia 1 (0,19%) y, por último, Costa Firme con 1 (0,19%).

Pliegos del Real Servicio: 83 pliegos, o sea, el 4,73% sobre las 1.755. En primer lugar figura España con 61 pliegos remitidos al puerto de Cádiz, o lo que es lo mismo, el 73,49% del total, Río de la Plata 5 (6,02%), Nueva España 3 (3,61%), Cuba 3 (3,61%), Brasil 3 (3,61%), Inglaterra 3 (3,61%), Marruecos 2 (2,41%), Estados Unidos 1 (1,20%), Prusia 1 (1,20%) y, finalmente, Venezuela 1 (1,20%).

Pliegos: Aparecen otros 58 pliegos, o sea, el 3,30% sobre las 1.755 remesas remitidas. En primera posición figura España con 35, es decir, el 60,34% sobre los 58. Le siguen Brasil con 4 (6,90%), Portugal 3 (5,17%), áreas sin determinar 3 (5,17%), Marruecos 2 (3,45%), Río de la Plata 2 (3,45%), Cuba 2 (3,45%), Portugal 2 (3,45%), Argelia 1 (1,72%), Inglaterra 1 (1,72%), Reino de Sicilia 1 (1,72%), Perú 1 (1,72%) y, por último, Nueva España 1 (1,72%).

Correspondencia del Real Servicio: 8 cartas, es decir, el 0,45% sobre las 1.755 partidas anotadas. De España vienen 4, lo que significa el 50%, de Inglaterra 2 (25%), de Gibraltar 1 (12,50%) y, finalmente, de Cuba también 1 (12,50%).

7. PRODUCTOS TEXTILES.

De esta clase tenemos registrados según la lista del Vigía 653 remesas, es decir, el equivalente al 1,64% sobre el total de las 39.676 partidas de mercancías arribadas al puerto de Cádiz en nuestro período investigado.

a) Ropas.

Contabilizamos un total de 171 remesas de ropas (en las que el Vigía determina qué clase de tejidos) o lo que es lo mismo, el 26,18% sobre las 653 partidas entradas en la dársena gaditana. España figura a la cabeza de los países exportadores con 136 cargamentos de ropas, es decir, el 79,53% sobre las 171 registradas. Los puertos españoles de procedencia son los de Algeciras, que se constituye en el puerto principal de los envíos. Le siguen Vilanova y Geltrú, y, en menor cuantía, Málaga, Valencia, Peñíscola, Salou y otros puertos del Mediterráneo sin determinar.

El renacimiento de la ciudad de Algeciras se encuentra estrechamente ligado a su carácter de ciudad portuaria. Del mismo modo, Algeciras a últimos del siglo XVIII y principios del XIX recibió un gran impacto económico con la llegada de los telares y fábricas de ropa que supuso toda una innovación en el exiguo tejido industrial de la ciudad. La ciudad contaba con numerosos establecimientos dedicados a la venta de la ropa que establecían una relevante conexión con Cádiz. Estos, aunque repartidos por toda la red urbana, se concentraban en las proximidades de la Plaza Baja, tradicional emplazamiento de las actividades mercantiles.⁷³⁸

Con respecto a Vilanova y Geltrú, hemos de argumentar que la ciudad experimentó un crecimiento demográfico considerable durante la segunda mitad del siglo XVIII: se pasó de 4.000 habitantes hacia 1743 a más de 7.000 a finales de siglo, gracias a un intenso crecimiento natural pero también a una fuerte inmigración. En los albores del siglo XIX la ciudad experimentó un notable impulso en el sector textil con la instalación de nuevas fábricas, creadas por la familia Puig. Todas las empresas textiles de

⁷³⁸ Mario L. Ocaña Torres: Historia Moderna y Contemporánea de Algeciras. Tomo II, Cádiz 2.001, página 89.

ropa fueron creadas a partir de fortunas coloniales cubanas. No obstante, las cantidades invertidas en la industria textil a finales del siglo XVIII y principios del XIX solían reunirse a través de sociedades familiares extensas, en las que cada miembro participaba en función de su fortuna y del lugar que ocupaba. Así distribuyeron sus productos por toda la geografía española y se llegó a configurar el eje comercial del sector textil de ropa Vilanova y Geltrú-Cádiz.⁷³⁹

Cuadro nº 114

IMPORTACIÓN DE ROPAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	136	79,53
Gibraltar	31	18,13
Inglaterra	01	0,58
Portugal	01	0,58
Reino de Cerdeña	01	0,58
Nueva España	01	0,58
TOTAL: 06	TOTAL: 171	TOTAL: 99,98

En segundo lugar figura, a una distancia bastante considerable, Gibraltar, que exporta 31 remesas, es decir, el 18,13% sobre las 171 partidas de ropa entradas. Las mercancías gibraltareñas remitidas son sencilla y claramente de contrabando. Así lo hace ver Juan Jaime López González cuando afirma que, a finales del siglo XVIII, durante el reinado de Carlos IV, los productos textiles, junto a las especias y el tabaco, constituían los productos que con más frecuencia eran objeto de este tráfico clandestino.⁷⁴⁰

El 2,32% restante se lo reparten, Inglaterra, Portugal, Reino de Cerdeña y Nueva España, con la exportación de cantidades irrelevantes e insignificantes de ropas.

b) Paños.

Llegan en cantidad de 118 remesas, sin que se especifique qué tipo de paños, es decir, el 18,07% sobre los 653 cargamentos de productos textiles que desembarcan en el puerto de Cádiz.

⁷³⁹ Gràcia Dorel-Ferré: “Los orígenes del capital industrial catalán: el ejemplo de la familia Puig de Vilanova i la Geltrú.” En *Revista de Historia Industrial*, nº 8, año 1995, página 187.

⁷⁴⁰ Juan Jaime López González: “Aspectos del contrabando gibraltareño a finales del siglo XVIII y principios del XIX” en *Andalucía Moderna. Actas del I Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba 1978, página 326.

España es la que acapara casi la totalidad de los envíos con 110 partidas, o lo que es lo mismo, el 93,22% sobre el total de las 118 remesas llegadas. Los puertos de procedencia son Alicante, fundamentalmente, seguido por Málaga y Vilanova y la Geltrú. En menor escala aparecen Algeciras, Cartagena, Benidorm, Villajoyosa Torrevieja, Denia, Valencia, Mallorca, Tarragona, Tortosa, Sitges, Premiá de Mar, y, por último, Sant Feliu de Guíxols.

Comencemos por decir que los paños que remite Alicante a Cádiz no son originarios de la capital alicantina, sino que son distribuidos allí desde una localidad interior de la provincia, Alcoy, donde se funda la primera fábrica de paños en el año 1800. Carlos IV por Real Cédula firmada en el referido año le otorga el título de Real Fábrica de Paños, en reconocimiento a que producía los tejidos que utilizaban los ejércitos reales, lo cual no significa que no atendiese también a la producción civil. Desde entonces se dedicó a producir mucho y bien. Según datos de Manuel Ardit, a fines del siglo XVIII poseía 370 telares. De las 216.000 varas de lana fina que producía, sólo 36.000 se quedaban en la Península, mientras que las 180.000 restantes se exportaban a América. Todo lo contrario ocurría con la lana basta, de la que 38.000 varas eran exportadas y 178.000 se dedicaban al consumo peninsular. En este último caso sí se beneficiaba el puerto de Cádiz Además existían otras producciones como las mantas de filosedá, las mantelerías y las cotonías. Los fabricantes alcoyanos, con respecto a los demás, se destacaron por su superior tecnología, consecuencia de una preocupación constante y generalizada por la producción de paños.⁷⁴¹

En la procedencia de los paños de Málaga, ocurre igual que en el caso anterior, es decir, que estos textiles no son fabricados por la propia capital sino que llegan allí remitidos desde Antequera, que era el centro más importante de producción textil de la provincia. Será en este mismo siglo cuando la industria lanera antequerana se vea favorecida por medidas de protección al sector, que culminarán con la concesión del título de Real Fábrica de Lanás, Paños y Bayetas en 1765. El final del Antiguo Régimen dará paso a la transformación de las manufacturas de lana, que ya funcionaban desde 1750, en una industria textil moderna que se desarrollará desde el primer tercio del siglo XIX hasta el final de la centuria.⁷⁴²

⁷⁴¹ Manuel Ardit Lucas: Revolución liberal y revuelta campesina: un ensayo sobre la desintegración del régimen feudal en el País Valenciano (1793-1840), Valencia, 1977, página 31.

⁷⁴² M. Santofimia/J. Manzano: "La industria textil del río de la villa en Antequera, Málaga (España) como lugar de interés industrial." En XI Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación. Módulo I. Sevilla, 2012, página 260.

El 6,78% restante de los paños enviados a la dársena gaditana lo cubren Gibraltar y los Países Bajos, con cantidades meramente irrelevantes y ocasionales.

Cuadro nº 115

IMPORTACIÓN DE PAÑOS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	110	93,22
Gibraltar	07	5,93
Países Bajos	01	0,85
TOTAL: 03	TOTAL: 118	TOTAL: 100,00

c) Lenzos.

Esta tela, hecha normalmente de lino, algodón o cáñamo, se registra en el puerto de Cádiz en cantidades de 115 partidas, es decir, el 17,61 % sobre el total de las 653 remesas de los productos textiles llegados.

España ocupa la primera posición con 48 remesas, es decir, el 41,74% sobre las 115 partidas de lienzos que llegan a la dársena gaditana. Los puertos de procedencia españoles son El Carril y Vigo fundamentalmente. Luego en menor cuantía tenemos a Luarca, Gijón, Camposancos, La Coruña, Marín, Villagarcía de Arosa, Ribadeo, Vivero, Baiona, Peñíscola, Valencia, Algeciras y Águilas.

Como vemos predomina la región de Galicia en los envíos de lienzos al puerto de Cádiz. Ello se debe a que desde 1770 hubo una fuerte expansión de la producción y comercio de lienzos gallegos, como lo prueba la proliferación de telares “nuevos” dentro de las casas campesinas al filo de 1740 y el que se importe lino del reino de León o, doblado el XVIII, de los países del Norte de Europa, vía Bilbao. No es extraño pues que, en los albores del siglo XIX, los tratantes de lienzos constituyan una fracción relativamente importante de la burguesía mercantil gallega a pesar de que la venta de los tejidos estaba muy fragmentada: segadores temporeros, arrieros maragatos y comerciantes más o menos profesionales remitían los lienzos a Cádiz. En muchos casos, los comerciantes de lienzos de mayor giro actuaban

como simples comisionados de mercaderes residentes en ciudades castellanas, en especial en Madrid.⁷⁴³

En Asturias, a comienzos del siglo XIX, la política ilustrada, a través de las Sociedades Económicas de Amigos del País y la acción del Estado, promovió la mejora de las técnicas textiles, con la introducción de agramaderas, tornos de hilar, etc. y la creación de fábricas de lienzo, que no tuvieron mucho éxito, de donde la escasa comercialización de tales productos desde los puertos asturianos citados al de Cádiz.⁷⁴⁴

En definitiva desde el siglo XVIII la producción textil de lienzos de lino continuó su desarrollo en el noroeste peninsular, con destino a los mercados locales y foráneos. Áreas de Galicia como la comarca de Caldas, y otras limítrofes como la del Ulla, conocieron durante la primera década del siglo XIX y posteriores una importante expansión de la industria del lienzo, cuya producción se comercializaba dentro y fuera de Galicia.⁷⁴⁵

En segundo lugar figura Irlanda, con la exportación de 21 remesas, es decir, el 18,26% sobre las 115 partidas de lienzos entradas. Proceden única y exclusivamente del puerto de Dublín. Hasta tal punto gozan de valor los lienzos irlandeses, que Bernardo Ward afirma en su obra Proyecto Económico que son la principal mercadería del país, produciéndose tal cantidad que, independientemente de servir para el autoabastecimiento de la nación, configuró el eje central de las exportaciones. En Cádiz existía afincada una nutrida colonia de comerciantes irlandeses que importaban de su país de origen estos lienzos (de modalidad fina o más gruesa) con el objeto no sólo de comercializarlos en la ciudad gaditana, sino también para proceder a su exportación a las Indias.⁷⁴⁶

⁷⁴³ Pegerto Saavedra: “La renovación de los grupos burgueses en Galicia en la segunda mitad del siglo XVIII.” En Cuadernos de Estudios Gallegos. Tomo XLI, Fascículo 106, Santiago de Compostela 1993/94, página 209.

⁷⁴⁴ Isaac Vallina Arboleya: “El lino y la lana” en Cartafueyos de El Ventolín, nº VII, Pola de Siero (Asturias), 2011, página 3.

⁷⁴⁵ Serrana Rial García: “Las mujeres “solas” en la sociedad semi-urbana gallega del siglo XVIII.” En Obradoiro de Historia Moderna, nº 8, Santiago de Compostela, 1999, página 173.

⁷⁴⁶ Bernardo Ward: Proyecto Económico: en que se proponen varias provincias dirigidas a promover los intereses de España, con los medios y fondos necesarios para su planificación. Madrid 1762, página 154.

Cuadro nº 116

IMPORTACIÓN DE LIENZOS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	48	41,74
Irlanda	21	18,26
(Ciudades Libres Hanseáticas)*	12	10,43
Francia	11	9,56
Países Bajos	06	5,22
Gibraltar	04	3,48
Malta	03	2,61
Imperio Austriaco	02	1,74
Reino de Cerdeña	02	1,74
Suecia	01	0,87
Portugal	01	0,87
Inglaterra	01	0,87
Rusia	01	0,87
Marruecos	01	0,87
Noruega	01	0,87
TOTAL: 15	TOTAL: 115	TOTAL: 99,98

La tercera posición corresponde a las Ciudades Libres Hanseáticas de Bremen y (en escasísimas ocasiones) Hamburgo, con la exportación de 12 remesas de lienzos, que en términos relativos significan el 10,43% sobre las 115 entradas ¿Qué importancia tienen los lienzos de Bremen en el comercio con Cádiz? A juicio del Vigía, debe ser mucha ya que, según su registro, acapara todos los envíos, cosa que también corrobora el geólogo catalán Carlos de Gimbernat cuando hace alusión en su obra a que en Bremen se hace un gran comercio con los países extranjeros, en el que incluye a España, y con la América septentrional. El solo ramo de lienzos exportados anualmente lo evalúa en más de cuatro millones de escudos de valor.⁷⁴⁷

De las contadas ocasiones en que Hamburgo envió sus lienzos a Cádiz tenemos referencia a través del erudito Guillermo de Humboldt, que mantuvo estrechas relaciones con la familia Böhl, comerciantes hamburgueses en Cádiz, exactamente con uno de sus miembros que fue durante muchos años cónsul de la nación hanseática en Cádiz: Nicolás Böhl de Faber, padre de “Fernán Caballero”. Por él, sabemos que los lienzos embarcados en el puerto de Hamburgo con destino al puerto gaditano no son

⁷⁴⁷ Carlos de Gimbernat y Grassot: Manual del soldado español en Alemania dedicado al Ejército del Elba, al mando del Excelentísimo Sr. Marqués de la Romana, Grande de España de primera clase y Teniente General de los Reales Ejércitos de Su Majestad Católica. Munich 1807, página 26.

autóctonos de allí, sino procedentes de distintas regiones de Alemania, para las cuales Hamburgo solo sirve de exportador: concretamente los recibe de Silesia.⁷⁴⁸

En cuarto lugar aparece Francia con la exportación de 11 remesas de lienzos, o lo que es lo mismo el 9,56% sobre las 115 partidas recibidas. Los puertos de procedencia franceses son Burdeos, fundamentalmente, y, en menor cuantía, Saint Malo, Nantes, Cannes y, por último Brest. Probablemente esos lienzos bordeleses que recalán en Cádiz no sean originarios de la ciudad, sino que habrán llegado procedentes de Nantes o de Brest, localidades más prodigas en la fabricación de lienzos que la primera, caracterizada casi en su totalidad por la producción de caldos, para posteriormente ser distribuidos a Cádiz.

El 20% restante de los lienzos que llegan a la dársena gaditana se reparten entre los Países Bajos, Gibraltar, Malta, Imperio Austriaco, Reino de Cerdeña, Suecia, Portugal, Inglaterra, Rusia, Marruecos, y finalmente, Noruega, haciéndolo, además de ocasionalmente, en cantidades irrelevantes.

d) Vestuario.

Contabilizamos una cantidad de 50 remesas entradas en el puerto de Cádiz, o sea, el 7,66% sobre las 653 partidas correspondientes al apartado de productos textiles. España lidera los envíos al puerto de Cádiz, con 30 remesas de vestuario, es decir, el 60,00% sobre las 50 partidas registradas. Entre los puertos de procedencia españoles se cuentan, por este orden, el de Pasajes, que acapara casi todos los cargamentos, seguido, en menor grado, por Muros, Vigo, Ribadesella, Algeciras, Peñíscola y, por último, Málaga. En segundo lugar, figura Inglaterra con la exportación de 16 partidas de vestuario, es decir, el 32,00% sobre las 50. La mayor parte procede del puerto de Londres, aunque también viene un número importante de remesas de Portsmouth. Luego en menor cuantía, tenemos a Hull.

Subrayemos que, aunque el Vigía no lo especifica, este vestuario es para el ejército. Primero, por las fechas en que entran las remesas en el puerto de Cádiz: casi todas están registradas en los años 1809, 1810, 1811, 1812 y 1813, contexto cronológico de la guerra de la Independencia. En segundo lugar, hemos de argumentar que los puertos ingleses citados,

⁷⁴⁸ Horst Pietschmann: “La marginación de Andalucía en el comercio transatlántico de las ciudades hanseáticas en el primer tercio del siglo XIX. Un aporte historiográfico.” *En Andalucía y América en el siglo XIX: Actas V Jornadas de Andalucía y América*. Volumen 1. Coordinador Bibiano Torres Ramírez. Universidad de Santa María de la Rábida, Huelva 1985, pp. 253 y 263.

independientemente de ser puertos de mercancías, son bases militares, especialmente Portsmouth.

Cuadro nº 117

IMPORTACIÓN DE VESTUARIO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	30	60,00
Inglaterra	16	32,00
Gibraltar	02	4,00
Francia	01	2,00
Nueva España	01	2,00
TOTAL: 05	TOTAL: 50	TOTAL: 100,00

Con relación a este asunto que tiene como fondo el escenario del conflicto bélico referido, el gobierno inglés resolvió venir en auxilio de los patriotas españoles. Hay que decir que remitieron la península toda serie de vestuarios, junto a provisiones y municiones, con una profusión ejemplar, pero que tuvieron la fatalidad de no llegar nunca hasta el ejército, por culpa de la malevolencia o incapacidad de los agentes a quienes confiara dicha comisión George Canning; y es de advertir que mientras en Galicia el marqués de la Romana clamaba por vestuario y armamento, en Cádiz los almacenes estaban atestados de vestuarios, provisiones y municiones procedentes de Inglaterra que una viciosa organización administrativa dejaba podrir en los depósitos desatendiendo las reclamaciones que surgían de todos los departamentos.⁷⁴⁹

Finalizamos este apartado, argumentando que las exportaciones realizadas desde Gibraltar, Francia (lógicamente, pues era el enemigo) y Nueva España son meramente ocasionales e irrelevantes.

e) Cotonías.

La cotonía saca su nombre de una especie de lienzo o tejido de hilo y algodón con listas a lo largo.⁷⁵⁰

⁷⁴⁹ Pedro de Prado y Torres: *La Ilustración: Periódico universal*. (Los anales de la guerra, 32.) Valladolid, 13 de febrero de 1833, página 60.

⁷⁵⁰ Antonio Carbonell: *Enciclopedia metódica: fábricas, artes y oficios*. Tomo II. Madrid 1794, página 301.

Contabilizamos una cantidad de 35 remesas de cotonías llegadas al puerto de Cádiz, es decir, el equivalente al 5,36% sobre el total de las 653 partidas del apartado denominado productos textiles. Únicamente participan dos países en las exportaciones a Cádiz: España, que lidera las mismas, con 24 cargamentos, o sea, el 68,57% sobre las 35 entradas, y, en segundo lugar, Gibraltar, con 11, o lo que es lo mismo, un 31,43%.

Los puertos de procedencia españoles son Vilanova y La Geltrú y Barcelona. Pero estos puertos no eran productores sino distribuidores, ya que las cotonías existentes en Cataluña eran importadas de Francia, a pesar de ser foco de la producción textil española por excelencia la primera, por dos localidades de la región: Figueras, donde las cotonías absorbieron el 74% de la importación de tejidos de algodón, y Mataró, donde constituyeron el 80%. Desde allí se transportaban a Vilanova y Barcelona, para desde estos dos enclaves portuarios enviar las remesas a Cádiz.⁷⁵¹ En menor cuantía, figura Valencia, que, envía las cotonías para velas, de menor incidencia en el tráfico pero de idéntico destino oficial que el cáñamo: las fábricas reales de lonas y jarcias.⁷⁵²

En segundo y último lugar aparece Gibraltar con la exportación de 11 partidas, es decir, el 31,43% de las 35 remesas de cotonías entradas. Los cargamentos gibraltareños enviados a Cádiz muy probablemente deban ser de Inglaterra.

Cuadro nº 118

IMPORTACIÓN DE COTONÍAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	24	68,57
Gibraltar	11	31,43
TOTAL: 02	TOTAL: 35	TOTAL: 100,00

⁷⁵¹ Lidia Torra: “Comercio, difusión y consumo de tejidos de importación en Cataluña durante el siglo XVIII.” En *Pedralbes, Revista de Historia Moderna*. Barcelona, nº 18, 1, Barcelona, 1998, pp. 73-82.

⁷⁵² José Miguel Palop Ramos: “Los problemas económicos del siglo XVIII. La estructura del tráfico comercial marítimo de Valencia a fines del siglo XVIII. Aproximación a su estudio.” en *Biblioteca Valenciana. Mayans y la Ilustración: Simposio Internacional de la muerte de Gregorio Mayans*. Valencia-Oliva 30 de sept. - 2 de oct. de 1999. Congresos, pp. 697-727.

f) Lencería.

Lencería es un término genérico que designa a cierto tipo de ropa de cama o baño y de ropa interior. También se denomina así a la tienda donde se puede comprar este tipo de ropa. La lencería se caracteriza por los tejidos finos y elegantes, normalmente bordados o guarnecidos de encajes.

Cuadro n° 119

IMPORTACIÓN DE LENCERÍA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	08	33,33
Países Bajos	04	16,67
Francia	03	12,50
(Ciudades Libres Hanseáticas)	03	12,50
Gibraltar	02	8,33
Reino de Nápoles	01	4,17
Portugal	01	4,17
Dinamarca	01	4,17
Imperio Austriaco	01	4,17
TOTAL: 09	TOTAL: 24	TOTAL: 100,00

Este producto textil entra en el puerto de Cádiz en cantidad de 24 remesas, o lo que es lo mismo, el equivalente al 3,67 sobre el total de las 653 partidas de productos textiles que recalán en la dársena gaditana.

España ocupa el primer lugar en el envío de remesas de lencería con la aportación de 8 cargamentos, es decir el 33,33% sobre las 24 entradas. El único puerto español de procedencia es La Coruña. A principios del siglo XIX, Galicia sí contó con una industria rural dispersa basada en la lencería, dirigida su producción al mercado castellano y al andaluz y, en el caso que nos ocupa, al puerto de Cádiz. Sin embargo, su atraso tecnológico y la falta de redes de comercialización adecuadas acabaron por poner a estas manufacturas en una situación de estancamiento, llegándole su crisis definitiva en los años 30 del siglo XIX.⁷⁵³

Los corpiños de varillas y los miriñaques que se estilaron a partir de últimos del siglo XVIII y principios del XIX, delineaban una silueta muy singular, casi enteramente recreada por la ropa interior, y proponían un contorno abstracto en el que se desvanecía cualquier huella de naturalidad.

⁷⁵³ Enrique Giménez López: *El fin del Antiguo Régimen: el reinado de Carlos IV*. Historia 16. Volumen 20, Madrid, 1996, página 108.

No obstante, a finales del siglo XVIII la mujer empezó a reclamar mayor libertad de formas en cuanto a la vestimenta.⁷⁵⁴

En segundo lugar aparecen los Países Bajos, del Norte y del Sur, con sólo 4 remesas, lo que es lo mismo, un 16,67% sobre las 24 partidas de lencería arribadas al puerto de Cádiz. Provenían de Rotterdam, Haarlem y Ostende.

Francia exporta, desde Bayona y Nantes, 3 remesas, es decir el 12,50% sobre las 24 entradas de partidas de lencería. Los puertos franceses de procedencia son Bayona y Nantes, que reparten sus envíos a Cádiz cuando finaliza la guerra de la Independencia (1814) y en el año de la normalidad peninsular (1815), no haciéndolo en el resto de nuestro período investigado.

En el cuarto lugar aparecen las Ciudades Libres Hanseáticas. Se contabilizan un total de 3 remesas, es decir, el 12,50% sobre las 24 partidas entradas.

El 25,01% restante se distribuye entre Gibraltar, Reino de Nápoles, Portugal, Dinamarca y, por último, el Imperio Austriaco. Lo hacen a través de cantidades irrelevantes y en envíos ocasionales.

g) Lonas.

Este tejido, que se utiliza para la fabricación de velas, tiendas, marquesinas, mochilas y otros géneros que requieren robustez, entra en el puerto de Cádiz en cantidad de 24 remesas, es decir, el 3,67 sobre el total de las 653 partidas de productos textiles que recalcan en la dársena gaditana.

España aparece en primer lugar con la aportación de 9 remesas, o sea un 37,50% sobre las 24 entradas. Barcelona es el puerto de procedencia más destacado y, en menor cuantía, también remiten sus envíos Algeciras y Málaga.

De la importancia que gozan las fábricas de lonas en Barcelona ya tenemos datos a partir de 1778, cuando mediante Real Cédula emitida por S.M. el 23 de abril de dicho año, se concede a todas las fábricas de lonas, lonetas y de todos los demás tejidos de lino y cáñamo de Cataluña, las

⁷⁵⁴ Laura Bayarri: “La lencería que dibuja clandestinamente la silueta, al descubierto en París.” En El diario.es. Diario de Prensa Digital S.L. Actualidad. Agencia EFE. París, 6 de julio de 2013.

franquicias del Real Decreto de 18 de junio de 1756.⁷⁵⁵ A partir de aquí, se sientan las bases para la puesta en funcionamiento de estas fábricas que contribuyen al auge de la industria textil catalana a fines del siglo XVIII y principios del XIX.

Pero ¿por qué se configura este eje comercial, dentro del sector textil, de lonas con Cádiz? Porque Cádiz necesita fabricar velas para barcos, tanto mercantes como de guerra, al ser un puerto de primera categoría y disponer de un astillero de primera magnitud. A esta cuestión hace especial referencia Gerónimo de Uztáriz, cuando afirma que desde el puerto de Barcelona (haciendo escala en Cartagena, hasta Cádiz y Sanlúcar de Barrameda) navíos y fragatas deberían embarcar entre otros géneros similares, jarcia, cáñamo y lonas para la Marina.⁷⁵⁶

Cuadro nº 120

IMPORTACIÓN DE LONAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	09	37,50
Portugal	05	20,83
Dinamarca	03	12,50
Estados Unidos	03	12,50
Inglaterra	02	8,33
Francia	01	4,17
Rusia	01	4,17
TOTAL: 07	TOTAL: 24	TOTAL: 100,00

En segundo lugar figura Portugal con la exportación de 5 remesas, o sea, un 20,83% sobre las 24 entradas. Lisboa es el único puerto de procedencia. Pero hay que hacer una observación. Estos envíos de lonas a Cádiz no son originarios del país luso, sino que con toda seguridad son de importación inglesa. El gobierno británico, aliado militar de España en estos años (1813-1814), remite las partidas de este producto textil a Lisboa para, en última instancia, enviar desde aquí a Cádiz el material requerido por los comerciantes gaditanos.

Dinamarca ocupa el tercer lugar con el reducido envío a Cádiz de 3 cargamentos de lonas, o lo que es lo mismo, el 12,50% sobre las 24 entradas. Copenhague es el único puerto de procedencia.

⁷⁵⁵ Blas Román, Madrid 1778. 4 folios. A.H.N. Consejos. Lib. 1490 (16). En Bibliografía de autores españoles del siglo XVIII, volumen 10. Escrito por Francisco Aguilar Piñal. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2001, página 322. nº R. Cédula 2446.

⁷⁵⁶ Gerónimo de Uztáriz: Theorica y Práctica de Comercio, y de Marina en diferentes discursos y calificados ejemplares... Madrid, 1757, página 225.

En cuarto lugar tenemos a los Estados Unidos con la idéntica exportación realizada por el país anterior, o sea, 3 remesas, equivalentes al 12,50% sobre las 24 partidas de lonas entradas al puerto de Cádiz. Todas proceden de Boston, donde se había fundado en 1813 la Boston Manufacturing Company, que impulsó la industria de la lona en la localidad.

El 16, 67% viene representado por Inglaterra, Francia y Rusia, pero sólo constituyen cantidades irrelevantes en envíos ocasionales.

h) Medias.

Entran en el puerto de Cádiz en número de 22 remesas, es decir, el 3,36% sobre las 653 partidas de la clase productos textiles. España acapara la casi totalidad de los envíos con 21, es decir, el 95,45%. Irlanda realiza el otro envío, procedente de Dublín.

El puerto de procedencia español más importante es el de Baiona (Galicia), seguido con cantidades ínfimas por Mataró y Málaga.

Ya a fines del siglo XVIII tenemos documentación de que las mujeres de casi todo el reino de Galicia se dedicaban a la fabricación de medias a la aguja, particularmente las de Baiona, donde llegaba la extracción de medias de hilo a cien mil docenas, un año tras otro, siendo este producto muy comprado por los tratantes del comercio de este sector de Cádiz.⁷⁵⁷

Cuadro nº 121

IMPORTACIÓN DE MEDIAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	21	95,45
Irlanda	01	4,55
TOTAL: 02	TOTAL: 22	TOTAL: 100,00

⁷⁵⁷ Diego María Gallard: Almanaque mercantil o guía de comerciantes para el año 1799 y 1800. Madrid, 1799, página 258.

Además de los productos que figuran en los apartados citados, recalán en la dársena gaditana otros productos textiles en menores cantidades. Todos ellos se detallan a continuación.

Calcetas: 20 remesas, es decir, el 3,06% sobre las 653 partidas de productos textiles entradas en Cádiz. 18 proceden de España (90% sobre las 20), 1 de Saint Domingue (5%) y 1 de Venezuela (5%).

Esteras: 19 partidas, o sea, el 2,91% sobre las 653 remesas de textiles entradas en el puerto de Cádiz. Con 12 España, es decir, un 63,16% sobre los 19 cargamentos, Portugal con 5 remesas (26,31%), Reino de Sicilia, 1 (5,16%) y, por último Gibraltar también con 1 (5,16%).

Mahones: entran 11 partidas, es decir, el 1,68% sobre las 653. Se distribuyen de la siguiente manera: 8 España (72,72%), 2 Portugal (18,18%) y 1 Gibraltar (9,09%).

Hilos: contabilizamos 7 cargamentos que equivalen al 1,07% sobre las 653 partidas de productos textiles. Quedan distribuidos de la siguiente manera: España con 6 (85,71%) y Cuba con 1 (14,29%).

Hilas: se registran también 4 partidas, o sea un 0,61% sobre las 653. Las procedencias corresponden a Nueva España con 2 (50%), España 1 (25%) y, finalmente, Cuba también con 1 (25%).

Tropos: tenemos 4 remesas (0,61%) procedentes de España (100%).

Cobertores: recalán en Cádiz también 4 remesas (0,61%). Procedentes íntegramente de España (100%).

Bayetas: 2 partidas, o lo que es lo mismo, el 0,31% sobre las 653. Vienen de Portugal y Gibraltar.

Sombreros: 2 remesas, es decir, el 0,31%. Vienen de España y Marruecos .

Ceñidores de seda e hilo: 2 envíos (0,31%), íntegramente de Marruecos.

Finalmente llega una sola partida (0,15%) de otros géneros: pana (España), alquiceles (España), cotonías de vela (España), hilos de acarreto (España), blondas (España), encajes (España), géneros de algodón (Estados Unidos), indianas (España), telas (España), mantas (España), telares (España), listonería (España), felpa (España), sábanas (España), lonetas (Rusia),

mantelerías (Rusia), estraza (Reino de Sicilia), un jubón (España) y, por último, vendas (Nueva España).

8. METALES DE PROCEDENCIA COLONIAL.

Los metales coloniales entran en el puerto de Cádiz en cantidades de 242 remesas, es decir, el equivalente al 0,61% sobre las 39.676 de productos importados.

a) Cobre.

Contabilizamos 184 remesas de cobre, o lo que es lo mismo, el 76,03% sobre las 242 partidas de metales coloniales registrados por el Vigía.

Cuadro nº 122

IMPORTACIÓN DE COBRE POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Río de la Plata	73	39,67
Perú	44	23,91
Nueva España	20	10,87
Venezuela	11	5,98
España	11	5,98
Cuba	09	4,89
Portugal	04	2,17
Inglaterra	03	1,63
Nueva Granada	03	1,63
Gibraltar	02	1,09
Puerto Rico	02	1,09
Reino de Quito	01	0,54
Estados Unidos	01	0,54
TOTAL: 13	TOTAL: 184	TOTAL: 99,99

Río de la Plata figura en primer lugar con la exportación de 73 partidas de cobre que, traducido a términos relativos, significan el 39,67% sobre el total de las 184 entradas. El único puerto de procedencia es Montevideo.

Ahora bien, el virreinato de Río de la Plata, en el caso que nos ocupa la Banda Oriental, es un área caracterizada por la producción y fabricación de cueros debido a la gran proliferación de ganado. Entonces ¿cómo se explica la presencia de cobre, además en cantidades significativas, en el puerto de Montevideo para ser enviado a Cádiz? Está claro que este metal debe ser de importación ¿De dónde? Con seguridad de la Capitanía General de Chile, área prodiga en la producción de cobre. Durante la época colonial, Chile

exportaba cobre a Perú, Río de la Plata y España. Digamos que la explotación de cobre se mantuvo como una pequeña industria, un hecho que comenzaría a cambiar en el siglo XIX. Sin embargo, como resultado de las disposiciones que impedían vender productos nacionales a regiones que no pertenecieran a las colonias españolas, el comercio de este mineral chileno nunca se desarrolló en su real potencialidad. Entre 1788 y 1802 la actividad se centraba en el valle de Copiapó y las regiones de Coquimbo y Aconcagua. En 1810, año de la Independencia de Chile, el país registraba una producción de 19.000 toneladas de cobre. El hecho de que la demanda de la metrópoli fuera la más importante y, en realidad, el verdadero motor de la minería del cobre en las últimas décadas del siglo XVIII, hacía que la interrupción de aquél, debido a las guerras de la segunda mitad del siglo XVIII y la primera del XIX, supusiera una crisis transitoria y una caída de precios y producción.⁷⁵⁸ En este escenario fue donde se configuró la línea comercial de cobre Chile-Río de la Plata-Cádiz, gracias al papel de intermediario de la Banda Oriental.

En segundo lugar, tenemos a Perú con la exportación de 44 remesas, o sea, el 23,91% sobre las 184 entradas. El único puerto de procedencia es El Callao. Al igual que en el caso anterior, el cobre exportado por Perú a Cádiz, procedía de Chile, exactamente de Coquimbo. El Perú mantuvo, además, un comercio muy fluido con Chile, dado que El Callao era el principal puerto del Pacífico y se había convertido en el centro distribuidor del intercambio de importaciones y exportaciones hacia el norte con los puertos de Panamá, Guayaquil, Realejo, Sonsonate, Saña y Trujillo; y, por el sur, con Concepción, Pisco, Arica, Nazca, Chiloé y el citado Coquimbo.⁷⁵⁹ Una de las características más importantes que hay que destacar en las relaciones comerciales entre Perú y Cádiz con respecto a las exportaciones del cobre es que entre 1778 y 1825 se eliminó el impuesto de la alcabala sobre este metal (aunque siguió el almorajifazgo), lo que supuso una ventaja para el tráfico cuprífero entre los limeños y los gaditanos, que experimentó un notable crecimiento.⁷⁶⁰

En tercer lugar, a una distancia notable, figura Nueva España con la aportación de 20 remesas de cobre, equivalentes al 10,87% sobre las 184 partidas de este metal recibidas en Cádiz. El único puerto de procedencia es

⁷⁵⁸ Julio Sánchez Gómez: "El cobre de Chile en su etapa chilena (1550-1900)." Publicado en Juan José Sánchez Baena y Lucía Provencio Garrigós (eds.): El Mediterráneo y América: Actas del XI Congreso de Asociación Española de Americanistas. Murcia 2005, pp. 61-97.

⁷⁵⁹ Magdalena Chocano/Carlos Contreras/Francisco Quiroz/Cristina Mazzeo/Ramiro Flores: Compendio de Historia Económica del Perú. III Tomo Economía del Período Colonial Tardío. Lima (Perú), 2010, página 229.

⁷⁶⁰ Cristina Mazzeo de Vivó: "Intercambios comerciales en el Pacífico Sur: El comercio de exportación entre Perú y Cádiz 1700-1820." En Revista de Historia n° 43, San José (Costa Rica), enero-junio 2001, pp. 167-184.

Veracruz. Las minas de cobre mexicanas se encuentran en la zona de Inguarán, exactamente en la región de Michoacán, desde donde se transportaba el metal a Veracruz para desde este enclave portuario embarcarlo con destino a Cádiz. Desde 1780, con el fin de controlar todo el cobre producido y satisfacer la creciente demanda oficial, los funcionarios de la real hacienda novohispana establecieron un estanco del cobre y subieron su precio de venta, además de reforzar la vigilancia sobre la producción minera correspondiente. La tarea de satisfacer la demanda oficial de cobre fue difícil, ya que mientras duró el estanco (1780-1792) y posteriormente la imposición de un precio oficial (1792-1809), dicha demanda creció de manera constante, sobre todo por los requerimientos bélicos de la metrópoli.⁷⁶¹

Venezuela ocupa el cuarto lugar con la exportación de 11 remesas, es decir, un 5,98% sobre las 184. Los envíos proceden exclusivamente del puerto de La Guaira. El cobre que se embarca en este puerto con destino a la Cádiz, procede de las minas de Aroa, que ya se explotaban desde el año 1630. Estas minas están cerca de San Felipe el Fuerte. El cobre conocido en Cádiz con el nombre de cobre de Caracas, es el de Aroa, ya que son las únicas minas que se explotaban en Venezuela. La exportación de este cobre por La Guaira solo fue en 1794 de 11.525 libras registradas en la aduana; en 1796 de 31.142 libras; y en 1797, de 2.400 libras.⁷⁶² Si bien los mayores volúmenes del mineral, vaciado en barras, se remitían a La Guaira para luego reexpedirlo a Cádiz, también una parte quedaba en la Gobernación para manufacturarlo en las minas o en algunas ciudades como Barquisimeto o El Tocuyo.

Aunque en nuestro trabajo el cobre es un metal de procedencia colonial casi en su totalidad, tenemos la excepción de España, que figura en quinto lugar con el envío también de 11 remesas (5,98%). Los puertos de procedencia son fundamentalmente Huelva y Ayamonte, aunque en cantidades menores llegan también de Santa Cruz de Tenerife, Motril, Mallorca, Vilanova y Geltrú y, por último, Barcelona.

A fines del siglo XVIII, las minas de Riotinto, centro de la producción del cobre español por excelencia, habían entrado en franca decadencia, debido a la supresión de la compra de cobre por la Real Fundición de la Artillería de Bronce de Sevilla y por la escasez de carbón y leña, necesarias para la transformación de los metales. Ya a principios del siglo XIX, la explotación

⁷⁶¹ José Enrique Covarrubias: La moneda de cobre en México, 1760-1842: un problema administrativo. México 2000, página 25.

⁷⁶² Alejandro de Humboldt: Viajes a las regiones Equinocciales. Tomos II y III del año 1800, Caracas 1956, pp.182-183 y 370.

de los yacimientos no generaba casi ingresos, y no se podía ni pagar a los empleados. Esta situación supuso un frenazo para las importaciones de cobre de los comerciantes gaditanos, que paulatinamente fueron reduciendo su relación con sus proveedores onubenses.⁷⁶³

El 13,58% restante corresponde a Cuba, Portugal, Inglaterra, Nueva Granada, Gibraltar, Puerto Rico, Reino de Quito y, por último, Estados Unidos. Son cantidades irrelevantes y ocasionales.

b) Estaño.

Se registran 58 remesas de estaño, según el Vigía, en el puerto de Cádiz, equivalentes al 23,97% sobre las 242 entradas del apartado de metales coloniales.

Perú encabeza la lista de exportadores con 30 partidas de estaño, o lo que es lo mismo, el 51,72% sobre las 58 remesas de este metal llegadas a la dársena gaditana. El único enclave portuario que remite los cargamentos es El Callao. Además hay que significar que el estaño exportado a Cádiz aunque parta del enclave portuario citado tiene su origen en el Alto Perú. Los yacimientos del estaño peruano se encontraban principalmente en las localidades de Oruro y Potosí (que recuperó la explotación del estaño al ir agotándose la plata a fines del siglo XVIII). Aunque es a finales del siglo XVIII y principios del XIX cuando la producción de estaño en este territorio va adquiriendo unos niveles prometedores, no llegará a su apogeo hasta mediados del siglo XIX. La configuración del eje comercial del estaño Lima-Cádiz en nuestro período investigado va a adquirir su máximo desarrollo en la etapa 1809-1815 en que entran 21 remesas.⁷⁶⁴

En los inicios y primera década del siglo XIX, al igual que antes, Cádiz usó el metal para la fabricación de bronce, mosaicos, alambiques, vidrios y placas decorativas.⁷⁶⁵

⁷⁶³ A.M. Mojarro Bayo/E.M. Romero Macías: "El puerto de Huelva y el resurgir de la minería (1873-1930)." *Boletín Geológico y Minero* n° 123 (1). Huelva, 2012, pp. 3-15.

⁷⁶⁴ Emilio Romero: *Historia económica del Perú*, Lima 2006, página 86.

⁷⁶⁵ John Fisher: *El Perú Borbónico 1750-1824*. Instituto de Estudios Peruanos. Lima, 2000, página 100.

Cuadro n° 123

IMPORTACIÓN DE ESTAÑO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Perú	30	12,07
Río de la Plata	13	51,72
España	07	22,41
Portugal	03	5,17
Reino de Quito	02	3,45
Venezuela	02	3,45
Nueva España	01	0,54
TOTAL: 07	TOTAL: 58	TOTAL: 100,00

La segunda posición en cuanto a exportadores de estaño se refiere corresponde al Río de la Plata con 13 partidas enviadas a Cádiz, o sea, el 51,72% sobre las 58 entradas en el muelle gaditano. Su puerto de procedencia es Montevideo. La creación del virreinato del Río de la Plata en 1777 y la anexión a él de la parte del Alto Perú que incluye las minas de Oruro y Potosí antes citadas, determinó el transporte de estaño a aquel puerto, donde se embarcaron las remesas con destino a Cádiz. Lo que salvó a Potosí de convertirse en un pueblo fantasma fue la producción de estaño, cuya explotación se inició durante la primera mitad del siglo XIX, cuando bajó el precio de la plata y subió el del estaño. Los mercaderes gaditanos se sintieron atraídos por la comercialización de este metal que se utilizaba para la fabricación de alambiques destinados a la destilación y conservación de aguardientes.⁷⁶⁶

En tercer lugar se sitúa España con la aportación de sólo 7 partidas de cobre, equivalentes al 12,07% sobre el total de las 58 registradas. Los principales puertos de procedencia son La Coruña y Ribadeo. En menor cuantía hacen sus envíos Santander, Ayamonte y, por último, Sevilla.

La minería del estaño en Galicia ha tenido a lo largo de los siglos un peso específico en la economía gallega que debe ser tenido en cuenta. Incluso se barajó la posibilidad de que las Islas Casitérides fueran unas pequeñas islas cercanas a la costa gallega en vez del archipiélago de las Scilly, próximo a Inglaterra. Pero en 1800-1815 la producción de estaño en España es puramente testimonial y a las pruebas de la escasez de remesas de este metal entradas en el puerto de Cádiz que presenta el registro del Vigía, nos remitimos. En Galicia, hasta la presencia de empresas mineras estables, como la mina de San Finx, la primera abierta en España, en 1897 la

⁷⁶⁶ Jorge Espinoza Morales: *Minería boliviana: su realidad*. La Paz (Bolivia), 2010, pp. 17-18.

producción de estaño procedía del laboreo realizado por particulares, que vendían el mineral a intermediarios, quienes lo exportaban fundamentalmente a Inglaterra, pero que también podían remitirlo a Cádiz.⁷⁶⁷

El 12,61% restante se lo reparten Portugal, Reino de Quito, Venezuela y Nueva España, que remiten a Cádiz envíos ocasionales e irrelevantes.

⁷⁶⁷ Joaquín Eulalio Ruiz Mora/José Manuel Álvarez Campana Gallo: “Patrimonio Geominero de Galicia: la mina de estaño-wolframio de San Finx, Lousame (A Coruña) durante sus comienzos industriales y primer impulso (1897-1928).” Comunicación al I congreso internacional de minería y metalurgia en el contexto de la historia de la humanidad. IV simposio sobre minería y metalúrgica históricas, Mequinzenza (Zaragoza), 6-9 de julio de 2006, pp. 1-2.

9. OTROS METALES DE PROCEDENCIA EUROPEA.

En esta clase contabilizamos la entrada de 650 remesas, que equivalen al 1,64% sobre el total de las 39.676 remesas de productos importados por el puerto de Cádiz.

a) Hierro.

Este producto queda registrado en la dársena gaditana en cantidades de 494 partidas, es decir, el 76% sobre el total de las 650 entradas. España ocupa la primera posición con 316 cargamentos que suponen el 63,97% sobre los 494. En primer lugar, Bilbao es el puerto que embarca mayor número de remesas. Le siguen con menos peso en las exportaciones San Sebastián, Mundaca, Plentzia y Pasajes. Galicia está representada principalmente por La Coruña y Asturias por Gijón. En menor cuantía, con escasísimas remesas, figuran Santander, Luarca, Ribadesella, Santoña, Corcubión, Ribadeo, Vivero, Vigo, Villagarcía de Arosa, Sevilla, Algeciras, Barcelona y, por último, Alicante.

La demanda del hierro vasco dependía de la evolución económica general, y en concreto de los avances y modificaciones del sector agrícola, del desarrollo urbano, y por tanto de la demanda para la construcción y ornamentación de la industria naval, de los medios de transporte terrestre, así como de las vicisitudes bélicas y de la industria armamentística. Los hierros forjados vascos, obtenidos por el procedimiento directo o de “farga a la catalana”, mantuvieron una cierta demanda selectiva en los mercados nacionales e internacionales.⁷⁶⁸

⁷⁶⁸ Luis Javier Coronas Vida: “Relaciones comerciales entre el País Vasco y Castilla la vieja en la Edad Moderna: un panorama de la investigación reciente” en Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián, nº 39, San Sebastián (Guipúzcoa) 2005, página 12.

Cuadro nº 124

IMPORTACIÓN DE HIERRO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	316	63,96
Suecia	62	12,55
Gibraltar	40	8,09
Portugal	24	4,86
Inglaterra	22	4,45
Noruega	06	1,21
Rusia	05	1,01
Dinamarca	04	0,81
Finlandia	04	0,81
República Bátava	03	0,61
Estados Unidos	03	0,61
Prusia	02	0,40
Irlanda	02	0,40
Malta	01	0,20
TOTAL: 14	TOTAL: 494	TOTAL: 99,97

En el País Vasco, la producción de hierro bruto y sus manufacturas se exportarán en su mayor parte. Según datos publicados ya en 1777, aproximadamente algo más del 96% de hierro de Bilbao se exportaba fuera de la provincia. Naturalmente entre esos lugares tenía un lugar privilegiado el puerto de Cádiz. El máximo aprovechamiento del hierro se da en la ruta Bilbao-Cádiz: la carga media de hierro por navío, superior a los 1.000 quintales por viaje, es la más alta que se registra en Bilbao. En otras palabras: creemos que los barcos que marchaban con hierro a Andalucía lo hacían incluso sobrecargados, y esto es tanto más probable cuando por lo común funcionaban con un único cargador, frecuentemente los Sarachaga, que, por su parte no eran importadores.⁷⁶⁹ Incluso ya en fecha anterior a la citada, o sea, situándonos en 1750 o 1762, se dan unas exportaciones de hierro de Bilbao a Cádiz realmente considerables: 42.941 y 54.435 quintales anuales, respectivamente.⁷⁷⁰ En el caso del hierro, Cádiz fue cabeza de puente para saltar a América, sin necesidad de tener que desembarcar las mercancías.⁷⁷¹ Naturalmente, una parte de este hierro se quedaba para la industria naval gaditana y la otra marchaba rumbo a las colonias españolas en América, destino al que a finales del siglo XVIII y principios del XIX se

⁷⁶⁹ Aingeru Zabala Uriarte: *Mundo urbano y actividad mercantil*. Bilbao, 1994, página 243.

⁷⁷⁰ Teófilo Guiar Larrauri: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de la Villa de Bilbao*, vol III, Bilbao 1914, página 555.

⁷⁷¹ Manuel González Portilla: "La industria siderúrgica en el País Vasco: del Verlagssystem al capitalismo industrial" en Manuel Tuñón de Lara y otros: *La crisis del Antiguo Régimen e industrialización en la España del siglo XIX*, Madrid 1977, pp. 117-181.

embarcan un total de 340.200 quintales que se distribuyeron entre Nueva España, Tierra Firme y las Antillas. No debe quedar la menor duda: la mayor parte del hierro vasco se remitió a las Indias a través de Cádiz. Como prueba de ello tenemos que entre 1782 y 1799, las exportaciones gaditanas ascendieron a unos 365.000 quintales, que se traducen en el 62% del total exportado a América.⁷⁷² A las relaciones comerciales, con relación al hierro, de San Sebastián-Cádiz no hacemos referencia ya que los cargamentos recibidos son ocasionales e irrelevantes.

La producción de hierro en Galicia podría haber alcanzado insospechada importancia si los medios de comunicación hubiesen facilitado el transporte, pues los ricos yacimientos que había a fines del siglo XVIII y comienzos del XIX en la región darían la enorme cifra de 170 millones de toneladas de este mineral.⁷⁷³ El grueso de envíos de hierro gallego tiene su centro en La Coruña, mientras los principales yacimientos se encuentran en Ortigueira, Cabañas, Mañón, Monfero y Pontedeume. Pese a lo afirmado, no disponemos de suficiente documentación que aborde la comercialización del hierro en el eje Cádiz-La Coruña durante nuestro período investigado, aunque sí sabemos que la siderurgia gallega una vez pasada la guerra de la Independencia entró en crisis.

En cuanto a la producción de hierro en Asturias, diremos que estuvo muy repartida por el occidente, donde fueron muy frecuentes las forjas y ferrerías el siglo XVIII y principios del XIX, llegando a constituir una industria importante (Navía, Luarca, Vegadea, Los Oscos), y el centro (Quirós, Naranco, Llumeres). Desde estos enclaves mineros citados, una vez extraído, el mineral de hierro era transportado hasta los puertos de Gijón, Luarca y Ribadesella, desde donde a su vez se remitía a Cádiz.⁷⁷⁴

En segundo lugar figura Suecia con la exportación de 62 remesas, es decir, el 12,55% sobre las 494 entradas. Los puertos de procedencia más importantes son Estocolmo y Gotemburgo (Goteborg). En menor cuantía realizan sus envíos Boenerburg, Uddevalla, Karlskrona, Kaalmar y, por último, Norköping.

El hierro sueco dominará los mercados europeos hasta mediados del siglo XVIII, haciendo peligrar la producción en Gran Bretaña y los Países Bajos. Sin embargo, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, este dominio va

⁷⁷² Lutgardo García Fuentes: Sevilla, los vascos y América. (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII.) Bilbao 1991, página 196 y 211.

⁷⁷³ R. Lunar Hernández: I Reunión de mineralogía y metalogía del hierro. Temas geológicos mineros. Madrid, 1979, página 119.

⁷⁷⁴ Manuel Gutiérrez Claverol/Carlos Luque Cabal: Recursos del subsuelo de Asturias. Oviedo, 1993, pp. 87-88.

llegando a su ocaso por la mejora de la producción local férrica de los países citados, incluso de España, donde el País Vasco siempre tuvo una posición predominante. En 1780-1792, la producción de hierro sueco aumentó a causa de las exigencias del mundo británico, estimulado por los comienzos de la Revolución Industrial; Gran Bretaña absorbía entonces entre un 50 y un 60% de la exportación sueca. Pero a partir de 1792 sobrevino la decadencia por los progresos de la industria inglesa.⁷⁷⁵ No obstante, todavía perdura el peso del hierro sueco en las relaciones comerciales establecidas entre Cádiz y Estocolmo. Los comerciantes suecos como grupo no han sido todavía objeto de estudio, aunque sí lo han sido en cambio algunas de sus compañías de comercio en Cádiz. Tenemos noticias de una compañía sueca en Cádiz, la de los Böhl, que fomentó la comercialización del hierro escandinavo en la localidad, mediante una constante demanda de este mineral principalmente a los puertos de Estocolmo y Goteborg.⁷⁷⁶ Fue entonces cuando, en la etapa 1813-1815, proliferó el mayor número de remesas de hierro en barras en la dársena gaditana, registrándose en el referido trienio la entrada de 42 partidas de metal férrico sueco.

Gibraltar ocupa la tercera posición con la exportación de 40 remesas de hierro, es decir, un 8,09% sobre el total de las 494 registradas. Un mineral que, o bien puede ser de contrabando, o bien importado desde Inglaterra.

El 15,37% de hierro llegado al puerto de Cádiz, en cantidades insignificantes y ocasionales, se lo reparten Portugal, Inglaterra, Noruega, Rusia, Dinamarca, Finlandia, República Bátava, Estados Unidos, Prusia, Irlanda y, por último, Malta.

b) Acero.

La entrada de acero en el puerto de Cádiz se contabiliza en número de 118 remesas, es decir, constituyen el 18,15% sobre el total de las 650 remesas entradas metálicas.

España con 89 cargamentos lidera el conjunto de países exportadores. Aporta un 75,42% sobre las 118 partidas de acero arribadas a la dársena gaditana. Bilbao es el principal puerto en el aporte de acero. En menor cuantía figuran Deva, Ondárroa, Plentzia, La Coruña, Sevilla, Sanlúcar de

⁷⁷⁵ Albert Soboul/Guy Lemarchand/Michele Fogel: *El Siglo de las Luces. Tomo I. Los inicios (1715-1750) Libro I. La fiebre industrializadora.* Madrid, 1992, página 186.

⁷⁷⁶ Manuel Bustos Rodríguez: "La colonia comercial sueca en el Cádiz del siglo XVIII. Los Bolh." En *Comercio y Navegación ...* pp.145-163

Barrameda y, por último, Málaga. El Vigía también menciona al Mediterráneo, pero sin especificar puertos.

Antes de la Revolución Industrial, el acero era un material caro que se producía en escala reducida para fabricar armas principalmente. Los componentes estructurales de máquinas, puentes y edificios eran de hierro forjado. Hemos de subrayar que este acero procedente de Bilbao entrado en el puerto de Cádiz no es de origen vasco, ya que hasta casi finales del siglo XIX, exactamente en 1882, no se inaugura en Bilbao la Sociedad Anónima de Altos Hornos y Fábrica de Hierro y Acero, que es la que definitivamente impulsa la producción de acero en el País Vasco. Entonces ¿cuál es el origen del acero entrado en Cádiz? Con seguridad que es importado de Inglaterra, ya que en nuestro período investigado el acero era prácticamente un subproducto del hierro con seguridad casi desconocido en Vizcaya. Por lo tanto, tras la Revolución Industrial surgida en Gran Bretaña durante la segunda mitad del siglo XVIII, es cuando empieza a despuntar la producción de este metal.⁷⁷⁷ Y durante 1800-1815, puertos como Cardiff, Plymouth, Portsmouth y Londres son los encargados de suministrar el acero a la costa cantábrica, sobre todo a partir de 1809 y en particular a Bilbao, desde donde es remitido a Cádiz. Así es como se configuró el eje comercial del sector del acero Bilbao-Cádiz.

Cuadro nº 125

IMPORTACIÓN DE ACERO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	89	75,42
Gibraltar	11	9,32
Malta	07	5,93
Imperio Austriaco	05	4,24
Portugal	02	1,69
Suecia	02	1,69
Ducado de Toscana	01	0,85
Reino de Etruria	01	0,85
TOTAL: 08	TOTAL: 118	TOTAL: 99,99

En segundo lugar tenemos a Gibraltar con la exportación de 11 partidas de acero, que en términos relativos, significan el 9,32% sobre el total de las 118 remesas. El acero de Gibraltar es importado de Gran Bretaña.

⁷⁷⁷ Julián Chaves Palacios: “Desarrollo tecnológico de la Primera Revolución Industrial” en Norba Revista de Historia, volumen 17, Extremadura 2004, pp. 93-109.

El 15,25% restante, que llega a Cádiz en cantidades irrelevantes y ocasionales, se lo reparten países como Malta, Imperio Austriaco, Portugal, Suecia, Ducado de Toscana y, por último, Reino de Etruria.

c) Plomo.

Se registra en Cádiz la cantidad de 38 partidas, o sea, el 5,84% sobre las 650 remesas del apartado de otros metales. España es quien acapara la casi totalidad de los envíos a la dársena gaditana, o sea 34 remesas, equivalentes al 89,47% sobre las 38 partidas de plomo arribadas. Los puertos españoles de procedencia son fundamentalmente Almería y, en menor cuantía, Málaga Sevilla y Cartagena.

En Almería la explotación de plomo se llevó a cabo sobre todo en la sierra de Gádor, comenzando a finales del siglo XVIII y de forma extensiva cuando ya hubo comenzado el siglo XIX. La enorme riqueza de esta sierra, realzada por el aumento de la demanda de plomo a nivel nacional e internacional, fue factor decisivo para la transformación de la situación que había regido en años anteriores. El plomo almeriense demandado y arribado a los muelles de Cádiz se usaba para muy diversos fines: servía para hacer cañerías, cubrir los tejados, hacer cajas y municiones, vidriar las vasijas de tierra, mientras el estañado y su óxido entraban en la composición de los vidrios, cristales y esmaltes. Pero el mayor consumo de plomo se da en las fábricas de fundición y afinación del cobre y de la plata que ya estaban empezando a funcionar en Cádiz a finales del siglo XVIII y principios del XIX.⁷⁷⁸

Cuadro nº 126

IMPORTACIÓN DE PLOMO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	34	89,47
Portugal	01	2,63
Gibraltar	01	2,63
Inglaterra	01	2,63
Río de la Plata	01	2,63
TOTAL: 04	TOTAL: 38	TOTAL: 99,99

El 10,52 % restante (Portugal, Gibraltar, Inglaterra y Río de la Plata) es irrelevante.

⁷⁷⁸ M. A. de Perceval Verde: "Fundidores, mineros y comerciantes. La metalurgia de la sierra de Gádor. 1820-1850" *Serie Monografías* nº 9, Almería, 1984, pp. 21-22.

d) Azogue.

Metal obtenido a partir de la metalurgia del cinabrio. También denominado mercurio. Se alea fácilmente con muchos otros metales como el oro y, singularmente, la plata.

Entran en el puerto de Cádiz 23 remesas, o sea, el 3,53% sobre el total de las 650 partidas registradas. España remite, salvo 1 remesa que envía Malta, todas las partidas de azogue. El único puerto de procedencia es Sevilla, a donde llegan vía terrestre. Las cuadrillas de carretas seguían hasta Sevilla dos rutas alternativas, que entraban en la actual provincia de Córdoba por Santa Eufemia y seguían un tramo común hasta Azuaga, en Badajoz. Desde aquí, uno de los caminos marchaba por Llerena, Santa Olalla, El Ronquillo y Castilblanco de los Arroyos hasta Alcalá del Río, donde existía la posibilidad de cruzar el Guadalquivir, aunque lo normal desde allí era bordear el cauce para entrar en Sevilla por el puente de Triana, desde donde se dirigirían a las colonias españolas, y en el caso que nos ocupa al puerto de Cádiz.⁷⁷⁹

En resumen, Almadén, la mina por antonomasia, ha estado presente en la economía española y mundial desde el inicio de su historia. Ningún yacimiento ha permanecido operativo durante tanto tiempo ni ha generado tanto peso en un mercado como éste, aunque en realidad su fortuna fue la amalgama de plata mexicana. El mercurio de sus filones, fue, de hecho el producto estrella de las exportaciones hispanas durante siglos y uno de los argumentos más seguros de la tesorería de la monarquía, (además la extracción de su mercurio sirvió para consolidar el eje comercial del sector Sevilla-Sanlúcar-Cádiz) y, posteriormente, del estado liberal.⁷⁸⁰

Cuadro nº 127

IMPORTACIÓN DE AZOGUE POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	22	95,65
Malta	01	4,35
TOTAL: 02	TOTAL: 23	TOTAL: 100,00

⁷⁷⁹ Ignacio González Tascón/Dolores Romero Muñoz/Amaya Sáenz Sanz: “Los caminos del mercurio de Almadén a Nueva España” en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Tomo III, Guadalajara 2010, pp. 683-692.

⁷⁸⁰ Miguel Ángel. López Morrell: “La comercialización del mercurio de Almadén durante el siglo XIX y el primer tercio del siglo XX” en *Boletín Geológico y Minero* nº 119 (3), Madrid 2008, pp. 309-330.

10. PRODUCTOS MANUFACTURADOS.

Contabilizamos 2.524 productos manufacturados entrados en el puerto de Cádiz, lo que traducido a términos relativos significa un 6,36% sobre el total de las 39.676 remesas de mercancías importadas. Estas manufacturas son las que se relacionan a continuación.

a) Papel.

El papel recala en Cádiz con un total de de 1.698 remesas, o lo que es lo mismo el 67,27% sobre los 2.524 cargamentos de los productos manufacturados. España ocupa el primer lugar y acapara casi la totalidad de los envíos, con 1.589 remesas, es decir, el 93,58% sobre las 1.698 partidas de papel registradas. Los puertos españoles de procedencia más importantes son, en primer lugar el puerto de Vilanova y Geltrú, con diferencia sobre los de Vilaseca de Solcina y San Feliu de Guíxols. También en cantidades aceptables remiten sus envíos Alicante, Málaga, Valencia y Tarragona. Por último, en menor cuantía, lo hacen Algeciras, Sevilla, Águilas, Peñíscola, Salou, Reus, Vendrell, Masnou, Mataró, Arenys de Mar, Cambrils, Ibiza, Sitges y Villajoyosa. En segundo lugar, según el Vigía, son 54 (3,18% sobre las 1.698) las remesas que vienen de Levante (o Costa de Levante) -se supone que se referirá al Levante español, y a él lo añadimos- de puertos no determinados, lo que haría aumentar la exportación española al 96,76%.

Cuadro nº 128

IMPORTACIÓN DE PAPEL POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	1589	93,58
Levante	54	3,18
Gibraltar	35	2,06
Francia	04	0,23
Portugal	02	0,12
Reino de Cerdeña	02	0,12
Malta	01	0,06
Ducado de Toscana	01	0,06
República de Génova	01	0,06
Argelia	01	0,06
Marruecos	01	0,06
Reino de Sicilia	01	0,06
República Ligor	01	0,06
Nueva España	01	0,06
Sin determinar	04	0,23
TOTAL: 15	TOTAL: 1698	TOTAL: 100,00

La exportación de papel de Cataluña data desde la primera mitad del siglo XVIII. Hasta finales del siglo XVIII el papel se hacía totalmente a mano, hoja a hoja. Ese proceso solamente requería energía hidráulica para triturar los trapos y batir la pasta. Paulatinamente la industria papelera catalana se va extendiendo más al sur de esta región, surgiendo las fábricas de papel de la localidad de Capellades, primer centro productor de Cataluña, que busca por la carretera de Vilafranca la conexión con el puerto de Vilanova, que fue puerto distribuidor y no productor, desde donde es embarcado el papel a Cádiz. Capellades, junto a Alcoy, lideró la expansión de la manufactura papelera española del siglo XVIII. Esta comarca no adoptó la fabricación continua durante el proceso de mecanización de la centuria posterior y continuó elaborando el papel manualmente. Ésta no fue una decisión guiada por el atavismo. Esta opción tecnológica fue una respuesta a su especialización productiva (papel de calidad y de fumar), la cual continuaba teniendo demanda. Así, si bien producen papel de todo tipo, conservó los sistemas manuales, sobre todo para el papel de alta calidad.⁷⁸¹ El modelo tecnológico reseñado, que además no fue estático, fue exitoso como fruto de las dinámicas de distrito y la articulación de una densa red de suministro de materias primas de comercialización. Dentro del sector se configuró el eje del sector papelero Vilanova y La Geltrú-Cádiz.

Con respecto a las relaciones comerciales entre Cádiz y Alicante en torno al sector del papel, hay que matizar que las remesas de papel enviadas a la dársena gaditana no eran originales de la capital alicantina, sino que procedían de la localidad de Alcoy, desde donde eran remitidas a aquella para su posterior embarque y transporte al puerto de Cádiz. Los orígenes de la moderna industria papelera en Alcoy se remontan a mediados del siglo XVIII, cuando mosén Vicente Albors Gisbert compró en la ribera del Molinar un batán a los herederos de Luis Blanes, en 1755, y tras conseguir licencia de la Intendencia General y previo un informe favorable de la Real Fábrica de Paños convirtió el batán en molino de papel y cartón, para lo que trajo expertos carpinteros de la Cartuja de Valdecristo, en Segorbe. El molino de Albors llegó a tener 24 pilas y el Estado lo apoyó otorgándole una contrata en 1757.⁷⁸²

A finales del XVIII se encontraban en Alcoy la mitad de las tinajas (que vienen a sustituir a las antiguas pilas posibilitando un considerable aumento de la producción, que llega casi a las cinco resmas por día y tina) de papel de

⁷⁸¹ Miquel Gutiérrez y Poch: “ Redes en la génesis y desarrollo de un distrito papelero catalán: el caso de Capellades (siglo XIX)” en *Investigaciones de Historia Económica*, nº 10, Barcelona 2008 pp. 69-96.

⁷⁸² Gilberto Olcina Lloréns: “El primer molino papelero de la comarca de Alcoy” en *Recerques del Museu d’Alcoi*, nº 21 Alcoy (Alicante), 2012, pp. 95-106.

todo el reino de Valencia, fabricándose papel blanco de escribir, papel de estraza, cartón y papel de fumar.⁷⁸³ Sentándose ya las primeras bases de la futura expansión de la industria papelera y a semejanza de la Real Fábrica de Paños, los papeleros alcoyanos aprobaron el 12 de octubre de 1800 unas Ordenanzas para el Régimen y Gobierno del Monte Pío, para socorro de los oficiales, aprendices y demás operarios empleados en la elaboración del papel en las fábricas de la villa.⁷⁸⁴ Son también los años en que se inicia la fabricación del papel de fumar, que será la base de la producción papelera durante todo el siglo XIX y de la exportación hacia América. Esta exportación de papel a las colonias españolas, iba precedida de una escala en Cádiz, por lo que parte de las remesas quedaban para su venta en la capital gaditana a los comerciantes de la plaza. De esta manera se pudo consolidar el sector de las exportaciones de papel desde Alicante a Cádiz.

En la industria papelera española también cabe destacar las fábricas ubicadas en la provincia de Málaga, sobre todo en la minúscula localidad de Mijas, desde donde las resmas eran transportadas hacia el puerto de Málaga para posteriormente ser embarcadas con destino a Cádiz. ¿Qué puede aportar Mijas a Cádiz en las relaciones comerciales del sector papelerero Málaga-Cádiz?

Los primeros batanes de papel de Mijas, según el primer registro documental encontrado, corresponden a 1790-1800 y eran propiedad de Francisco Saénz de Tejada. Por los términos del contrato de arrendamiento, éstos estaban activos como mínimo una década antes, o sea, a partir de 1780. El proyecto productivo mijeño estaba fundamentalmente basado en la fuerza del trabajo impulsado por el extraordinario desarrollo de la industria, el comercio y la demanda malagueña. Decisivo para la formación y consolidación del eje comercial del sector papelerero Málaga-Cádiz, fue la entrada a finales del siglo XVIII y principios del XIX en el puerto malagueño, procedente de Cádiz, de trapos y carnazas, base para hacer la cola, para la fabricación del papel.⁷⁸⁵

¿Qué podemos argumentar con relación a la aportación papelera de Valencia? Hemos de recalcar que la industria papelera constituye una actividad de gran tradición en el País Valenciano. Desde sus inicios, en

⁷⁸³ Miquel Gutiérrez y Poch: "Papel de fumar y mercado exterior: la historia de un éxito. Los casos de Capellades y Alcoy (1800-1936). Comunicación presentada a la sesión A-2: Empresas y distritos industriales en el mercado mundial del IX Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, (Murcia 9 al 12 de septiembre de 2008), pp. 1-29.

⁷⁸⁴ Julio Berenguer Barceló: Historia de Alcoy. Tomo I. Alcoy (Alicante) 1977, pp. 581-583.

⁷⁸⁵ José Carlos Balmaceda Abrate: "La industria papelera de Mijas en tiempos de la industrialización malagueña" en Cilniana. Revista de la Asociación Cilniana para la defensa y Difusión del Patrimonio Cultural, nº 16, Málaga 2003, pp. 81-102.

Xàtiva, ciudad desde donde se enviaban las remesas de papel al puerto de Valencia para, acto seguido, remitirlas a Cádiz, la industria papelera ha evolucionado muy vinculada a dos factores principales: la existencia de materias primas y la proximidad a núcleos urbanos que actuaban como proveedores de estas materias primas y, al mismo tiempo, como centros consumidores del papel. La industria papelera valenciana se consolida en los siglos XVIII y XIX, siendo los pilares fundamentales de esta industria el papel blanco y en menor escala el de estraza (menos fino que el anterior, y, normalmente, de color gris claro).⁷⁸⁶ De este último, tenemos el testimonio de Larruga, quien en 1789 menciona 3 molinos de papel de estraza, y la referencia que aparece reiterada desde 1803 hasta 1807 en el Almanak mercantil o Guía de comerciantes que se publicaba anualmente en Madrid.

En resumen, que el papel blanco setabense fue muy demandado por los comerciantes gaditanos fue una realidad y, además, supuso una apertura de las vías de comercialización del sector entre el puerto de Valencia y el de Cádiz. ¿Por qué? Sencillamente por ser un papel de mejor calidad que el remitido por otras provincias y por haberse beneficiado de las mayores innovaciones técnicas en su proceso de elaboración.⁷⁸⁷

En definitiva, la manufactura papelera española creció espectacularmente en la segunda mitad del siglo XVIII. A partir de entonces el crecimiento fue espectacular, pasándose de unos 200 molinos hacia 1760 a unos 400 hacia 1790-1800 (supondría aumentar las poco más de 200 tinas de 1760 a 550-600). En paralelo aumentó la concentración del sector. Las dos regiones que coparon el proceso fueron Cataluña y el País Valenciano, que pasaron del 40-45% de los molinos en la década de 1760 al 70-75% en la de 1790. Este desarrollo fue la respuesta al incremento de la demanda y a la política de sustitución de importaciones bendecida por el reformismo borbónico. La estructura de la demanda española que motivó este desarrollo difirió de la de otros países europeos, donde el origen fue el papel de uso industrial (de embalaje y cartón) y el cultural (relacionado con las artes gráficas). En España, el primero se vio lastrado por el reducido nivel de desarrollo manufacturero y el segundo por unos bajos niveles de alfabetización. El eje del dinamismo papelero español fue el Estado a través de dos productos: el papel sellado y el de fumar para las fábricas de tabaco (especialmente las americanas).⁷⁸⁸

⁷⁸⁶ Ana Botella Gómez: “La Industria papelera: su localización en el País Valenciano” en *Cuadernos de Geografía*, nº 29. Valencia, 1981, pp. 177-194.

⁷⁸⁷ Joan Alonso Llorca: “Aspectos técnicos e históricos de la fabricación del papel en Xàtiva” en *Actas de la reunión de estudio sobre el papel hispanoárabe*, Xàtiva (Valencia), 29-31 de octubre de 2009, pp23-54.

⁷⁸⁸ Miquel Gutiérrez y Poch: “Tout le monde fume en Espagne. La producción de papel de fumar en España: un dinamismo singular, 1750-1936” a Luis Alonso, Lina Gálvez y Santiago de Luxán (eds.):

El 3,26% restante se distribuye entre Gibraltar, Francia, Portugal, Reino de Cerdeña, Malta, Ducado de Toscana, República de Génova, Argelia, Marruecos, Reino de Sicilia, República Ligor, Nueva España y un área sin determinar. Sus aportaciones son irrelevantes además de ocasionales.

b) Duelas.

Este tipo de producto manufacturado queda registrado en 629 partidas que suponen el 24,92% sobre las 2.524 partidas de productos manufacturados. Estados Unidos lidera la relación de países exportadores con 446 partidas de duelas equivalentes al 76,90% sobre las 629 registradas. Los puertos de procedencia son fundamentalmente, Nueva York, el que más aportación registra, seguido de Boston, Norfolk, Filadelfia y Baltimore. En menor escala lo hacen Alexandria, Salem, Nueva Orleans, Charleston, Portland, Providence, Georgetown y Newhaven.

Se entiende por duela cada una de las tablas de que se componen las pipas o barriles de vinos. Elaboradas a base de madera de roble, daban forma a los toneles, fundamentales en el movimiento portuario. ¿Por qué las duelas proceden en grandes cantidades de Estados Unidos? La razón fundamental es la mayor demanda por parte de los comerciantes gaditanos de madera de roble americano, más fina e impermeable que la del roble español.⁷⁸⁹

Gloria Espigado coincide plenamente con el Vigía, cuando afirma que el muelle de Nueva York es con el que se mantiene mayor número de contactos. Las duelas estadounidenses servirán sobre todo para construir los barriles que almacenarán el vino jerezano.⁷⁹⁰

España se sitúa segunda, con 93 remesas, es decir, el 14,78% sobre las 629. Hay gran producción de duelas en muchos lugares de España. Llegan principalmente de La Coruña, Ayamonte y Málaga. Luego, en menor escala, le siguen Algeciras, Santa Cruz de Tenerife, La Orotava, Alicante y, por último, Sevilla.

¿Son las duelas remitidas por los referidos puertos, españolas o estadounidenses? Españolas, ya que la madera del roble español se puede

Tabaco e Historia Económica. Estudios sobre fiscalidad, consumo y empresa (siglos XVII-XX), Madrid: Fundación Altadis, 2006, pp. 435-460.

⁷⁸⁹ Manuel María González Gordon (marqués de Bonanza): Jerez-Xerez-Scheris. Noticias sobre el origen de esta ciudad, su historia y su vino. Jerez de la Frontera, 1970, pp. 442-450.

⁷⁹⁰ Gloria Espigado Tocino: "El comercio gaditano..." en Revista El Trocadero n° 4, Cádiz 1992, pp. 157-195.

considerar perfectamente válida e idónea para el envejecimiento de los vinos de calidad.⁷⁹¹

Cuadro nº 129

IMPORTACIÓN DE DUELAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Estados Unidos	446	70,91
España	93	14,78
Gibraltar	33	5,25
Prusia	10	1,59
Portugal	09	1,43
Inglaterra	07	1,11
Reino de Nápoles	04	0,64
República Bátava	04	0,64
Ducado de Toscana	03	0,48
Cuba	02	0,32
América inglesa	02	0,32
Dinamarca	02	0,32
Estados Pontificios	02	0,32
Francia	02	0,32
Irlanda	02	0,32
Rusia	02	0,32
Suecia	02	0,32
Reino de Etruria	01	0,16
Escocia	01	0,16
Malta	01	0,16
Argelia	01	0,16
TOTAL: 21	TOTAL: 629	TOTAL: 100,00

En tercer lugar figura Gibraltar con la exportación de 33 remesas de duelas, es decir, un 5,25% sobre el total de las 629 registradas. Al igual que otros productos remitidos a España desde esta plaza, las duelas son de importación, no autóctonas. Probablemente sean de Inglaterra o de España.

El 8,86% restante se distribuye entre los siguientes países: Prusia, Portugal, Inglaterra, República Bátava, Reino de Nápoles, Ducado de Toscana, Dinamarca, Estados Pontificios, Francia, Irlanda, Rusia, Suecia, Reino de Etruria, Malta, Escocia, Argelia, América inglesa y, por último, Cuba.

⁷⁹¹ Anónimo: "Barricas de roble español" en *Revista Alimentaria. Investigación, Tecnología y Seguridad. Especial Monográfico Sector Vitivinícola*, nº 408, Madrid, noviembre 2009, pp.22-79.

c) Pleita.

La pleita es una de las formas más simples de estructura textil, usada casi exclusivamente en la manufactura de arcos para animales. A veces se emplea cuerda de algodón o de sisal, pita, esparto, enea, cáñamo y también la palma. El cáñamo o bien el esparto (los más utilizados en España, más el primero que el segundo) daba serones, capachos, espuestas y esportines. El cordaje de pita y enea se utilizaba para el asiento de sillas y balancines.⁷⁹² Según fuera el objeto que se quería obtener, la pleita se hacía con un número determinado de hebras o cabos que, eso sí, eran siempre un número impar, 3, 5, 7, etc., y que se tejían, según conviniera en cada caso, con una u otra trama.⁷⁹³

Contabilizamos la entrada de 60 remesas de esta mercancía en el puerto de Cádiz, o sea, el 2,38% sobre el total de los 2.524 partidas de los productos manufacturados. España ocupa el primer lugar con la aportación de 53 cargamentos de pleita que equivalen al 88,33% sobre las 60 registradas. Alicante es el enclave portuario que más destaca. En menor cuantía figuran Algeciras, Estepona, Marbella, Nerja, Málaga, Motril, Salobreña, Almuñécar, Almería, Torrevieja, Denia, Peñíscola, Lloret de Mar y, finalmente, Las Palmas de Gran Canaria.

Aproximadamente unas 200 familias se ocupaban de la cosecha del cáñamo en Alicante, del que se obtenía a veces unas 800 arrobas, para la confección de pleita.⁷⁹⁴ Además, ya lo pone de manifiesto Enrique Giménez en su obra aludiendo a que gran parte de la población alicantina se ocupaba en hacer cuerdas de pleita para espuestas y otras manufacturas de esparto o de cáñamo útiles para la agricultura.⁷⁹⁵

⁷⁹² John Gillow/Bryan Sentance: Tejidos del mundo: Guía visual de las técnicas tradicionales. Guipúzcoa, 2000, página 61.

⁷⁹³ Miguel Ángel González: “La confección de la pleita” en Diario de Ibiza. Ibiza, 28 de marzo de 2010, página 12.

⁷⁹⁴ Antonio José Cavanilles: Observaciones sobre al Historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reino de Valencia. Madrid 1795, página 103.

⁷⁹⁵ Enrique Giménez López: Alicante en el siglo XVIII: economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen. Valencia 1981, página 207.

Gibraltar cierra la participación de exportadores con la aportación de tan sólo 7 partidas de pleita, que significan el 11,67% sobre las 60 entradas.

Cuadro nº 130

IMPORTACIÓN DE PLEITA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	53	88,33
Gibraltar	07	11,67
TOTAL: 02	TOTAL: 60	TOTAL: 100,00

A continuación, y en menor cuantía, detallamos otros productos manufacturados que también arriban al puerto de Cádiz.

Zapatos: Llegan 12 remesas, es decir, el 0,47% sobre las 2.524 partidas de productos manufacturados. España aporta 8, o sea, el 66,66% sobre las 12 registradas. Siguen Inglaterra, con 2 (16,67%), Nueva España, con 1 (8,33%) y, por último, Gibraltar con 1 (8,33%).

Pipas (de vino): Registramos 12 remesas (0,47%). España figura con 9, es decir, el 75% sobre las 12 entradas. Gibraltar cierra las procedencias con 3 partidas, es decir, el 25%.

Cigarros: Recalan 7 partidas en el puerto de Cádiz, o lo que es lo mismo, el 0,28% sobre los 2.524 cargamentos de los productos manufacturados. España exporta 3, es decir, el 42,86% sobre las 7 registradas, Cuba remite 2 (28,57%) y Estados Unidos, también 2 (28,57%).

Velas de sebo: Aparecen 7 envíos (0,28%). Participan: España con 3 (42,86% sobre las 7 entradas). A continuación Río de la Plata con 1 (14,28%), Portugal con 1 (14,28%), Suecia con 1 (14,28%) y, por último, Irlanda también con 1 partida (14,28%).

Sillas (tipo muebles): Igualmente se registran 7 remesas (0,28%), colocándose a la cabeza de exportadores la República Bátava con 4 envíos, es decir, el 57,14% sobre las 7 partidas contabilizadas. A renglón seguido se

encuentran el Reino de Nápoles con 2 (28,57%) y finalmente, el Reino de Etruria con 1 partida (14,28%).

Arboladura: Contabilizamos 7 remesas (0,28%). Se distribuyen entre Irlanda con 2 (28,57%), Noruega con 2 (28,57%), Rusia con 1 (14,28%), Portugal con 1 (14,28%) y Finlandia también con 1 (14,28%).

Flejes de madera: Aparecen 7 cargamentos (0,28%). España acapara la mayoría de ellos, o sea 6, que equivalen al 85,71% sobre las 7 partidas. Suecia exporta 1 remesa, es decir, un 14,29%.

Espuertas: Hallamos 6 partidas de este producto manufacturado, lo que traducido a términos relativos supone un 0,24% sobre los 2.524 envíos. Portugal exporta 5, es decir, el 83,33% sobre las 6 remesas. Gibraltar figura con 1 (16,67%).

Escobas: Se registran 5 remesas, o sea, un 0,20% sobre los 2.524 manufacturados. Prusia aporta 3 (60%) y España 2 (40%).

Palos de arboladura: Tenemos 4 remesas (0,16%). Irlanda aporta 2 (50%), Estados Unidos 1 (25%) y, por último, Suecia, también aporta 1 (25%).

Chapas de astas de toro: 4 cargamentos (0,16%). Pertenecen 3 (75%) a España y 1 (25%) a Venezuela.

Chapas: 4 remesas (0,16%). Río de la Plata aporta 2 (50%), Portugal, 1 (25%) y República Bátava, 1 (25%).

Plumeros: 4 partidas (0,16%). Todas ellas de Río de la Plata (100%).

Azulejos: 4 cargamentos (0,16%). España exporta 3 (75%) y Gibraltar 1 (25%).

Arcos de palo: 3 partidas, es decir, el 0,12 sobre las 2.524. España participa con 2 (66,67%) y Rusia con 1 (33,33%).

Tablones de caoba: 3 partidas (0,12%). Íntegramente proceden de Cuba (100%).

Botalones: 3 envíos (0,12%). Suecia figura con 2 (66,67%) y Finlandia con 1 (33,33%).

Mercería: 3 remesas (0,12%). Llegan todas de Inglaterra (100%).

Zurrones: 2 envíos (0,08). Todos de Gibraltar.

Madera labrada: 2 cargamentos (0,08%). Procedentes de España (100%).

Botellas: 2 remesas (0,08%). España remite 1 (50%) e Inglaterra también 1 (50%)

Velas de cera: Se registran 2 remesas (0,08%). Portugal remite 1 (50%) e Irlanda asimismo 1 (50%).

Finalmente, con 1 remesa (0,04% sobre las 2.524) llegan los siguientes productos manufacturados: cera en bujías (Marruecos), plumagitos (Río de la Plata), plumeritos (Río de la Plata), cigarros de maíz (Cuba), baquetas (Nueva España), barengas (Nueva España), barajas (España), utensilios (España), frenos (Inglaterra), sillas de montar (Inglaterra), bulas (España), libros (España), vasos (Portugal), bulas de papel sellado (España), anafes (España), camas (España), cuarterolas (Estados Unidos), ligazón (España), monturas (Nueva España), arcos de pipa (España), botas de vino (España), badanas (Honduras), barrilería (Gibraltar), ceñidores (Marruecos), esparto obrado (España), abalorios (Portugal) y, por último, porcelana (Estados Pontificios).

11. PRODUCTOS METÁLICOS MANUFACTURADOS.

Entran 659 remesas de esta clase, lo que traducido a términos relativos suponen un 1,66% sobre las 39.676 partidas de mercancías importadas por el puerto de Cádiz en 1800-1815. Los productos que forman parte de esta clase son los que se relacionan continuación.

a) Pertrechos de guerra.

El conjunto de municiones, armas y demás instrumentos, máquinas, etc., necesarios para el uso de los soldados y la defensa de las fortificaciones o de los buques de guerra, encabeza los productos de la referida clase con 495 remesas, es decir, el 75,11% sobre los 659 envíos. España es el país que mayor número de pertrechos remite a Cádiz, siendo su cantidad aportada de 325 partidas, o sea, el 65,65% sobre los 495 cargamentos citados. Los puertos españoles de procedencia son La Coruña y Sevilla fundamentalmente. Luego en menor cuantía figuran Sanlúcar de Barrameda, San Ciprián, Gijón, San Sebastián, Ribadeo, El Ferrol, Mundaca, Huelva, Ceuta, Ayamonte y, por último, Cartagena.

Los pertrechos de guerra que recalcan en Cádiz procedentes de La Coruña hay que situarlos cronológicamente dentro del período que abarca la Guerra de la Independencia, pero ¿por qué precisamente de La Coruña? Durante todo el año de 1810, Galicia cobra una gran importancia estratégica como territorio libre de enemigos. Sus puertos (sobre todo La Coruña y Vigo) son idóneos para el desembarco de ayuda y pertrechos ingleses.⁷⁹⁶ A pesar de que el citado año fue difícil para Gran Bretaña desde el punto de vista financiero, está de cualquier modo documentada la entrega de 12.000 fusiles, junto con pertrechos y equipamiento diverso, a Galicia (en especial a La Coruña). Gran parte de esos pertrechos recibidos fueron enviados a Cádiz para su defensa.⁷⁹⁷

Con relación a los pertrechos enviados por Sevilla a Cádiz, responden a dos razones de peso. 1ª. En Sevilla se hallaban los almacenes del ejército español y la fundición de artillería de bronce con numerosos pertrechos, cañones y municiones. 2ª. La partida del duque de Alburquerque, José María

⁷⁹⁶ José Manuel Pena García: “Estradenses en la guerra de la Independencia. Don Felipe Constenla y Garrido: campaña de 1810” en Revista A. Estrada. Miscelánea histórico y cultural. Volumen 11, La Coruña 2008, pp. 178-196.

⁷⁹⁷ Alicia Laspra Rodríguez: “La intervención británica...” en Revista de Hª militar n° 2, Madrid 2005, pp. 59-78.

de la Cueva y de la Cerda, desde la ciudad hispalense para liberar Cádiz, posibilitó que en paralelo llegase con él una notable cantidad de estos pertrechos tan necesarios para combatir al ejército invasor francés que asediaba la ciudad desde 1810.⁷⁹⁸

La primera noticia documental que tenemos sobre la intención de establecer una fábrica de fusiles en Sevilla, se halla en una carta fechada el 14 de enero de 1809, pero no fue hasta el 9 de junio cuando, por Real Orden de la Secretaría de Guerra, cuando fue designado el coronel Francisco Datolí como el encargado de establecer la fábrica y dirigir sus trabajos.⁷⁹⁹

Cuadro nº 131

IMPORTACIÓN DE PERTRECHOS DE GUERRA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	325	65,62
Inglaterra	71	14,34
Gibraltar	56	11,32
Portugal	29	5,86
Perú	06	1,21
Estados Unidos	03	0,61
Nueva España	03	0,61
Países Bajos	01	0,21
Francia	01	0,21
Río de la Plata	01	0,21
TOTAL: 10	TOTAL: 495	TOTAL: 100,00

En segundo lugar aparece Inglaterra, que exporta 71 remesas de pertrechos de guerra, es decir, un 14,34% sobre el total de las 495, siendo Portsmouth, una de las bases militares más importantes de Inglaterra, el principal puerto que remite los envíos. En menor cuantía lo hacen Londres Woolwich, Falmouth y, por último, Liverpool.

Las solicitudes de las misiones españolas enviadas a Londres se hicieron cada vez más insistentes. Los británicos respondieron a estas peticiones con generosidad y Portsmouth, a partir de 1809, jugó un papel fundamental en los suministros de pertrechos (cañones, mosquetes, pistolas, espadas, picas, cargas de artillería, pólvora y ollas de campaña) a Cádiz.⁸⁰⁰

⁷⁹⁸ José Manuel Guerrero Acosta: “El Duque de Albuquerque y la retirada del Ejército de Extremadura a la Isla de León” en *Revista de Historia Militar*, año LV, nº extraordinario, Madrid 2011, pp. 1340.

⁷⁹⁹ Pablo Alberto Mestre Navas: “La fábrica de fusiles en Andalucía durante la Guerra de la Independencia” en *Actas del Congreso Internacional Guerra de la Independencia en Extremadura, II Centenario (1808-2008). IX Jornadas de Historia en Llerena (Badajoz)*, pp. 283-295.

⁸⁰⁰ Charles Esdaile: *La Guerra de la Independencia. Una nueva historia*, Barcelona 2004, página 139.

Con respecto a la línea marítima Portsmouth-Cádiz resulta interesante la participación del navío de guerra de 74 cañones Algeciras, un bastimento que participó en la batalla de Trafalgar y que fue botado en los astilleros de Lorient (Francia). El 3 de febrero de 1809 zarpó de Cádiz al mando del brigadier don Miguel María Gastón, llegando a Portsmouth el 16 de febrero. Después de ser carenado en el arsenal británico, regresó a Cádiz el 2 de julio de 1809 con armas, municiones y pertrechos para el Ejército.⁸⁰¹

En tercer lugar, sale a colación Gibraltar con la aportación de 56 remesas de pertrechos de guerra, es decir, el 11,32% sobre las 495 partidas registradas. Gibraltar se convirtió a lo largo de la guerra de la Independencia en centro de las operaciones de las tropas combinadas hispano-inglesas que hostigaban a los ejércitos napoleónicos que asediaban Cádiz. Además de ser un centro vital para el aprovisionamiento de la flota inglesa. Por eso no nos puede resultar nada extraño que a lo largo del conflicto se envíen desde la colonia británica los referidos pertrechos de guerra.⁸⁰²

b) Hojalata.

Contabilizamos 64 remesas de hojalata arribadas al puerto de Cádiz, es decir, el 9,71% sobre el total de las 659 partidas de la clase de metálicos manufacturados. Este producto laminado plano, constituido por acero recubierto por una capa de estaño era un material ideal para la fabricación de envases metálicos: tapones, tachas, manijas, hondas, tapaderas y botes metálicos para alimentos, productos sintéticos, aceites y derivados.⁸⁰³

España acapara casi la totalidad de este producto con 47 partidas, es decir, el 73,44% sobre las 64 registradas. Íntegramente proceden de Algeciras. Pero hay que tener en cuenta que no son originarias de esta ciudad, sino que eran elaboradas en Júzcar (Málaga), lugar donde se instaló la primera Real Fábrica de Hojalata de España, la de San Miguel, debido a la abundancia de madera de la serranía de Ronda y la proximidad del río Genal, ya que tanto el carbón vegetal como el agua eran elementos indispensables para la fundición. La fábrica quebró a principios del siglo XX, sobre 1901, debido a la fuerte competencia asturiana y vasca.⁸⁰⁴

⁸⁰¹ Álvarez Bianchi, Carlos: "El navío Algeciras" en Revista General de Marina, Madrid, enero-febrero 2002.

⁸⁰² Rafael Sánchez Mantero: Estudios sobre... página 20.

⁸⁰³ Javier Dávila Quevedo: "El sector. La Hojalata" en Gaceta Industrial. Informativo Semanal de la Sociedad Nacional de Industrias, n° 98. Instituto de Estudios Económicos y Sociales. Lima (Perú), 2009, página 3.

⁸⁰⁴ José Gómez Zotano: "La hojalatería en Málaga durante el siglo XVIII" en Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada, n° 35, febrero de 2004, pp. 43-54.

En segundo lugar interviene Gibraltar, que exporta 8 remesas de hojalata, es decir, el 12,50% sobre las 64. Se cree que esta hojalata era importada de Gran Bretaña. El resto, o sea, el 14,06% restante, se lo reparten entre Portugal, Inglaterra y, por último, Estados Unidos con envíos ocasionales en cantidades irrelevantes.

Cuadro n° 132

IMPORTACIÓN DE HOJALATA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	47	73,44
Gibraltar	08	12,50
Inglaterra	04	6,25
Portugal	04	6,25
Estados Unidos	01	1,56
TOTAL: 05	TOTAL: 64	TOTAL: 100,00

c) Artillería.

Aun sin que el Vigía especifique el tipo, registramos 41 remesas, o sea, el 6,22% sobre las 659 entradas de metálicos manufacturados. Íntegramente llegan de España. Los puertos de procedencia son Sevilla y, en menor cuantía, Huelva, Sanlúcar de Barrameda, Algeciras y, por último, Santa Cruz de Tenerife.

En el principal eje del sector comercial de la artillería, el de Sevilla-Cádiz, interviene la presencia de la Real Fábrica de Artillería de la ciudad hispalense. La Fábrica de Cañones de Bronce de Sevilla surge alrededor de 1565 como iniciativa privada de la familia Morel, ubicada en dos solares del barrio de San Bernardo. En el siglo XVII (1634) la Fábrica pasa a ser propiedad de la Real Hacienda, iniciándose el régimen que se llamaría de los “asentistas”, en el que los fundidores quedan unidos a ella por asientos o contratos de diez años. A partir de 1717 termina este periodo de asentistas comenzando la etapa de los Directores. En el nuevo sistema, el Estado, que ya tenía la propiedad de la fábrica, intervendrá más directamente en el control y funcionamiento de la misma. El control lo ejercerá la Secretaría de

Guerra a través del Inspector General de la Artillería y el director de la Fundición. La Secretaría de Hacienda fiscalizará las cuentas de la fábrica por medio del intendente del ejército y el contralor de la Fundición.⁸⁰⁵

Son los Comandantes de Artillería quienes dirigen la Fábrica, convirtiéndose el fundidor en un técnico y el director en un militar profesional. Con la invasión napoleónica los franceses en el año 1810 ocuparon la Fábrica en su propio servicio.⁸⁰⁶ Esto marcará un punto de inflexión en la actividad de la fábrica que iniciará un largo periodo de decadencia. En efecto, entre 1810 y 1815, la producción continúa pero baja a 26 piezas anuales por término medio. Después del abandono de Sevilla por los franceses en 1812, la Fundición se encontraba en un estado lamentable, pues éstos habían destruido algunas instalaciones e inutilizado varios hornos. El comienzo del reinado de Fernando VII no mejoró la situación, y aunque a partir de 1814 se iniciaron reparaciones los problemas que afectaron a España durante los años siguientes tuvieron una repercusión muy negativa en el funcionamiento de la fábrica.⁸⁰⁷

d) Flejes de hierro.

El fleje es una cinta, originariamente metálica, utilizada para asegurar o fijar el embalaje de diversos productos, mayoritariamente los pesados. Se usa mucho para sujetar las duelas de las barricas de vino. La principal característica de esta cinta es su resistencia a la tracción. En algunos países de Iberoamérica, como México, el fleje se conoce como zuncho. Para cerrar el fleje metálico en una operación de empaquetado se utiliza un sello galvanizado para fleje.⁸⁰⁸

Llegan al puerto de Cádiz en cantidades de 31 partidas, es decir, el 4,70% sobre el total de los 659 cargamentos de productos metálicos manufacturados entrados en la dársena gaditana.

España ocupa el primer lugar en las aportaciones de flejes de hierro con 23 remesas, que suponen el 74,19% sobre las 31 entradas. El puerto de procedencia más importante es Bilbao. En menor escala aparecen Deva, Motrico, Pasajes, Ayamonte y, por último, Algeciras.

⁸⁰⁵ Antonio Aguilar Escobar: La Real Fundición de Sevilla (1717-1808). Tesis Doctoral. Madrid 2008, página 111.

⁸⁰⁶ Enrique de Ocerín: “Apuntes para la Fábrica de Artillería de Sevilla” en Revista de Historia Militar, nº 19, año IX, Madrid 1965, pp. 7-48

⁸⁰⁷ Antonio Aguilar Escobar: La Real Fundición... página 275.

⁸⁰⁸ Daniela Fernanda Aguilera/Ángel Gaytán/Jorge Eduardo Reyes: “Fleje galvanizado de 8” y 12” “, en Mecanismo Manivela-Balancín. Universidad Alfonso Reyes, México, 30 de noviembre de 2012, pp. 16-17.

Hemos de subrayar que a fines del siglo XVIII y principios del XIX, la cantidad de flejes de hierro remitida por el puerto de Bilbao a Cádiz parece a nuestro juicio escasa, a pesar de ser este enclave portuario vasco su máximo proveedor y a pesar de que la siderurgia vasca acabó viéndose reducida a remitir sus productos solo al mercado de los territorios peninsulares de la Monarquía.⁸⁰⁹

A punto de perder los mercados exteriores, al hierro vasco no le restaban ya a la altura final de siglo XVIII muchos reductos de mercado que permitiesen proseguir la expansión de su siderurgia. ¿Consiguió el mercado español, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, compensar las dificultades progresivas del mercado americano para mantener un cierto tono de estabilidad productiva? Creemos rotundamente que sí, siendo en este caso el puerto gaditano un contribuyente especial para que no sucumbiera el sector siderúrgico vasco.⁸¹⁰

Cuadro nº 133

IMPORTACIÓN DE FLEJES DE HIERRO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	23	74,19
Rusia	02	6,45
Portugal	02	6,45
Gibraltar	02	6,45
Reino de Nápoles	01	3,22
Estados Unidos	01	3,22
TOTAL: 06	TOTAL: 31	TOTAL: 99,98

El 25,79% restante queda repartido entre Rusia, Portugal, Gibraltar, Reino de Nápoles y, por último, Estados Unidos. Siendo las cantidades exportadas por los mismos meramente ocasionales e irrelevantes.

⁸⁰⁹ Luis María Bilbao Bilbao: "La siderurgia vasca, 1700-1885. Atraso tecnológico, política arancelaria y eficiencia económica" en *Antecedentes próximos de la sociedad vasca actual*. Actas del IX Congreso de la Sociedad de Estudios Vascos. Ed. Sociedad de Estudios Vascos San Sebastián, 1983, pp. 81-91.

⁸¹⁰ Luis María Bilbao Bilbao/Emiliano Fernández de Pinedo: "Parte II. Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)" en *La economía española al final del Antiguo Régimen*. Tomo III. *Manufacturas* (P. Tedde, Ed.). Madrid, 1982, pp. 135-229.

e) Clavazón.

Los clavos entran en el puerto de Cádiz en cantidad de 31 remesas, es decir, el equivalente al 4,70% sobre los 659 cargamentos de productos metálicos manufacturados que arriban al muelle gaditano. España acapara los envíos de clavazón con sus 27 remesas registradas, que suponen el 87,10% sobre las 31 recibidas.

Cuadro nº 134

IMPORTACIÓN DE CLAVAZÓN POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	27	87,10
Rusia	01	3,22
Inglaterra	01	3,22
Portugal	01	3,22
Países Bajos	01	3,22
TOTAL: 05	TOTAL: 31	TOTAL: 99,98

Los puertos de procedencia son en primer lugar Bilbao, seguido por Gijón, Ribadeo, La Coruña, Vigo y Muros. En menor cuantía, figuran Santander, Luarca, San Sebastián, Algeciras, Sevilla y, por último, Barcelona.

La clavazón vasca para la construcción naval es una constante en las relaciones comerciales del sector del hierro en el eje Bilbao-Cádiz. Tiene sus antecedentes en el último puerto citado casi desde mediados del siglo XVIII⁸¹¹.

En cuanto a nuestro período investigado se refiere, las partidas de clavazón vasca se intensificaron durante el período completo de la guerra de la Independencia (1808-1814), no faltando en cada uno de esos años las remesas, por muy escasas que fueran, en la dársena gaditana. La clavazón constituye un producto metálico de primerísima magnitud para la Armada,

⁸¹¹ Según documentación que hemos podido obtener, fijada exactamente el 27 de julio de 1747, fecha en la que se establecen unas condiciones bajo las cuales María Josefa de Olazarri, viuda de Pedro Felipe de la Pedrueza, y Juan Antonio de Goyri, vecinos de Bilbao, se comprometen a proveer durante 12 años toda la clavazón y herrajes que necesitan los navíos de la Real Armada y los Departamentos de Cádiz. Naturalmente, los comerciantes vascos aprovecharon este momento para la salida del clavazón y así activar sus negocios en una época en que, el movimiento de hierro vasco no iba siendo tan fluido como a comienzos de la citada centuria debido a la competencia de los países nórdicos, además de Inglaterra. (Pilar San Pío Aladrén/Carmen Zamarrón Moreno: Colección de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval (serie primera: numeración romana) Vol. I. Instituto Histórico de Marina, Madrid 1980, página 393. Documento 76, Folio 110-112.)

tanto para ensamblar y fijar las piezas de madera que forman las partes de un buque, como de complemento para las piezas de los cañones del mismo.⁸¹²

Finalmente, reiteramos que el reducto del mercado español consiguió compensar las dificultades encontradas por su siderurgia en sus otros mercados tradicionales.⁸¹³

Otro tipo de productos metálicos manufacturados, aunque en cantidades poco significativas, arriban al puerto de Cádiz. Los señalamos a continuación.

Arcos de hierro: contabilizamos 9 remesas, es decir, el 1,36% sobre los 659 de la clase registrados. Llegan 4 de España, o sea, un 44,44% sobre los 9 entrados. Portugal figura con 2 remesas, o lo que es lo mismo, el 22,22%, Estados Unidos con 1 (11,11%), Inglaterra con 1 (11,11%) y, por último, Gibraltar también con 1 (11,11%).

Anclas: aparecen 7 partidas, o sea, el equivalente al 1,06% sobre las 659. Su procedencia es la siguiente. España, 5 sobre las 7 entradas (71,43%), Inglaterra con 1 (14,28%) y, finalmente, Suecia también con 1 (14,28%).

Cables: registramos 4 cargamentos, o sea, el 0,61% de las 659. Corresponden sus envíos íntegramente a España (100%).

Azuelas: arriban a la dársena gaditana 3 remesas (0,45%). Los países de procedencia son España con 2 (66,66%) e Inglaterra con 1 (33,33%).

Máquinas de molino: llegan 2 envíos (0,30%). Proceden de los Estados Unidos (100%).

Frascos de hierro: llegan 2 remesas (0,30%). Ambas de España (100%).

Finalmente con 1 remesa, es decir, el 0,15% sobre los 659 cargamentos de productos metálicos manufacturados, tenemos otra serie de mercancías con las procedencias que seguidamente se detallan.

⁸¹² Antonio Atienza Peñarrocha: “Los franceses se rinden”. (Guerra de la Independencia) en Revista La Aventura de la Historia, nº 116, Madrid, junio de 2013, pp. 82-87.

⁸¹³ Luis María Bilbao Bilbao: “La siderurgia vasca (1700-1885)...” página 84.

Azadones (España), ferretería (España), 1 estatua de San Ignacio de Loyola (España), hachas (Rusia), alambres (Rusia), herraje (Inglaterra), herraduras (España), tachuelas (España), planchas de cobre (España), clavos de bronce (Francia) y, por último, botellas de hierro (España).

12. MINERALES.

En cuanto a los minerales se refiere, entran en el puerto de Cádiz la cantidad de 26 remesas, o sea, el 0,06% sobre el total las 39.676 partidas de mercancías importadas por este enclave portuario en nuestro período investigado. Dado que la cantidad de partidas de cada uno de los productos minerales que compone esta clase no supera la cifra de 20, no consideramos necesario abrir cuadros como hemos hecho anteriormente; eso sí, comentaremos brevemente las mercancías más destacadas.

a) Azufre.

Este mineral no metálico constituye uno de los recursos naturales más abundantes de la corteza terrestre. Conocido y aprovechado desde la antigüedad, sus aplicaciones comenzaron a expandirse a principios del siglo XIX y, hoy en día, uno de los productos que se pueden obtener del azufre, el ácido sulfúrico, es la sustancia de mayor volumen de producción en el mundo. Más de la mitad de la producción de ácido sulfúrico se destina a la elaboración de fertilizantes, principalmente ácido fosfórico y superfosfatos. El azufre interviene en un gran número de industrias; luego, no es de extrañar, entonces, que con el inicio de la industrialización en Europa comenzara la puja por el abastecimiento de esa sustancia.⁸¹⁴

Entran en el puerto de Cádiz, únicamente 11 cargamentos, es decir, el 42,31% sobre el total de las 26 remesas de minerales. El Reino de Sicilia lidera a los países exportadores con 4, o sea, el 36,36% sobre las 11 partidas entrantes. El único puerto de procedencia es Palermo. La lucha por el azufre pasa a través de toda la historia del siglo XVIII por esta isla, e incluso hasta bien entrada la primera década del XIX, la práctica totalidad de la producción de azufre provenía de Sicilia, que de alguna forma imponía sus precios por su situación de privilegio. Desde Palermo, a través de bergantines sicilianos, se trasladaba el azufre al puerto de Cádiz.⁸¹⁵

⁸¹⁴ Miguel Katz: *Materiales y materias primas. El Azufre. Capítulo IV. Guía didáctica*, Ministerio de Educación. Instituto Nacional de Educación Tecnológica. Buenos Aires (Argentina), 2011, página 8.

⁸¹⁵ Alexander Eugevish Fersman: "El azufre, propulsor de la industria química" en *Geoquímica recreativa. Capítulo 13*, Barcelona, 1988, pp. 147-156.

España ocupa el segundo lugar con tan sólo 3 partidas, es decir, el 27,27% sobre las 11 remesas de azufre recibidas. El único puerto de procedencia, según el Vigía, es Málaga. Cabe la posibilidad de situar su origen, antes de ser transportadas a Málaga para su posterior destino a Cádiz, en una localidad bastante distante, Hellín (Albacete), cuyos yacimientos de azufre se conocen con el nombre de “Las Minas” y fueron considerados a lo largo del siglo XVIII y principios del XIX como uno de los más importantes a nivel nacional, compitiendo incluso internacionalmente con el azufre siciliano. Quizás posibilidad remota, pero factible al fin y al cabo.⁸¹⁶

El 36,36% se lo reparten Gibraltar (2), Malta (1) e Imperio Otomano (1), cuyos envíos se traducen en cantidades irrelevantes y ocasionales.

b) Mármol.

El mármol es una roca metamórfica compacta formada a partir de rocas calizas que, sometidas a elevadas temperaturas y presiones, alcanzan un alto grado de cristalización. El componente básico del mármol es el carbonato cálcico, cuyo contenido supera el 90%; los demás componentes, considerados "impurezas", son los que dan gran variedad de colores en los mármoles y definen sus características físicas. El mármol se utiliza principalmente en la construcción, decoración y escultura.⁸¹⁷

Entran en Cádiz únicamente 5 remesas de mármol, o lo que es lo mismo, el 19,23% sobre el total de la clase de minerales. La República de Génova, dentro de la escasa distribución, envía dos de los cargamentos.

Las canteras de mármol de la provincia italiana de Massa-Carrara, cercanas a la zona ligur, permitieron a los genoveses desarrollar una gran actividad artística utilizando este material. El elevado peso de las piezas o el riesgo a romperse a bordo de los navíos que transportaban las obras de Génova a Cádiz, no impidió esta comunicación continua entre ambos lugares. Los principales clientes serán tanto los comerciantes como las órdenes religiosas que abren nuevas casas o reforman ya las existentes.⁸¹⁸

⁸¹⁶ Sebastián Bellón López: “Las minas de azufre de Hellín” en *Revista Añil*, nº 25. Universidad de Castilla-La Mancha, Ciudad Real, Invierno de 2003, pp. 63-65.

⁸¹⁷ Cajamarca Ajila Mónica Marianela/ Chancusig Tomalo Luis Franklin: “Mármol” en *Diseño de un catálogo con lustraciones digitales para el mejoramiento del diseño artesanal en el área de la cerámica, vidriería y marmolería en la provincia de Cotopaxi*. Tesis de Grado. Universidad Técnica de Cotopaxi. Lcatunga (Ecuador), agosto de 2011, página 8.

⁸¹⁸ Lorenzo Alonso de la Sierra Fernández: “Mármoles italianos en Cádiz durante el siglo XVIII. Un retablo de Alesandro Aprile” en *Revista Atrio*, nº 7, Utrera (Sevilla) 1995, pp. 57-66.

Otros productos llegados a Cádiz en menor cuantía los relacionamos a continuación.

Piedras de molino: llegan 2 remesas, o sea, el 7,69% sobre la clase de minerales. Todas ellas procedentes de España (100%).

Pedernal: contabilizamos también 2 remesas (7,69%). Arriban 1 de España (50%) y 1 de Francia (50%).

Piedras de chispa: registramos 2 partidas (7,69%). Proceden 1 de España (50%) y 1 de Francia (50%).

A continuación con 1 remesa, es decir, el 3,84% sobre los 26 cargamentos, figuran: albayalde (Inglaterra), piedra calamina (Portugal), piedra de fusil (España) y, por último, piedra pómez (España).

13. PRODUCTOS QUÍMICOS.

Contabilizamos en la dársena gaditana el número de 153 partidas, lo que traducido a términos relativos significa un 0,38% sobre el total de las 46.294 remesas que importa el puerto de Cádiz en nuestro período investigado. Los productos integrantes de esta clase son los que detallamos a continuación.

a) Cal.

La cal es un término que designa todas las formas físicas en las que pueden aparecer el óxido de calcio y el óxido de calcio de magnesio, denominados también, cal viva (o generalmente cal) y dolomía calcinada respectivamente. Estos productos se obtienen como resultado de la calcinación de las rocas (calizas o dolomías). La cal se ha usado, desde la más remota antigüedad, de conglomerante en la construcción y también para pintar (encalar) muros y fachadas de los edificios construidos con adobes o tapial (habitual en las antiguas viviendas mediterráneas).⁸¹⁹

Cuadro n° 135

IMPORTACIÓN DE CAL POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	56	91,80
Gibraltar	04	6,56
Río de la Plata	01	1,64
TOTAL: 03	TOTAL: 61	TOTAL: 100,00

Entran 61 remesas en el puerto de Cádiz, es decir, el 39,87% sobre el total de las 153 partidas registradas de productos químicos. España acapara casi la totalidad de las partidas con una aportación de 56 cargamentos, o sea, el 91,80% sobre los 61 envíos remitidos. El puerto de procedencia más importante es el de Ayamonte; a renglón seguido figura Algeciras. En menor cuantía, lo hacen Melilla, Estepona, Manilva, Águilas, San Martín y, por último, Puente Mayorga.

En el término municipal de Ayamonte se encuentran abundantes canteras de caliza dolomítica, de donde se extrae un tipo de cal de calidad superior, buscada para las obras por su fortaleza y consistencia. Se elaboraba por los

⁸¹⁹ Anónimo: "Cal viva. Aplicaciones por producto." en ANCADE (Asociación Nacional de Fabricantes de Cales y Derivados de España), Madrid 2013, pp. 1-3

habitantes de la localidad. Se transportaba en barcos de cabotaje fuera de la provincia onubense como ocurre con el caso de Cádiz. Y esta apreciación es muy interesante: la cal de Ayamonte se emplea en algunas construcciones hidráulicas y en las murallas de Cádiz, quizás por su gran hidraulicidad.⁸²⁰

El 8,20% restante se lo reparten entre Gibraltar y Río de la Plata con cantidades ocasionales e irrelevantes.

Además de la cal, otros productos químicos entran en el puerto de Cádiz en menor cuantía.

Alcaparrosa: contabilizamos 16 remesas, es decir, el 10,45% sobre el total de los 153 cargamentos de productos químicos. Su procedencia queda como sigue: España con 13 remesas, es decir, el 81,25%, Gibraltar con 2 (12,50%) y, por último, Portugal con 1 (6,25%).

Alcohol: se registran 12 partidas, o lo que es lo mismo, el 7,84% sobre los 153 envíos de productos químicos. Llegan de España en su totalidad (100%).

Albayalde: llegan 11 envíos, es decir, el 7,19%. Proceden de España, que aporta 8 partidas (72,73%), y de Francia, que remite 3 (27,27%).

Aguafuerte: arriban 6 remesas al puerto de Cádiz, lo que en términos relativos significa un 3,92% sobre las 153. Vienen 4 de España (66,66%), 1 de Gibraltar (16,67%) y 1 de Inglaterra (16,67%).

Almagra: anotamos 4 remesas, es decir, el 2,61% sobre la clase. Proceden íntegramente de España (100%).

Tártaro: aparecen 4 partidas (2,61%). Llegan 3 de Gibraltar (75%) y 1 de España (25%).

Aceite de vitriolo: contabilizamos 3 cargamentos (2,61%). Vienen 2 de España (66,67%) y 1 de Portugal (33,33%).

⁸²⁰ Pedro Celestino Espinosa: Manual de construcciones y albañilería, Madrid 1859, página 136.

Vitriolo: también se registra 3 envíos (2,61%). Los remitentes son España con 2 remesas (66,67) y Prusia con 1 (33,33%).

Almidón: la aportación solamente corre a cargo de los Países Bajos con 3 partidas (2,61%).

Trementina: llegan 2 remesas, es decir, el 1,30% sobre la clase. Corresponden a España (100%).

Aceite de Linaza: registramos 2 partidas (1,30%). Proceden 1 de España (50%) y 1 de Rusia (50%).

Crémor de tártaro: hay depositadas 2 en el muelle gaditano (1,30%). Llegan de España en su totalidad (100%).

Finalmente, con tan sólo 1 remesa (0,65% sobre los 153 envíos de productos químicos) figuran los siguientes productos: nitrato (Perú), negro de humo (Gibraltar), cardenillo (Gibraltar) y, por último, pintura (España).

14. PRODUCTOS MEDICINALES.

Contabilizamos un total de 328 remesas de esta clase que entran en el puerto de Cádiz, lo que traducido a términos relativos representa un 0,83% sobre las 39.676 partidas importadas por la capital gaditana. Entre estos productos se encuentran los que detallamos a renglón seguido.

a) Zarzaparrilla.

La zarzaparrilla se reparte en las zonas tropicales del globo: en América (desde México hasta Brasil), en zonas tropicales y templadas de Asia (desde China y Japón a Indochina, la India y el golfo Pérsico) y África (Marruecos). Existen numerosísimas variedades de esta planta, de la cual se utiliza la parte subterránea (rizoma). Se usa en los siguientes casos: reumatismo, artritis articular, gota, enfermedades de los riñones (cálculos renales, nefritis, insuficiencia renal), afecciones febriles (gripe, fiebres tropicales, etc.), inapetencia y digestiones pesadas. Además, se ha comprobado que es un medicamento que tiene mucha reputación para el tratamiento de las enfermedades venéreas. Con el extracto de raíz de zarzaparrilla, junto con azúcar, miel y agua, puede obtenerse una bebida refrescante que fue muy popular durante el siglo XIX, tanto en Europa como en Estados Unidos, siendo muy apreciada y comercializada.⁸²¹

En la dársena gaditana entran 169 partidas, es decir, el 51,52% sobre el total de las 328 remesas de productos medicinales registrados. Nueva España es la que acapara el máximo de envíos, o sea, 97 partidas de zarzaparrilla, que representan el 57,40% sobre las 169 entradas. Veracruz es el único puerto de procedencia desde el referido virreinato.

Afirma Francisco Bravo que esta planta no fue descubierta en la Antigüedad, sino en los albores de la Edad Moderna y que fue llevada desde Nueva España (de donde se considera que es originaria), Perú y Honduras a la isla La Española y de ahí a Europa por los colonizadores.⁸²² Javier Ortiz de la Tabla pone de manifiesto la importancia de la zarzaparrilla cuando argumenta en su obra la relevancia de la exportación colonial mexicana a fines del siglo XVIII y principios del XIX. De zarzaparrilla se recolectaban anualmente 2.500 tercios de 8 arrobas.⁸²³

⁸²¹ E. Soubeirán: Nuevo tratado de Farmacia. Teórica y práctica. Tomo II, Barcelona, 1845, página 125.

⁸²² Francisco Bravo: Observaciones sobre la raicilla, que en lengua Indígena llaman zarzaparrilla. Puebla (México) 2011, página 40.

⁸²³ Javier Ortiz de la Tabla Ducasse: Comercio exterior... páginas 29 y 103.

En segundo lugar sale a colación Cuba con 41 remesas, o lo que es lo mismo el 24,27% sobre las 169 entradas de zarzaparrilla. El único puerto de procedencia es La Habana. Uno de los años que entra mayor número de partidas de zarzaparrilla cubana, es el de 1804, según el Vigía, con 14 cargamentos que representan el 34,15% sobre las 41 remesas registradas. En esto coincide nuestra fuente con Nadia Fernández de Pinedo, que afirma que justamente en el referido 1804 la zarzaparrilla entra en la Península a través de Cádiz en partidas por valor de 83.456 pesos, que supone aquel año el 1,45% de todas las exportaciones cubanas, o sea, la mayor cifra registrada en el quinquenio 1803-1807 que la citada historiadora toma como base.⁸²⁴

España figura en tercera posición con 16 remesas, es decir, el 9,47% sobre las 169 partidas de zarzaparrilla registradas. El único puerto de procedencia es Algeciras. Prueba evidente de que el área de extensión de este producto en la Península, comienza principalmente la zona sur de la cuenca mediterránea andaluza.⁸²⁵

Cuadro nº 136

IMPORTACIÓN DE ZARZAPARRILLA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Nueva España	97	57,40
Cuba	41	24,27
España	16	9,47
Venezuela	07	4,14
Honduras	03	1,77
Nueva Granada	02	1,18
Perú	01	0,59
Sin determinar	02	1,18
TOTAL: 08	TOTAL: 169	TOTAL: 100,00

El 8,86% restante se distribuye entre Venezuela, Honduras, Nueva Granada, Perú y, por último, un área sin determinar.

⁸²⁴ Nadia Fernández de Pinedo Echevarría: Las balanzas del comercio exterior de La Habana, (1803-1807), Bilbao, 2000, página 40.

⁸²⁵ Ignacio M. Pérez Ramos: Factores que condicionan la regeneración natural de especies leñosas en un bosquejo mediterráneo del sur de la Península Ibérica. Tesis Doctoral. Sevilla, 2006, página 21.

b) Purga.

Este producto con propiedad laxante entra en el puerto de Cádiz en cantidad de 88 partidas, o lo que es lo mismo, representa el 26,83% sobre el total de los 328 cargamentos de productos medicinales arribados a la dársena gaditana. Nueva España acapara casi la totalidad de las exportaciones con 85 remesas, o sea, el 96,59% sobre las 88 entradas. Veracruz es el único puerto que dirige las exportaciones, cuyas principales entradas se sitúan en 1803 y 1804 con 32 y 29 remesas, respectivamente. A la purga de jalapa le viene su nombre de la ciudad de Xalapa, hoy capital del estado de Veracruz, donde la planta fue primeramente reconocida y empleada.⁸²⁶ Desde Jalapa se transportaba los cargamentos al puerto de Veracruz para embarcarlos con rumbo a Cádiz.

Cuadro n° 137

IMPORTACIÓN DE PURGA POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Nueva España	85	96,59
Inglaterra	02	2,27
Venezuela	01	1,14
TOTAL: 03	TOTAL: 88	TOTAL: 100,00

El 3,41% se distribuye entre Inglaterra y Venezuela cuyos envíos son ocasionales e irrelevantes.

c) Bálsamo.

El bálsamo es una secreción vegetal compuesta de resina, ácidos aromáticos, alcoholes y éteres, por ejemplo el incienso. Los bálsamos suelen ser utilizados como desodorizadores y purificadores. Dado que en ocasiones las momias egipcias eran cubiertas con bálsamos el proceso de momificación también recibió el nombre de embalsamado.

Los bálsamos son sólidos, viscosos o más o menos fluidos según prepondere uno u otro de sus elementos. Su color, ordinariamente bastante oscuro, varía desde el amarillo-moreno hasta el moreno negruzco. Deben su

⁸²⁶ Heriberto Rivas García: Plantas curativas mexicanas: descripción y usos. México D.F., 2005. Página 75.

olor en parte al aceite volátil que contienen y algunas veces al del ácido benzoico. Expuestos durante largo tiempo al aire libre, se endurecen y toman un aspecto resinoso perdiendo su olor a consecuencia de la dispersión en la atmósfera de su aceite volátil. Se mezclan generalmente en todas proporciones con el alcohol, el éter, los aceites grasos y volátiles y son insolubles en el agua. Por la simple destilación solo puede separarse una pequeña parte del aceite volátil que contienen. Para obtener la totalidad es preciso destilarlos con agua, operación que se practica en gran escala con la trementina para extraer el aceite esencial de trementina. Todos los bálsamos nacen, sea naturalmente, sea por incisiones practicadas al efecto, de ciertos árboles.⁸²⁷

Contabilizamos 34 remesas en la dársena gaditana, es decir, el 10,36% sobre los 328 cargamentos de productos medicinales.

Cuadro n° 138

IMPORTACIÓN DE BÁLSAMO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Cuba	18	52,94
Honduras	05	14,71
Perú	05	14,71
Nueva Granada	03	8,82
Nueva España	02	5,88
España	01	2,94
TOTAL: 06	TOTAL: 34	TOTAL: 100,00

En primer lugar, figura Cuba con 18 partidas exportadas, o lo que es lo mismo, el 52,94 sobre los 34 cargamentos de bálsamo arribados al puerto de Cádiz. El único puerto de procedencia es La Habana.

Los antecedentes del bálsamo en las colonias españolas, y fundamentalmente en lo que a Cuba respecta, se remontan a mediados de la tercera década del siglo XVI.⁸²⁸ Se trataba de una planta que se extendía por La Española, Cuba, Puerto Rico, Tierra Firme y quizás Nueva España. El bálsamo fue objeto de interés por parte de los comerciantes gaditanos, entre

⁸²⁷ Francisco de Paula Mellado: Diccionario de artes y manufacturas, de agricultura, de minas, etc. Tomo II .Madrid, 1857. Página 12.

⁸²⁸ En 1520 aproximadamente, el colono Antonio de Villasante le pidió al rey la confirmación del monopolio que sobre la explotación de bálsamo le había concedido el almirante Diego de Colón. Según se decía no sólo cerraba rápidamente las heridas, sino que curaba catarros, dolores de hígado, hinchazones, dolores de muelas. Villasante había aprendido la preparación del licor de los indios tras más de treinta años de residencia en La Española casado con una mujer india y en continua “conversación con otros indios”. (Esteban Mira Caballos: La Española, epicentro del Caribe en el siglo XVI. República Dominicana. Julio de 2010, página 423.)

ellos muchos cubanos establecidos en la ciudad, que sentían especial predilección por los efectos del bálsamo de su tierra. El mayor número de remesas entra en el año 1802, un total de 15.⁸²⁹

En segundo lugar aparece Honduras con la exportación de 5 remesas, o sea, el 14,71% sobre el total de los 328 partidas de productos medicinales arribados a Cádiz. En Honduras este bálsamo se procesa para obtener aceite de liquidámbar e, independientemente de su utilización como producto medicinal, es objeto de interés para la industria de la perfumería.⁸³⁰

En tercer lugar figura Perú, también con 5 remesas, es decir, el 14,71%. El puerto de procedencia es Lima.

El 17,64% restante se lo reparten Nueva Granada Nueva España y España, cuyas exportaciones son irrelevantes, además de ocasionales.

Al margen de estos tres importantes productos medicinales, la zarzaparrilla, la purga de jalapa y el bálsamo, arribados al puerto de Cádiz en 1800-1815, entran otros en menor cuantía, no llegando ninguno de ellos a 20 remesas. Son los que se detallan a continuación.

Achiote: aunque generalmente este producto es de uso culinario, también se utilizó como colorante. En ocasiones se emplea para uso medicinal con el objeto de tratar la bronquitis y las hemorroides. Entran 18 remesas, es decir, el 5,49% sobre el total de los 328 cargamentos de productos medicinales llegados a Cádiz. Proceden 16 de Nueva España, o sea, un 88,88% sobre las 18 registradas, 1 de Cuba (5,55%) y, finalmente, 1 de Nueva Granada (5,55%).

Drogas de botica: contabilizamos 6 partidas, o lo que es lo mismo, el 1,83% sobre las 328 remesas. Portugal exporta 2 cargamentos 33,33% sobre las 6 registradas. España con 2 (33,33%), Inglaterra con 1 (16,67%) y, por último, el Imperio Otomano, que también remite 1 partida (16,67%).

⁸²⁹ Félix Erénchun: *Anales de la isla de Cuba: Diccionario administrativo, económico, estadístico y legislativo* La Habana 1855, página 347.

⁸³⁰ Anónimo: "Bálsamo de liquidámbar" Artículo de Internet. *Programa de Fomento al Manejo Sostenible de los Recursos Naturales y Desarrollo Económico Local (PRORENA)*. Tegucigalpa (Honduras) 2014, pp. 1-2.

Pomada: arriban a la dársena gaditana 3 envíos (0,91%). Proceden 1 del reino de Etruria (33,33%), 1 de Gibraltar (33,33%) y, finalmente, 1 del Reino de Sicilia (33,33%).

Medicinas: llegan 3 partidas (0,91%). De España proceden 2 envíos (66,67%) y 1 de Marruecos (33,33%)

Calaguala: se registran 2 remesas (0,32%); 1 viene de Venezuela (50%) y 1 de Puerto Rico (50%).

Maná: contabilizamos 2 cargamentos (0,32%), que llegan 1 de España (50%) y 1 de Gibraltar (50%).

Finalizamos el apartado con aquellos productos medicinales con 1 sola remesa (0,30%): ruibarbo (Portugal -100%-), cantáridas (Reino de Sicilia -100%) y aceite de palo (Venezuela -100%-).

15. PESCA SALADA.

De esta clase contabilizamos 1.024 remesas que equivalen al 2,58% sobre el total de las 39.676 partidas de mercancías importadas por el puerto de Cádiz en el período 1800-1815.

a) Bacalao.

Ya desde el siglo XVIII tenemos noticias de que el bacalao fue un elemento de primer orden en el intercambio mercantil entre Cádiz e Inglaterra, pues era de un gran consumo en España. Y de las exportaciones de pescado a finales de la citada centuria y comienzos del siglo XIX es, sin duda, el elemento estrella, con gran diferencia sobre el resto de variedades.

Tres razones explican el éxito de las importaciones de bacalao. La primera es el sobradamente conocido factor religioso de un país católico, como es España, que cumple el precepto de no comer carne en vigilia. La segunda razón estriba en el factor económico, dado que los bajos precios de este producto lo convirtieron en un alimento asequible y popular. Y, por último, la facilidad de su transporte al estar conservado en salazón, con lo que se soslayaba el problema de las largas jornadas hacia el interior peninsular.⁸³¹

Las 641 remesas de bacalao suponen el 62,56% sobre las 1.024 remesas de productos de pesca salada, o sea, supera la mitad de esta clase.

Canadá acapara las exportaciones de bacalao con 273 entradas, es decir, el 42,58% sobre los 641 envíos registrados. La isla de Terranova es el lugar de procedencia del bacalao canadiense, aunque excepcionalmente pueden llegar algunas partidas de Halifax (Nueva Escocia).

La pesquería del bacalao ha supuesto durante cuatrocientos años una fuente de riqueza incomparable para los pueblos europeos de la costa atlántica (bretones, normandos, vascos, portugueses, irlandeses....), quienes acudían regularmente a los denominados Grandes Bancos de Terranova (desde 1713, Newfoundland), y a los Bancos de Nueva Escocia (antes de 1713, Acadia). Ambos están separados por el canal del río San Lorenzo. Sus pesquerías han constituido todo un modo de vida, incluida la posterior génesis del asentamiento de la población terranovense. Esta actividad

⁸³¹ María Nélica García Fernández: Comerciendo con...página 204.

pesquera ha generado el desarrollo de toda una infraestructura alrededor de importantes puertos de la costa europea atlántica.

En el siglo XVI y XVII las pescas se realizaban bien desde los campamentos de verano o bien desde los buques madre cerca de la costa. Salían a pescar las txalupas y por medio de líneas de mano y palangres pescaban el abundante bacalao costero, y una vez que llenaban la txalupa regresaban para bien salarlo en tierra o en el barco madre. Tampoco hay que olvidar la relación de la pesca del bacalao con la pesca de la ballena tan arraigada en el País Vasco. El bacalao salado permitió que buques balleneros realizasen viajes más largos hacia los mares lejanos de Terranova. Las huellas de aquellos asentamientos vascos de pescadores de bacalao, todavía son visibles en Terranova, y los topónimos vascos de aquellas tierras nos hace recordar la importancia de los vascos: Saint John's, Portutxo, Port Basque, Aingura Charra, Plasentia, etc.⁸³²

La pesca vasca y la española, también la portuguesa, destacó siempre sobre el resto de las flotas europeas, y existía plena libertad para la pesca en Terranova. Los conflictos empezaron a finales del siglo XVIII, principalmente con los franceses por los terrenos en aquella zona. El tratado de Utrecht respetó los tratados de pesca de las naves españolas, pero su aplicación no fue tan positiva como su letra. Después intervendrían los ingleses, principales propietarios de Terranova. A mediados del siglo XVIII la actividad de los bacaladeros vascos en aquellas aguas, como consecuencia de los conflictos, descendió intensamente.⁸³³

Desde los años ochenta del siglo XVIII son dos los actores presentes en el escenario de las antiguas pesquerías. La metrópoli inglesa, que había alcanzado la hegemonía de los mares y que controlaba todo el territorio, incluido el Quebec de cultura francesa, y los emergentes Estados Unidos. Nada había que hacer y era natural que las energías vascas se volcaran ahora en el campo inmenso de la administración y del aprovechamiento económico de las colonias españolas, lejos, por tanto, de los riesgos y peligros de faenar

⁸³² “Habitados ya a aquél terrible clima reconocieron la abundancia y variedad de calidades de bacalao que se hallaban en aquellos bancos y añadiendo la industria de salarlos establecieron un gruesísimo ramo de comercio para la Europa; pero la misma riqueza de este descubrimiento y de esta invención despertó la codicia de potencias más poderosas. La Francia como aledaña del País Vascongado tuvo marineros vascos que entraron en esta empresa y empleando por Nación la autoridad y la fuerza compartió con los vascongados el fruto de toda esta rica mina.” (Disertación sobre el descubrimiento de Terranova leída en 1772 en la Real Sociedad Vascongada de los Amigos del País. AGS, Estado, legajo 7.014-39,1).

⁸³³Hilario Murúa/Martín Aranda/Lorenzo Motos: “Evolución y gestión internacional del bacalao de Terranova” en Rosa García Orellán (Ed.) Canadá y la Unión Europea: visión multidisciplinar de la gestión pesquera, Santiago de Compostela 2007, páginas 83-84.

en las aguas que se habían reservado los navegantes y pescadores británicos.⁸³⁴

Los Estados Unidos figuran en segundo lugar con la exportación de 120 remesas, o lo que es lo mismo, el 18,72% sobre las 641 registradas. Los puertos de procedencia son Boston y Marblehead, fundamentalmente. Luego, a renglón seguido, tenemos Salem, Beverly, Nueva York, Berkeley, Nuevo Londres, Portland y Providence. Así se configuró, a principios del siglo XIX, el eje comercial del bacalao Estados Unidos-Cádiz, con el puerto de Boston (Massachusetts) a la cabeza de la comercialización de este producto, fama que ya mostró sus antecedentes un año después de finalizar la guerra de Independencia norteamericana, en 1782, cuando se consiguió que los británicos cediesen derechos de pesca en los Grandes Bancos del Norte a los Estados Unidos. Desde entonces Cádiz (y también Bilbao) fue uno de los socios comerciales más importantes de Boston. Desde allí se desplegaba un comercio que acudía al puerto gaditano con el objeto de abastecer de bacalao a la Península, utilizándose naves tan rápidas como las goletas, para abreviar el viaje, desplazando de este modo a los franceses del mercado del bacalao.⁸³⁵

Cuadro nº 139

IMPORTACIÓN DE BACALAO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Canadá	273	42,58
Estados Unidos	120	18,72
España	106	16,54
Portugal	65	10,14
Inglaterra	52	8,11
Irlanda	08	1,25
Gibraltar	04	0,62
Noruega	04	0,62
Escocia	04	0,62
Suecia	02	0,32
Marruecos	02	0,32
Prusia	01	0,16
TOTAL: 12	TOTAL: 641	TOTAL: 100,00

⁸³⁴ Margarita Serna Vallejo: Los viajes pesquero-comerciales de guipuzcoanos y vizcaínos a Terranova (1530-1808): régimen jurídico, Madrid 2010, página 13.

⁸³⁵ Ana Isabel Prado Antúnez: “La independencia de los Estados Unidos: la guerra del bacalao” en *Suite 101.net*. Editor independiente. Artículo de Internet. Publicado en marzo de 2013. Vancouver (Canadá).

En tercer lugar figura España con el envío a Cádiz de 106 remesas que representan el 16,54% sobre el total de los 641 envíos. El puerto de Algeciras es casi el único representante, actuando por mayoría abrumadora. Excepcionalmente vienen de Huelva y Málaga. El bacalao que llega a Algeciras es exportado por Gibraltar, que a su vez lo ha importado desde Inglaterra, pues los ingleses tienen un gran peso específico en la comercialización de esta especie. Así que Algeciras constituye un caso de reexportación de bacalao a Cádiz.

Portugal, en un nuevo caso de reexportación, aparece en cuarta posición con la exportación de 65 remesas de bacalao, lo que traducido a términos relativos supone el 10,14% sobre las 641 partidas registradas. El puerto de procedencia es Lisboa, de donde mayoritariamente llegan las remesas, aunque muy ocasionalmente se envían también desde Oporto.

En cuanto a la configuración del eje del sector comercial del bacalao Lisboa-Cádiz, tenemos antecedentes a raíz de 1740, en plena guerra de Gran Bretaña con España (fue declarada por Jorge II en octubre de 1739). Gracias a la concesión de dos salvoconductos a Miguel de Arizcun, Marqués de Iturbieta, éste había trasladado en un mercante desde Lisboa a Cádiz una gran cantidad de bacalao comprado en Inglaterra del que tenía todavía almacenados en Cádiz 2.000 quintales, que corrían un serio riesgo de echarse a perder debido al bajo consumo que de este producto en aquellos momentos hacía la Armada. Arizcun pedía que se le liberase de la prohibición general decretada de vender artículos de origen inglés y que se permitiese a su apoderado poner 1.000 quintales a la venta en la ciudad de Cádiz, pagando los correspondientes derechos. Una vez más la solicitud fue aprobada por el Almirantazgo y se hizo la excepción.⁸³⁶

Hemos hablado de la configuración del eje del sector comercial del bacalao Lisboa-Cádiz. Acto seguido lo hacemos de la consolidación que, según el Vigía, tiene lugar durante el período de la guerra de la Independencia, sobre todo en el trienio 1809-1811 en que entró en el puerto de Cádiz la cantidad de 29 remesas, o sea, un 44,61%, casi la mitad exportada por Portugal en todo el período investigado. Y como principal coadyuvante hay que señalar que, en esta ocasión, no hicieron falta salvoconductos, ni excepciones de ningún tipo: bastó la alianza anglo-hispano-lusa que hizo posible el fortalecimiento de estas relaciones comerciales.

⁸³⁶ María Baudot Monroy: “Asientos y política naval. El suministro de víveres a la Armada al inicio de la guerra contra Gran Bretaña (1739-1741)” en *Studia Historica.Historia Moderna*, nº 35, Salamanca 2013, pp. 127-158.

Inglaterra aparece en quinto lugar con la exportación de 52 remesas, el equivalente al 8,11% sobre el total de las 641 registradas. El principal puerto de procedencia es Liverpool, seguido de Londres y Poole. En menor cuantía también se registran envíos de Yarmouth, Darmouth, Portsmout, Plymouth, Guenese y, New Holland, Penzance y, por último, Jersey.

El 3,91% restante se lo reparten entre Irlanda, Gibraltar (reexportación), Noruega, Suecia, Marruecos (reexportación) y, por último, Prusia, con número de remesas de bacalao irrelevantes, además de ocasionales.

b) Sardina.

La palabra española «sardina», puede designar a diferentes especies de peces de la familia de los clupeidos, sobre todo la especie “pilchardus” que es la europea. Hacia el norte, frente a las costas de Francia e Islas Británicas, se solapa con el arenque, *Clupea harengus*. Especie conocida y pescada desde la antigüedad, tienen una carne de excelente sabor, pero delicada, que soporta mal el transporte. Por ello la salazón mejoró su importancia económica.⁸³⁷

Contabilizamos un total de 258 remesas de sardinas entradas en Cádiz, que representan el 25,195 sobre las 1.024 partidas de pesca salada halladas según el registro del Vigía. España acapara prácticamente casi la totalidad de las exportaciones con 235 remesas, o sea, el 91,085 sobre las 258 partidas de sardinas arribadas. Los puertos de Galicia son los que se llevan la palma en los envíos a Cádiz. En primer lugar tenemos los de El Carril, Villagarcía de Arosa y Muros como enclaves líderes en el transporte de sardinas a la dársena gaditana. Luego, en menor cuantía están El Ferrol, La Coruña, Pontevedra, Vigo, Corcubión, Baiona, Portonovo, Marín, Cambados y, por último, Camariñas. Hay que subrayar que la sardina sustituyó al bacalao a partir de la guerra con Inglaterra en 1739-1748. Galicia fue el primer productor y el complejo productor los puertos onubenses de La Higuera (Isla Cristina), Ayamonte, Cartaya y Huelva, el segundo. La salazón corrió a cargo de los catalanes. Sin embargo, en las Rías Baixas conocemos la comercialización de la sardina salada desde mucho antes de la llegada de los catalanes, quienes en último término fueron los que contribuyeron en mayor

⁸³⁷ Federico Álvarez Prado: Crecimiento diario de sardina “Pilchardus” y su aplicación al estudio de procesos de reclutamiento. Tesis doctoral. Santiago de Compostela, 2002, página 15.

medida a sustraerla de la tutela señorial y a introducir en ella nuevos términos mercantiles.⁸³⁸

En paralelo a este flujo comercial existente, desde comienzos de los años setenta en la zona funcionaba otro animado por las sacas de sardina que los catalanes realizaban a Cataluña desde Vigo, Carril y los demás puertos arousanos. De este modo, y al margen de ciertos enfrentamientos con los matriculados de Pontevedra, Cangas y Redondela, lugares donde se empleaban artes de pesca muy tradicionales, los cercos, el interés de los catalanes por la sardina, su salazón y exportación, no colisionaba ni alteraba la tradicional estructura del comercio de pescado imperante en las Rías Baixas, ya que sus mercados estaban en el Mediterráneo y los de los gallegos en Portugal.⁸³⁹

Cuadro nº 140

IMPORTACIÓN DE SARDINAS POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	235	91,08
Portugal	20	7,75
Inglaterra	02	0,78
Francia	01	0,39
TOTAL: 04	TOTAL: 258	TOTAL: 100,00

En la exportación de sardinas de puertos gallegos tan importantes como El Carril o Villagarcía de Arosa al enclave portuario de Cádiz, contribuyó un interés muy especial por parte de los comerciantes gallegos: la necesidad de sal. Las salinas de Cádiz, Puerto Real e Isla de León, alcanzarían un gran desarrollo en los siglos XVIII y XIX. Ya desde mediados del siglo XVIII el Catastro de Ensenada nos ofrece una panorámica de la actividad salinera. En total había 36 salinas: 8 estaban en Cádiz, 26 en Puerto Real y 2 en la Isla de León (San Fernando).

La pesca de la sardina en Galicia desde 1748 va a sufrir una serie de innovaciones. Primera, la aprobación de las Ordenanzas de la Armada que eliminaría la intervención de los poderes tradicionales y que establecía, de hecho, la ley de pesca; segunda, las reformas ilustradas que limitan las trabas gremiales y permiten la introducción de nuevas técnicas de pesca; y, por último, la tercera que estriba en la llegada de los “fomentadores” catalanes,

⁸³⁸ Luis Alonso Álvarez: “La economía de Galicia, una panorámica, c. 1750-2010” en *Historia Contemporánea*, nº 42. Universidad del País Vasco, 2012, página 21.

⁸³⁹ Luis Alonso Álvarez: *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1830*. Madrid, 1977 pp. 27 y ss.

principales beneficiarios de estas reformas. El principal objetivo de estos empresarios fue la pesca de la sardina para su posterior tratamiento industrial y su comercialización en nuevos mercados, entre los cuales, aparte del suyo propio en el Levante Peninsular, estaba el de Cádiz.

Para ello, introdujeron nuevos barcos de pesca, como el bou catalán, que permitía la pesca en pareja, y un nuevo sistema de conservar el pescado mediante la salazón y el prensado, que ya se practicaba en los países del norte de Europa desde algunos siglos atrás. El número de capturas de sardinas se incrementó considerablemente con la aplicación de las nuevas técnicas y con el aumento del número de embarcaciones de pesca. El incremento de las sardinas y su posterior tratamiento a base de salazón originó una importante demanda de sal en la industria salazonera gallega, precisándose media fanega para la salazón de un millar de sardinas.⁸⁴⁰

Tanta importancia adquirió la pesca de la sardina en Galicia que José de Cornide afirma que antes de que las naciones el Norte hallasen el modo de salar el bacalao de Terranova, y el arenque de Escocia y de aprovechar las grasas de las ballenas de Spitzbergen, ya los gallegos tenían navíos de carga, pescaban, salaban, escabechaban y cargaban en ellos considerables porciones de sardina que enviaban a muchas partes de su costa, incluso a la andaluza, donde tenían como prioridad el destino del puerto de Cádiz, saliendo de la sola villa de Pontevedra más de cien pataches para la venta de este producto.⁸⁴¹

En cuanto a las relaciones Huelva-Cádiz con respecto al envío de sardinas hay que subrayar que la pesca de esta especie fue durante el período 1800-1815 el único monopolio de Isla Cristina. Había unos 1600 marineros empleados por la flota sardinera, de los cuales la mayor parte eran portugueses. La venta en fresco para el autoconsumo, el envío al puerto de Cádiz de la especie y la industria salazonera de la isla constituían la salida natural de dicha pesca. En Ayamonte, por ejemplo, siempre destacaba la presencia de 30 o 40 faluchos dedicados a la pesca de la sardina que, formando compañías, pescaban de mayo a agosto en las costas de Larache para posteriormente proveer a las ciudades de Cádiz y Sevilla.⁸⁴²

⁸⁴⁰ Antonio Luis López Martínez: “El abastecimiento de sal a las pesquerías gallegas, 1780-1816” en *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 16, Santiago de Compostela, 2007 pp. 91-112.

⁸⁴¹ José Cornide Saavedra: *Memoria sobre la pesca de la sardina en las costas de Galicia (1734-1803)*. Madrid 1774, página 48.

⁸⁴² Segundo Ríos Jiménez: “La industrialización de la pesca en la provincia de Huelva (1800-1930).” En *Historia Agraria*, nº 28. Huelva, diciembre de 2002, pp. 45-67.

En segundo lugar, sale a colación Portugal que exporta 20 remesas al puerto de Cádiz, lo que traducido a términos relativos, supone sólo un 7,75% sobre el total de las 258 partidas de sardinas registradas. Los principales puertos de procedencia son Vila Real de Santo Antonio, Faro y Tavira. Ocasionalmente viene algunos envíos de Caminha y Viana do Castelo.

Al final del siglo XVIII, y principios del siglo XIX la ciudad de Vila Real de Santo Antonio impulsó el sector de la pesca (principalmente sardinas y atún) y de la salazón. La pesca en la costa del Algarve, merced a la intervención de la costa onubense como intermediaria, sirvió para la constitución del eje comercial del sector de la pesca de la sardina Tavira-Villarreal de San Antonio-Cádiz.

El 1,17% restante se lo reparten países como Francia e Inglaterra con el envío de remesas de sardina irrelevantes y ocasionales.

c) Arencones.

Los arenques son un género que abarca unas 15 especies de peces teleósteos, de color azul, eurihalinos. Habitan en gran abundancia todo el Océano Norte, en las bahías de Groenlandia, de Islandia, alrededor de las islas de Laponia (actual Finlandia) y de las islas Feroe y en todas las costas de las islas Británicas. Pueblan los golfos de Noruega, Dinamarca, Suecia y Mar del Norte. Existen también en el Mar Báltico y, aunque algo menos salado, en el Zuiderzee (Holanda), Canal de La Mancha y a lo largo de las costas de Francia.⁸⁴³

Entran en el puerto de Cádiz en nuestro período investigado de 1800-1815, 41 remesas que equivalen al 4% sobre las 1.024 remesas de pesca salada registradas. España ocupa el primer lugar en los envíos a Cádiz con 12 partidas, o sea, el 29,27% sobre los 41 cargamentos de arencones recibidos. El único puerto de procedencia es Algeciras que, al igual que Gibraltar, los recibiría de Inglaterra.

En segundo lugar aparece Inglaterra con la exportación de 10 remesas que representan el 24,39% sobre las 41 partidas de arenques entradas en la dársena gaditana. El principal puerto de procedencia es Yarmouth, y en

⁸⁴³ José Oriol Ronquillo: Diccionario de materia mercantil, industrial y agrícola que contiene la indicación, la descripción y los usos de todas las mercancías. Tomo II, Barcelona 1853, pp. 164-166.

menor cuantía llegan de Bristol, Penzance y Plymouth. De la configuración del sector de comercialización del arenque Inglaterra-Cádiz nos habla María Nélica García Fernández, afirmando que los primeros envíos de arenques ingleses ahumados al puerto gaditano datan de la segunda mitad del siglo XVIII y fueron remitidos a través de los puertos de Yarmouth, Bristol y Plymouth, con la particularidad de que eran envasados en barriles.⁸⁴⁴

Tienen menos resonancia en las exportaciones Francia, con 5 remesas, o sea, el 12,19% sobre las 41, procediendo sus envíos de Dieppe y Saint Valery, y de Portugal, también con 5 partidas de arenques que llegan de Lisboa (3) y Figueira da Foz (2).

El 21,96% restante se lo reparten Gibraltar, Canadá, Escocia, Dinamarca, Suecia y, por último, Estados Unidos.

Cuadro nº 141

IMPORTACIÓN DE ARENCONES POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	12	29,27
Inglaterra	10	24,39
Francia	05	12,19
Portugal	05	12,19
Gibraltar	03	7,32
Canadá	02	4,88
Dinamarca	01	2,44
Escocia	01	2,44
Suecia	01	2,44
Estados Unidos	01	2,44
TOTAL: 10	TOTAL: 41	TOTAL: 100,00

d) Salmón.

Es el salmón un pez propio del Atlántico Norte y de los ríos que desaguan en él. En España fue abundantísimo, en nuestro período investigado, en las costas de Asturias, y demás que miran al Norte, aunque no faltan tampoco en casi todos los ríos de Galicia.⁸⁴⁵

Entran en el puerto de Cádiz 32 remesas, o lo que es lo mismo, el 3,12% sobre las 1.024 partidas de pesca salada arribadas a la dársena gaditana.

⁸⁴⁴ María Nélica García Fernández: *Comerciendo con...* página 206.

⁸⁴⁵ José Cornide: *Ensayo para una historia de los peces y otras producciones marinas de la costa de Galicia*. Cano, 1788, pp 75-77.

España figura en primer lugar con 20 cargamentos de salmón, es decir, el 62,50%. El único puerto de procedencia es Algeciras, que debe recibir el salmón de la desembocadura de los ríos de la franja cantábrica, incluso de los de Galicia.

En segundo lugar figura Canadá, que únicamente exporta la exigua cifra de 5 remesas de salmónes, o sea, el 15,62% de las 32 partidas recibidas. Procedían de la isla de Terranova.

Cuadro n° 142

IMPORTACIÓN DE SALMÓN POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	20	62,50
Canadá	05	15,62
Gibraltar	03	9,37
Inglaterra	02	6,25
Levante	01	3,12
Estados Unidos	01	3,12
TOTAL: 06	TOTAL: 32	TOTAL: 99,98

En tercer lugar figura Gibraltar con 3 remesas, es decir, el 9,37% sobre el total de las 31 partidas registradas. Una efímera cifra que estimamos llega procedente de Inglaterra, o bien de los países escandinavos.

El 12,49% restante del salmón se lo reparten entre Inglaterra, Levante y Estados Unidos con cantidades insignificantes y ocasionales.

e) Atún

Quien conoce los puertos marítimos en los que la almadraba ha jugado un papel socio-económico reseñable, tanto en un pasado no muy remoto (Cartaya, Isla Cristina) como en la actualidad (Conil de la Frontera, Barbate-Zahara de los Atunes, Tarifa, Ceuta), entenderá bien el sentido del término “prestigio” empleado por el capitán de almadraba, quien se refería a la preeminencia social, política y económica adquirida por sus dueños (los Romeu o los Carranza en el pasado; Aniceto o los Crespo en la actualidad), las insondables diferencias de clase entre éstos y el conjunto de trabajadores de ésta y otras pesquerías; su capacidad para asistir energéticamente con diversas formas de auxilio social y económico a los operarios y sus familias, pareja a su habilidad para engarzar lazos políticos al más alto nivel del Estado. En definitiva, quien haya convivido en estos lugares fronterizos conoce el buen nombre de esas familias extensas que controlan

económicamente la pesquería desde su recuperación en el último tercio del siglo XIX.⁸⁴⁶

Como antecedentes de las almadrabas en nuestro período investigado de 1808-1815, diremos que el funcionamiento de éstas estaba sujeto a un sistema jerárquico posmedieval establecido cuya economía resultante no gozaba de la estabilidad pretendida y que una agitada lucha competencial ponía en cuestión los lazos que entretejían dicho sistema. En la actual provincia de Cádiz, el duque de Arcos (Ponce de León), que explotaba la almadraba de Rota desde el siglo XIII; los Medinaceli, que pretendían la instalación de una almadraba en el Puerto de Santa María; la propia Corona - que, recordémoslo, no era más que un “primus inter pares”-, que explotaba las de la torre de Hércules (Cádiz) y las de Sancti-Petri, y los Fernández y Enríquez (Marqueses de Tarifa) que pleiteaban por las de Sancti-Petri y Tarifa, son el marco conflictivo de la pesca del atún durante los siglos XV y XVI. En el área onubense, el marqués de Ayamonte instaló en las primeras décadas del siglo XVI almadrabas en Lepe, Ayamonte y La Redondela, contraviniendo el privilegio exclusivo de los Guzmán.

Ahora bien, este sistema señorial no era suficiente para la rentabilidad de la almadraba. Ésta requería la industrialización (atún salado, embarrilado en aceite, etc.), que se realizaba en las chancas de piedra -como la que todavía existe en Conil de la Frontera- y en las ramadas efímeras que se esparcían por la costa, y la comercialización a gran escala. Así, en la primera mitad del siglo XVI, el atún embarrilado era exportado a Flandes, Italia y el Levante español, fundamentalmente a Barcelona y Valencia. Se confirma también que el atún embarrilado era el principal género de exportación de la casa ducal de Medinaceli del Puerto de Santa María.⁸⁴⁷

Así pues, a pesar de tener noticias de la pesca y de su continuidad en el tiempo, hemos de esperar al siglo XVI para empezar a tener cifras y a conocer con cierta aproximación el número de almadrabas caladas y el número de piezas capturadas en ellas.

Es sin duda de las almadrabas de la Casa de Medina Sidonia, que detentaba el privilegio para armar almadrabas desde el Guadiana hasta las

⁸⁴⁶ David Florido del Corral: “Las almadrabas andaluzas: entre el prestigio y el mercado”, in Chic, G. (dir.), *Economía de prestigio vs. Economía de mercado*. Sevilla, 2007, pp. 193-214

⁸⁴⁷ Es decir, las almadrabas están asociadas desde prácticamente sus orígenes a un modelo de explotación económica decididamente extravertido, que surgió prácticamente desde sus inicios para la exportación de salazones de atunes y otros subproductos (las famosas salsamentar desde épocas pre y romana) De ahí la relevancia de algunos productos alimenticios como el garum o como la mojama, que ya es citada por autores árabes en el siglo XII. (Ibíd.)

costas del Reino de Granada, de las que tenemos más datos precisos gracias a la obra del padre Sarmiento titulada *De los atunes y de sus transmigraciones y conjeturas sobre la decadencia de las almadrabas y sobre los medios para restituirlas*. Se trata de un informe redactado en el año 1756 y publicado en 1772, a requerimiento del duque de Medina Sidonia dada la “escasez de los atunes que hoy concurren a sus almadrabas; siendo constante que en los siglos pasados eran casi infinitos los atunes que en las dichas almadrabas se cogían”.⁸⁴⁸

En definitiva, creemos que la historia de las almadrabas españolas no ha recibido el tratamiento que merecía por la singularidad y el significado de este espectacular arte dentro del sector pesquero. Sin embargo tenemos dos ensayos entre los años finales del siglo XVIII y principios del XIX que nos permite dibujar un cuadro general de la situación de las almadrabas españolas en las postrimerías del Antiguo Régimen antes del inicio del proceso de la desamortización pesquera que arranca de las Cortes de Cádiz.

Un primer estudio es detallado por el famoso *Diccionario Histórico de los Artes de la Pesca Nacional* elaborado por Antonio Sánchez Reguart entre 1791 y 1795 en cinco volúmenes en el que nos traza el siguiente mapa de la pesca del atún en España: Mallorca, Menorca, Ibiza, Rosas, L’Hospitalet, Benidorm, isla de Tabarca, Escombrera, Cope, Mazarrón, San Juan de los Terreros (Vera), Agua Amarga (sur de Granada), Tarifa, Zahara, Conil, El Terrón (ahora la Tuta, en la costa de Ayamonte) e isla de Sálvora (en la ría de Arosa), un total de 17 almadrabas. El segundo estudio realizado, similar al anterior, es el informe de Felipe de Orbegozo que ofrece la siguiente geografía atunera: Cabo de Creus, Rosas, El Palmar, Calpe, Benidorm, Escombrera, Mazarrón, Cope, Agua Amarga, Cabo de Gata, Balerna, Tarifa, Zahara, Conil y La Tuta, un total de 15 almadrabas. Común a estos dos estudios almadrabereros es la caracterización de los distintos establecimientos atuneros según los criterios, jurídicos y económicos, de propiedad y explotación. Por citar a las almadrabas más cercanas, el sistema de la administración directa es el empleado en el caso de las de Zahara, Conil y La Tuta o el Terrón, aunque esto no quiere decir una exclusión total de la iniciativa privada, ya que en todos los casos se puede dar por muy

⁸⁴⁸ De esta crisis pesquera se hacen eco también algunos años más tarde J. Agustín de Mora Negro (hacia 1762), Oyarbide, quien certifica que en 1775 y 1776 no se caló por ejemplo la almadraba de El Terrón, porque en años anteriores no había cubierto gastos, y Martínez de Mora, quien en 1779 en el caso concreto de los atunes nos dice que “han hecho fuga de tal forma que hace más de cuatro años que se han abandonado enteramente las almadrabas” y culpa de tal crisis a la introducción del uso de las artes de arrastre con parejas de bous. (J. A. López González/ J.M. Ruiz Acevedo: “Series históricas de capturas del atún rojo en las almadrabas del Golfo de Cádiz -siglos XVI-XXI-.” *International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas ...Collective Volume of Scientific Paper*, 67, Tánger -Marruecos-, 2012.)

probable (y en alguno por comprobada documentalmente) la participación de empresarios particulares en la financiación de los muchos gastos que conllevaba el calado de las almadrabas durante cada campaña. En suma, el sistema señorial permitió, como ocurriera en otros sectores, la progresiva implantación del capital privado y la iniciativa del empresariado en un ramo que la coyuntura favorable del siglo XVIII y la atención prestada por las autoridades al fomento de la pesca hacían atractivo a la hora de orientar las inversiones.⁸⁴⁹

⁸⁴⁹ Carlos Martínez Shaw: “Las almadrabas españolas a fines del Antiguo Régimen” en Estudis: Revista de Historia Moderna, nº 35 , Valencia, 2009, pp. 259-286.

¿Qué estado económico presentaban, según el informe Orbegozo, estas almadrabas citadas a principios del siglo XIX? Lo detallamos en el cuadro adjunto.

ECONOMÍA DE LAS ALMADRABAS ESPAÑOLAS HACIA 1804		
ALMADRABA	INVERSIÓN	BENEFICIOS
Cabo de Creus	100/120	0
Rosas	40	80
El Palmar (*)	105/120 (calado)	-90/105
Calpe	45/60 (arriendo)	(algo)
Benidorm	120/135 (arriendo)	0
Escombrera	50/60 (calado)	90 **
Mazarrón	7 (arriendo) 70/80 (calado)	14
Cope	18/20 (arriendo) 70/80 (calado)	14
Agua Amarga	2/3 (arriendo) 100 (calado)	200
Cabo de Gata	25 (arriendo)	0
Balerna	2,6	0
Tarifa	-----	-----
Zahara	20	300
Conil	40***	600/750
La Tuta	195/180	180

(En miles de reales de vellón. 1 peso =15 reales de vellón.)

(* Hay que sumar una “contribución muy corta” al propietario, el duque de Medinaceli).

(** La cantidad es el resultado de promediar los 20/40 pesos (300-600 reales de vellón para los 200 pescadores participantes.)

(*** Los gastos de Zahara y Conil se dan sin segregar, por un total de cuatro mil pesos, por lo que hemos hecho una estimación para cada una.)

En resumen las almadrabas españolas a comienzos del siglo XIX debían alcanzar una cifra de entre 15 y 18. Admitían tres clases de titularidad: las concedidas por privilegio antiguo a la nobleza titulada o moderno como recompensa a servicios prestados en el siglo XVIII, las que podríamos llamar de realengo y las que pertenecían a los municipios. La explotación se hacía de modo directo o mediante arriendo a empresarios particulares. Los rendimientos fueron dispares: la mayoría eran deficitarias o de corto provecho, en contraste con los altos beneficios de las atunaras del duque de Medina Sidonia en la Andalucía occidental y de algunas otras (singularmente Rosas y Ceuta). En su conjunto obtenían un superávit de unos dos millones de reales de vellón anuales (lo que duplicaba el monto de la inversión) y mantenían en activo una población de unos dos mil hombres durante la campaña de pesca. Se hallaban, sin embargo, al filo de una decisiva transformación, que se produciría con la desamortización decretada por las Cortes de Cádiz (6 de agosto de 1811) y ratificada por Fernando VII.⁸⁵⁰

Contabilizamos la entrada de 21 remesas de atún. La cantidad registrada supone el 2,05% sobre las 1.204 partidas de pesca salada. Portugal figura en primer lugar con la exportación de casi la totalidad de las partidas de atún: 15 cargamentos que suponen el 71,34% sobre el total de las 21 registradas. El puerto de procedencia más importante es Tavira, y en menor cuantía llegan de la isla de Madeira. Aprovechando la ocasión de que los portugueses eran aliados de España en la guerra de la Independencia (1808-1814) intentaron atraerse a los comerciantes gaditanos del sector pesquero, especialmente a los del atún, para darle salida a las capturas de túnidos de sus almadrabas, de las que Tavira era la cabeza visible. Así, consiguieron el objetivo de configurar el eje comercial del sector del atún Tavira- Cádiz.

En segundo lugar figura España, con tan sólo 5 remesas de atún, lo que traducido a términos relativos supone el 23,81% sobre las 21 partidas registradas. Los puertos de procedencia más destacados son Conil y Tarifa, puertos de calado de las tradicionales almadrabas, sobre todo el primero. Luego en menor cuantía llegan de Ayamonte, también centro almadrabero, donde también destacaba el uso de la almadraba para la pesca del atún rojo. La presencia de Gibraltar en las exportaciones es irrelevante y ocasional.

⁸⁵⁰ *Ibíd*em

Cuadro nº 143

IMPORTACIÓN DE ATÚN POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Portugal	15	71,43
España	05	23,81
Gibraltar	01	4,76
TOTAL: 03	TOTAL: 21	TOTAL: 100,00

Al margen de los productos de mayor relevancia (bacalao, sardinas, arenque, salmón y atún), también arribaron otros a Cádiz pero en menor cuantía.

Anchoas: registramos 9 remesas, o sea, el 0,87% sobre las 1.024 partidas arribadas de pesca salada. España representa el mayor contribuyente con 8 remesas, es decir, el 88,89% sobre las 9 remesas entradas, frente a Portugal con 1 (11,11%).

Almejas: hallamos 8 remesas, o lo que es lo mismo, el 0,78% sobre las 1.024. Portugal figura con 7 partidas (87,50%) y España con 1 (12,50%).

Pejepalo: contabilizamos 7 cargamentos, es decir, el 0,68% sobre la clase. Proceden de Noruega 4 partidas, es decir, el 57,14%. Las restantes tres partidas vinieron de Inglaterra (1), Suecia (1) y, por último, Dinamarca (1).

Congrio: los 5 cargamentos (0,48%), llegan en su totalidad de España.

Pescada: únicamente 2 remesas, es decir, el 0,19% sobre las 1024, ambas procedentes de Portugal.

16. CABEZAS DE GANADO.

Esta clase de productos está determinada por la cifra de 346 remesas, o lo que es lo mismo, el 0,87% sobre el total de las 39.676 partidas de mercancías entradas en el puerto de Cádiz durante el período 1800-1815.

a) Ganado vacuno.

Se registran 154 partidas de ganado vacuno en la dársena gaditana, lo que traducido a términos relativos, significa el 44,51% sobre las 346 remesas de cabezas de ganado arribadas a Cádiz.

España figura en primer lugar con 85 cargamentos, es decir, el 55,19% sobre las 154 partidas de ganado vacuno recibidas. El principal puerto de procedencia es Cartaya. A renglón seguido, en menor cuantía figuran Huelva, Ayamonte, La Higuera, Moguer, Lepe, Sanlúcar de Barrameda y Tarifa. Observamos, una vez más, que el mundo de influencia por vía marítima o fluvial de la región con el puerto de Cádiz, al menos en nuestro período investigado, se centraba principalmente en la línea costera onubense y gaditana, no sólo para los productos agrarios y pesqueros, sino también para los ganaderos.⁸⁵¹

Por lo que respecta a la clase de reses, destacan (en las que se diferencian según sus destinos -consumo, transporte o labor agrícola-) las reses baldías o bueyes carreteros y los bueyes que labran. Entre las medidas encaminadas a favorecer la producción ganadera de Cartaya, el más importante puerto de envíos, se encontraban los intentos por proteger los abrevaderos específicos para el acceso del ganado a las aguas. De todo lo anterior se desprende que, en general, se supedita el desarrollo ganadero al auge de la agricultura, y de ahí que, incluso, se adoptaran medidas para el ganado de labor frente a los otros tipos, como sucedía en otras muchas localidades onubenses: el objetivo del eje del sector comercial de ganado vacuno Cartaya-Cádiz, estaba trazado. Sólo hacía falta ponerlo en marcha, y cuando se hizo los comerciantes de ambos puertos obtuvieron grandes beneficios.⁸⁵²

⁸⁵¹ Alberto J. Gullón Abao/María José Fortela Miguélez: “Los partes oficiales de Cádiz: análisis y posibilidades de una fuente (1890)” en *Baluarte. Estudios gaditanos-cubanos*. Nº 1. Universidad de Cádiz 1994, pp. 63-78.

⁸⁵² María Concepción Quintanilla Raso: “La reglamentación de una villa de señorío en el tránsito de la Edad Media a la Edad Moderna. Ordenanzas de Cartaya (Huelva)” en *Historia. Instituciones. Documentos*, nº 13, Sevilla, 1986, pp. 189-260.

Con respecto a las relaciones comerciales establecidas entre Tarifa y Cádiz, comentaremos que a principios del siglo XIX, Tarifa destacaba por una importante producción agropecuaria. Los montes proporcionaban los pastos para el crecimiento del ganado. La ganadería -entre la que destaca la de herederos de D. Carlos Núñez que pastaban en la finca “Los Derramaderos”, dentro de su término municipal- estaba representada fundamentalmente por una magnífica crianza de vacas. Todo ello posibilitó la creación de la famosa feria de ganado tarifeña, en el mes de septiembre, coincidiendo con la festividad de su patrona, la Virgen de La Luz, a donde acudían cada año los comerciantes gaditanos del sector para interesarse por las reses tarifeñas, y llegando a un acuerdo con el gremio de ganaderos locales, con lo que se pudo establecer el eje del comercio del ganado vacuno Tarifa-Cádiz.⁸⁵³

Cuadro nº 144

IMPORTACIÓN DE GANADO VACUNO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	85	55,19
Marruecos	40	25,97
Portugal	18	11,68
Gibraltar	08	5,19
Imperio Otomano	01	0,65
Sin determinar	02	1,30
TOTAL: 06	TOTAL: 154	TOTAL: 99,98

En segundo lugar figura Marruecos, con la exportación de 40 remesas de ganado vacuno, es decir, el 25,97% sobre el total de las 154 entradas en la dársena gaditana. Tánger y Larache son los puertos de procedencia principales, seguidos de Salé. Como antecedentes a nuestro período investigado, diremos que el comercio hispano-marroquí se intensificó a raíz de la firma de los tratados de paz y comercio con Marruecos (1767): sirva de ejemplo que entre el segundo semestre de 1767 y finales de 1768 un mínimo de 594 embarcaciones, por lo general andaluzas de reducido porte, realizaron la travesía de ida y vuelta entre las costas hispanas, en las que incluimos la de la provincia de Cádiz con epicentro en su puerto capitalino, y el norte de Marruecos.⁸⁵⁴

⁸⁵³ Ya lo decía Madoz en su famoso diccionario enciclopédico. “...las grandes vacadas que cría en sus montes producen muy bueno y acreditado ganado para la lidia en las plazas.” (María Francisca Cortés Melgar: “Sobre el origen de la feria de Tarifa” en *Aljaranda: revista de estudios tarifeños*, nº 42. Servicio de Publicaciones del Excmo. Ayuntamiento de Tarifa, 2001, página 20-24.

⁸⁵⁴ Eloy Martín Corrales: *Comercio de...*pp. 75-76.

A finales del siglo XVIII y principios del XIX la ganadería constituía la actividad esencial en amplias zonas de Marruecos y en ellas incluimos a las ciudades de Tánger y Larache. Era habitual la práctica de la transhumancia entre las montañas y las llanuras atlánticas, con abundancia de tierras incultas. El ganado vacuno y, sobre todo, el caballar eran objeto de exportación, especialmente hacia Cádiz. En resumen, un puerto, este último, que fue visitado en multitud de ocasiones por los comerciantes marroquíes después de la firma del referido tratado que, entre otras cosas, establecía libertad recíproca de navegación, pesca y comercio. España abrió consulados en Larache Tánger y Tetuán, y se convirtió en el mejor cliente y proveedor de Marruecos, asegurándose las 4/5 partes del tráfico de este país (lo que era facilitado por la cercanía de las costas españolas). Paulatinamente, se fueron fortaleciendo las relaciones hispano-marroquíes hasta estructurar una red comercial que configuró el eje Larache-Tánger-Cádiz que, entre otros productos, se caracterizó por la circulación de ganado vacuno.⁸⁵⁵

En tercer lugar aparece Portugal con 18 partidas de exportación de ganado vacuno, o lo que es lo mismo, un 11,68% sobre las 154 remesas recibidas. El único puerto de procedencia es Tavira. Los cargamentos llegan a Cádiz en 1810, o sea, durante el comienzo del asedio de Cádiz por parte de las tropas napoleónicas. Es justamente una ocasión propicia para los comerciantes portugueses de vender ganado vacuno a sus colegas gaditanos. Sin duda parte de este cargamento iría destinado al sustento del ejército anglo-hispano-portugués.

En cuarto lugar sale a colación Gibraltar con la exportación de 8 remesas, es decir, el 5,19% sobre las 154 entradas. Ahora bien, las reses debieron ser importadas casi con total seguridad desde Marruecos.

El 1,95% restante se la reparten el Imperio Otomano y un área sin determinar. Por otra parte son cantidades insignificantes y ocasionales.

b) Ganado.

En este capítulo el Vigía no especifica de qué modalidad de ganado se trata (vacuno, porcino, caballar, mular, etc.). Por lo tanto no podremos desarrollar su contenido. Eso sí, como es habitual elaboraremos un cuadro,

⁸⁵⁵ Varios autores: Historia de Marruecos. Coordinadores: Enrique Guerra López y Juan Rivero Corredera. Consejería de Educación. Embajada de España en Marruecos, Rabat, 1994, páginas 113 y 123.

indicando los correspondientes porcentajes de entrada de cada nación, así como sus puertos de procedencia.

Son 68 remesas las que arriban al puerto de Cádiz, lo que traducido a términos relativos representa un 19,65% sobre el total de las 346 partidas de esta clase.

Cuadro n° 145

IMPORTACIÓN DE GANADO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
Marruecos	37	54,41
España	22	32,36
Gibraltar	08	11,76
Estados Unidos	01	1,47
TOTAL: 04	TOTAL: 68	TOTAL: 100,00

En primer lugar tenemos a Marruecos con la exportación de 37 partidas de ganado, es decir, el 54,41% sobre las 68 remesas registradas. Proceden en su mayoría de de los puertos de Tánger, Larache, Salé y Mogador (Essaouira)

La segunda posición la ostenta España con 22 cargamentos, o sea, el 32,36% sobre las 68. Fundamentalmente proceden de los puertos de la costa onubense: Ayamonte, Lepe, Moguer, Cartaya. A renglón seguido, y en menor cuantía, hacen sus envíos Tarifa y Algeciras.

Gibraltar ocupa el tercer puesto con la exportación de 8 remesas, o lo que es lo mismo, el 11,76% sobre las 68 registradas. Como en ocasiones anteriores, este ganado es sin duda de importación marroquí.

Por último, cierra el cupo de exportaciones, Estados Unidos con una sola remesa (1,47%) procedente de Norfolk.

c) Ganado lanar.

También contabilizamos 68 partidas, es decir, el 19,65% sobre las 346 de esta clase entradas en el puerto de Cádiz.

Cuadro nº 146

IMPORTACIÓN DE GANADO LANAR POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	47	69,12
Gibraltar	10	14,71
Portugal	08	11,76
Estados Unidos	02	2,94
Irlanda	01	1,47
TOTAL: 05	TOTAL: 68	TOTAL: 100,00

España con 47 partidas de ganado lanar lidera las exportaciones, lo que supone el 69,12 sobre los 68 cargamentos entrados en la dársena gaditana. Los puertos de procedencia principales son Cartaya, Ayamonte, Sanlúcar de Gadiana y Lepe y, en menor cuantía, Tarifa. Es decir, una vez más tenemos la costa onubense como protagonista del transporte de ganado (ahora ovejas) al puerto gaditano.

Gibraltar figura en segundo lugar con la exportación de 10 partidas de ganado lanar, o sea, el 14,71% sobre el total de las 68 registradas. Como siempre, se trata de importaciones.

Portugal ocupa la tercera posición con el envío de 8 remesas, o lo que es lo mismo, el 11,76% sobre las 68. Los puertos de procedencia más importantes son Tavira y Faro, es decir, que el Algarve portugués, también en el ámbito de exportación ovina, es la región protagonista.

El 4,41% restante se lo reparten entre Estados Unidos e Irlanda, que realizan sus envíos a Cádiz de manera esporádica con cantidades insignificantes.

d) Ganado porcino.

Totalizamos la entrada de 35 partidas de ganado porcino en el puerto de Cádiz, es decir, el equivalente al 10,11% sobre el total de las 346 remesas contabilizadas correspondientes a esta clase. España es el país que acapara la casi totalidad de las exportaciones con el envío a la dársena gaditana de 33 cargamentos, es decir, el 94,28% sobre los 35 arribados.

El cerdo viene en su totalidad de la costa onubense: Huelva, Lepe, Moguer, Ayamonte, Cartaya y, por último, Isla Cristina, puertos distribuidores a Cádiz. Se trata de los cerdos que tienen su hábitat en el Norte de Huelva, exactamente en la Sierra de Aracena, donde se prodiga el verdadero ejemplar de cerdo ibérico. Desde la citada área son transportados a los puertos referidos para su posterior embarque al puerto de Cádiz.

A partir de la segunda mitad de siglo XVIII la fabricación de productos del cerdo ibérico alcanza un alto nivel. Así, la Hermandad de San Antón Abad, en Cumbres Mayores, se constituye en 1772 como "Cofradía de matarifes y arrieros", lo que indica una actividad muy relacionada con el cerdo. Dicha Hermandad unificaba curiosamente las actividades del pueblo, la chacina y el comercio, que no debían estar disociados.⁸⁵⁶

En resumen, el cerdo ibérico criado en las dehesas de la Sierra de Aracena fue el instrumento de que se valieron los comerciantes ganaderos onubenses para, a partir de la primera década del siglo XIX, asociarse con sus colegas gaditanos en pos de conseguir la configuración del eje del sector del ganado porcino ibérico, "Manchado de Jabugo", que reportaría a ambos polos de comercio grandes beneficios económicos. En la gran mayoría de las arribadas, esta variedad de cerdo es la que entraba en el puerto de Cádiz durante 1800-1815.

Cuadro nº 147

IMPORTACIÓN DE GANADO PORCINO POR EL PUERTO DE CÁDIZ, 1800-1815		
PAÍSES/ÁREAS	REMESAS	%
España	33	94,28
Portugal	01	2,86
Sin determinar	01	2,86
TOTAL: 03	TOTAL: 35	TOTAL: 100,00

⁸⁵⁶ Francisco Javier García Delgado: Industrias cárnicas, territorio y desarrollo en Sierra Morena. La transformación del cerdo ibérico en las comarcas de Jerez de los Caballeros, Llerena y Azuaga (Badajoz), La Sierra, el Andévalo Occidental y el Andévalo Oriental (Huelva), la Sierra Norte (Sevilla) y Los Pedroches (Córdoba). Tesis Doctoral. Tomo II., Universidad de Huelva 2003, página 255.

Además, entran en el puerto de Cádiz remesas en menor cuantía de otros tipos de ganado. Son los enumerados seguidamente.

Ganado caballar: entran 10 remesas, es decir, el 2,89% sobre las 346 de la clase de cabezas de ganado. Proceden 6 partidas de Gibraltar, es decir, el 60% sobre las 10 registradas. Portugal aparece con 2 partidas (20%), Marruecos con 1 (10%) y, por último, España, también con 1 (10%).

Ganado caprino: contabilizamos 6 cargamentos, o lo que es lo mismo, el 1,73% sobre las 346 remesas registradas. Son remitidas por España 3 de ellas, es decir, el equivalente al 50% sobre las 6 remesas recibidas, por Portugal 2 (33,33%) y, finalmente, Gibraltar 1 (16,67%).

Ganado mular: se registran 4 partidas, o lo que es lo mismo, el 1,16% sobre el total de las 346. Corresponden 2 a España (50%) y 2 a Marruecos (50%).

Carneros: llega tan sólo 1 remesa (0,29%), procedente de Portugal.

17. PRODUCTOS INDETERMINADOS.

Cerramos el apartado de mercancías con la entrada en el puerto de Cádiz de una serie de 6.243 remesas de productos indeterminados, es decir, el 15,73% sobre el total de las 39.676 partidas de productos importados por Cádiz en 1800-1815. El gran volumen de remesas sin identificar es un dato destacable que nos causa incertidumbre, perplejidad. Sin embargo, aunque ello nos lleve a plantearnos cierta duda sobre la cuestión, nos inclinamos por la fiabilidad del Vigía ya que estos datos son ciertos, salvo error u omisión de los mismos. El Vigía no especifica estos productos, sino que los cita con denominaciones como otros efectos, frutos, mercancías, otros frutos, encargos, géneros, fardos, otras mercancías, víveres para el Rey, géneros de Asia, frutos del país, géneros de la India, géneros de China, géneros del Reino y, por último, géneros de Inglaterra. A continuación los consignamos según el orden referido, cantidades y procedencias respectivas. Por otra parte los géneros asiáticos mencionados, tienen su interés y deberían ser merecedores de un comentario, pero no podemos acceder a ello porque desconocemos qué tipo de productos resultan ser: ¿ropa, bisutería, joyería de la India?, ¿porcelana, loza china? ¿mantones de Manila? ¿tejidos de algodón o de seda asiáticos?. Lástima que el Vigía de Cádiz no nos dé esa oportunidad.

a) Otros efectos.

Contabilizamos 2.616 partidas, es decir, el 41,90% sobre el total de las 6.243 de productos indeterminados. Su procedencia es la siguiente: España con 2.432 cargamentos (92,97% sobre las 2.616), Costa de Poniente, 61 (2,33%), Gibraltar, 30 (1,15%), Levante, 30 (1,15%), Inglaterra, 15 (0,57%), Portugal, 9 (0,34%), Nueva España, 5 (0,19%), Imperio Austriaco, 4 (0,15%), Cuba, 4 (0,15%), Estados Unidos, 4 (0,15%), Reino de Cerdeña, 3(0,11%), Puerto Rico, 3 (0,11%), Irlanda, 2 (0,08%), Marruecos, 2 (0,08%), República Bátava, 2 (0,08%), Rusia, 2 (0,08%), Francia, 1 (0,04%), Reino de Etruria 1 (0,04%), África francesa, 1 (0,04%), Reino de Sicilia, 1 (0,04%), Honduras, 1 (0,04%), Guayana francesa, 1 (0,04%), Malta, 1 (0,04%) y, por último, un área sin determinar, 1 (0,04%).

b) Frutos.

Llegan a la dársena gaditana una cantidad de 2.214 remesas, o lo que es lo mismo, el 35,46% sobre los 6.243 cargamentos de la clase. Son remitidos desde España que envía 2.074, es decir, el 93,68% sobre los 2.214, Costa de Poniente, 60 (2,71%), Nueva España, 38 (1,72%), Gibraltar, 16 (0,72%), Cuba, 6 (0,27%), Venezuela, 6 (0,27%), Nueva Granada, 4 (0,18%), Área sin determinar, 3 (0,13%), Puerto Rico, 2 (0,09%), Inglaterra, 2 (0,09%), Portugal, 1 (0,04%) y, finalmente, Perú, también con 1 (0,04%).

c) Mercancías.

Entran en el puerto de Cádiz 1.057 remesas equivalentes al 16,93% de las 6.243 remesas de la clase productos indeterminados. Se distribuyen entre las siguientes áreas: Inglaterra con 267 partidas, es decir, el 25,26% sobre las 1.057, Francia, 151 (14,28%), Gibraltar, 144 (13,62%), España, 139 (13,15%), Portugal, 77 (7,28%), Prusia, 72 (6,81%), República Bátava, 56 (6,15%), República Ligur, 35 (3,31%), Reino de Etruria, 18 (1,70%), Reino de Cerdeña, 18 (1,70%), Rusia, 15 (1,42%), Países Bajos Austriacos, 14 (1,32%), Imperio Austriaco, 9 (0,85%), Irlanda, 6 (0,57%), Escocia, 5 (0,47%), Malta, 5 (0,47%), Estados Unidos, 2 (0,19%), América portuguesa, 1 (0,09%), Imperio Otomano, 1 (0,09%), la India, 1 (0,09%), Reino de Nápoles, 1 (0,09%), China, 1 (0,09%), Estados Pontificios, 1 (0,09%), Cuba, 1 (0,09%), Perú, 1 (0,09%), Marruecos, 1 (0,09%) y, por último, un área sin determinar, también con 1 (0,09%).

d) Otros frutos.

Hallamos la cantidad de 204 cargamentos, es decir, el 3,27% sobre el total de las 6.243 remesas de la clase. Proceden de las siguientes áreas: España que envía a Cádiz 81 partidas, o lo que es igual, el 39,70% sobre las 204 entradas, Nueva España, 30 (14,70%), Río de la Plata, 26 (12,74%), Inglaterra, 24 (11,6%), Nueva Granada, 14 (6,86%), Cuba, 7 (3,43%), Portugal, 4 (1,96%), Reino de Nápoles, 4 (1,96%), Perú, 3 (1,47%), Venezuela, 3 (1,47%), Honduras, 2 (0,98%), Prusia, 1 (0,50%), Francia, 1 (0,50%), Países Bajos, 1 (0,50%), América inglesa, 1 (0,50%), y, por último, Estados Unidos, también con 1 (0,50%).

e) Encargos.

Se registra la cantidad de 46 remesas, es decir, el 0,745 sobre las 6.243 partidas de la clase de indeterminados que entran en el puerto de Cádiz. Proceden de España con 34 partidas, o lo que es lo mismo, el 73,91% sobre las 46 registradas, Portugal, 9 (19,56%), Francia, 1 (2,17%), Rusia, 1 (2,17%) y, por último, Marruecos, también con 1 (2,17%).

f) Géneros.

Registramos 35 remesas, es decir, el 0,56% sobre las 6.243 entradas de la clase productos indeterminados. España figura como líder de los envíos con 28 partidas, es decir, el 80% de las 35 entradas. Inglaterra con 2 (5,71%), Gibraltar, 2 (5,71%), Malta, 1 (2,86%), Filipinas, 1 (2,86%) y, finalmente, Portugal, también con 1 remesa (2,86%).

g) Fardos.

Con referencia a este producto indeterminado entran 23 partidas, o sea, el 0,37% sobre las 6.243 de la clase. Llegan de España en número de 15, el equivalente al 65,21% sobre las 23 remesas arribadas, Gibraltar, 4 (17,39%), Inglaterra, 2 (8,69%) y, finalmente, Portugal, igualmente con 2 (8,69%).

h) Otras mercancías.

Contabilizamos 17 partidas, es decir, el 0,27% sobre el total de 6.243 entradas. La procedencia bajo esta denominación incluye a Portugal con 4 partidas, es decir, el 23,53% sobre los 17 cargamentos arribados, Gibraltar, 4 (23,53%), Inglaterra, 2 (11,76%), España, 2 (11,76%), Países Bajos, 2 (11,76%), Irlanda, 1 (5,88%), República Lígur, 1 (5,88%) y, por último, Irlanda, también con 1 partida (5,88%).

i) Víveres para el Rey.

Son depositadas en la dársena gaditana un total de 8 remesas, es decir, el 0,13% sobre las 6.243. Íntegramente vienen de España.

j) Géneros de Asia.

Hallamos 8 envíos, o lo que es lo mismo, el 0,13%, de los cuales España remite 7, es decir, el 87,50 sobre los 8, y Filipinas exporta 1 (12,50%).

k) Frutos del país.

Tenemos 6 cargamentos que representan el 0,9% sobre los 6.243 de la clase indeterminados. Llegan en su totalidad de España, naturalmente.

l) Géneros de la India.

Entran 4 remesas, o sea, el 0,06% sobre las 6.243. Remitidas en su totalidad por España.

m) Géneros de China.

Arriban 2 envíos, o lo que es lo mismo, el 0,03% sobre los 6.243 cargamentos de la clase. Perú exporta 1 partida (50%) y Estados Unidos también manda 1 (50%).

n) Géneros del Reino.

Recalan en el puerto de Cádiz 2 remesas (0,03%) llegadas lógicamente de España.

ñ) Géneros de Inglaterra.

Únicamente aparece 1 remesa (0,01%) reexportada desde España.

B) CAUDALES (PESOS FUERTES Y OTROS)

Desde 1535 se comenzó a acuñar, con diferentes nombres y grabados, la famosa moneda de plata de ocho reales, que más tarde se conocería con el nombre de peso fuerte. Una moneda que, nació con buena estrella gracias a su pureza intrínseca y a las necesidades monetarias mundiales, tuvo desde su nacimiento en el comercio mundial mucho mayor impacto que la de cualquier otra en la historia.⁸⁵⁷ Si el peso tuvo tal aceptación en Europa, China o la India, fue porque su cuño era sinónimo de pureza y legitimidad. El peso fuerte o real de a ocho, era de 27 gramos y tenía una ley de 92% de plata pura: circuló ampliamente durante el siglo XVIII hasta el punto de convertirse en la principal divisa internacional.⁸⁵⁸ Cuando en 1564 la Corona española decidió colonizar Filipinas, abrió la ruta del Pacífico, para que la plata fuera a morir al país oriental. Desde 1565, por Orden Real, el galeón de Manila hizo su primer viaje surcando el Pacífico, estableciendo un comercio activo entre la Nueva España, Filipinas, la China y la India, transportando plata, sobre todo en forma de moneda (reales y pesos), que se intercambiaban por textiles, cerámica y especias.

Durante nuestro período investigado entra en el puerto de Cádiz la cantidad de 176.810.186 pesos fuertes, desde las colonias españolas y otras regiones que se relacionan en el cuadro nº 148.

⁸⁵⁷ John Mc Master: "Aventuras asiáticas del peso mexicano" en Historia mexicana, volumen 8, nº 3. México, 1959, pp.372-399.

⁸⁵⁸ Manuel Villaplana Persiva. Historia del real de a ocho. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia, 1997, página 65.

Cuadro nº 148. Elaboración propia. Fuente: La Vigía de Cádiz y el Redactor General para el año 1812.

CANTIDADES ANUALES DE PESOS FUERTES ENTRADOS EN EL PUERTO DE CÁDIZ DURANTE EL PERÍODO 1800-1815																
1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	TOTAL
ÁREA	ÁREA Marr.	ÁREA	ÁREA	ÁREA	ÁREA	ÁREA	ÁREA	ÁREA	ÁREA	ÁREA	ÁREA	ÁREA	ÁREA	ÁREA	ÁREA	
	25.700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25.700
	-	Cuba 781.815	Cuba 97.971	Cuba 213.810	-	-	-	-	Cuba 36.674	Cuba 1.080	Cuba 158.219	Cuba 755.164	-	Cuba 266.126	Cuba 133.962	2.444.821
	-	Honduras 64.000	Honduras 114.000	Honduras 116.700	-	-	-	-	Honduras 3.210	Honduras 3.260	Honduras 9.570	Honduras 221.500	-	Honduras 130.281	Hondur. 1.420	663.941
	N. Esp. 155.567	N. España 13.686.490	N. España 15.102.477	N. España 12.350.923	N. Esp. 404.312	-	-	N. España 146.271	N. España 8.431.413	N. España 11.964.885	N. España 6.127.870	N. España 6.917.548	N. España 5.807.153	N. España 10.358.903	N. Españ. 2.295.877	93.749.689
	-	N. Granada 964.012	N. Granada 492.684	N. Granada 1.541.916	-	-	-	-	N. Granada 56.787	N. Granad. 12.702	N. Granada 11.503	N. Granada 65.733	-	-	-	3.145.337
	-	Pto. Rico 12.198.760	-	Pto. Rico 5.000	-	-	-	-	Pto. Rico 30	Pto. Rico 3.204.622	Pto. Rico 270	Pto. Rico 22.000	Pto. Rico 6.789	-	-	15.437.471
	R. Plata 110.529	Río Plata 27.840.933	Río Plata 2.143.913	Río Plata 1.104.986	-	R. Plat 20.000	R. Plat 11.312	R. Plata 50	Río Plata 73.722	Río Plata 1.053.350	Río Plata 12.394	Río Plata 101.444	Río Plata 580	-	-	32.473.213
	-	Venezuela 16.830	Venezuela 11.375	Venezuela 7.802	-	-	-	-	Venezuela 8.137	Venezuela 790	-	-	Venezuela 130	-	Venezuel. 2.800	47.864
	-	-	R'de Quito 226.830	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	226.830
	-	-	-	-	-	-	-	Inglaterra 4.010.300	-	-	-	-	-	-	-	4.010.300
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	R. Domin. 40	-	-	-	-	-	40
	-	España 3.000	-	España 53.950	-	-	-	-	-	España 3.100	España 280.374	-	España 30	España 100	-	340.554
	-	-	Perú 7.800.960	-	-	-	-	-	Perú 5.250.022	Perú 20.638	Perú 648.462	Perú 1.083.762	Perú 3.125.318	Perú 484.830	Perú 5.821.634	24.235.626
	-	-	-	-	Portugal 5.000	-	-	Portugal 1.000	Portugal 2.800	-	-	-	-	-	-	8.800
Total 00000	Total 291.796	Total 55.555.840	Total 25.990.210	Total 15.395.087	Total 409.312	Total 20.000	Total 11.312	Total 4.157.621	Total 13.862.795	Total 16.264.467	Total 7.248.662	Total 9.167.151	Total 8.940.000	Total 11.240.240	Total 8.255.693	TOTAL 176.810.186
%	0,16	31,42	14,70	8,71	0,23	0,011	0,006	2,35	7,84	9,20	4,10	5,18	5,05	6,36	4,67	100,00%

Una vez observado detenidamente el cuadro de la página anterior, en el que se ha elaborado una cronología particular anual de la exportación de pesos fuertes de los espacios hispanoamericanos y otros ámbitos al puerto de Cádiz durante nuestro período investigado, hemos considerado conveniente hacer el siguiente comentario que engloba los cinco siguientes períodos.

ANÁLISIS REGIONAL DE LAS PROCEDENCIAS

a) PRIMER PERÍODO: 1800-1802.

Las entradas de pesos fuertes procedentes de la América española (salvo la modesta presencia de Marruecos en un caso) en el puerto de Cádiz en 1800-1802 ascienden a la considerable cantidad de 55.847.636 (que equivalen al 31,58% sobre los 176.810.186 del período investigado 1800-1815). Sin embargo, hay que tener en cuenta que casi la totalidad de caudales llega en el momento en que cesan las hostilidades de España con la Gran Bretaña: la paz de Amiens, firmada entre estos dos países el 25 de marzo de 1802. O sea son pagos de exportaciones retenidos en América por la guerra.

a.1.) Río de la Plata.

Constituye, en este período, el espacio hispanoamericano desde donde se exportan más pesos fuertes a Cádiz, exactamente 27.951.462, repartidos entre 1801 (110.529) y 1802 (27.840.933) según el Vigía, o sea, el 50% sobre los 55.847.636 del trienio 1800-1802. Montevideo es el puerto de mayor protagonismo en los envíos, aunque muy ocasionalmente también participe Buenos Aires. Esta capacidad exportadora rioplatense no nos pilla por sorpresa, porque, si se nos permite, tenemos un antecedente que se refleja en el Diario Mercurio de España informando en su número del mes de marzo de 1784 de la llegada de una fragata a Cádiz que transporta desde Montevideo la cantidad de 1.180.604 pesos fuertes, lo que demuestra la solidez, previa a nuestro período investigado, de la configuración del eje comercial Montevideo-Cádiz.⁸⁵⁹

⁸⁵⁹ “Esta noche ha entrado en nuestro puerto procedente de Montevideo la Fragata de guerra “Santa Balbina” al cabo de 108 días de navegación. Conduce de cuenta de S.M. y de particulares 1.180.604 pesos fuertes en plata...” (José Pettenghi Lachambre: “La familia de San Martín en Cádiz”. En Internet. Documentos del Instituto Nacional Sanmartiniano. Capítulo 1. San Martín El Hombre. Presidencia de la Nación. Bicentenario. Buenos Aires, 2013).

a.2.) Nueva España.

En segundo lugar, en las exportaciones de pesos fuertes de este período, figura el virreinato de Nueva España con la aportación de 13.842.057, que llegan en 1801 (155.567) y 1802 (13.686.470), es decir, el 24% sobre los 55.847.636 del trienio 1800-1802. El único puerto de procedencia es lógicamente Veracruz, México, que destacó por el incremento de las minas argentíferas de Guanajuato, Zacatecas y Catorce, se había convertido claramente en el mayor proveedor de plata del Imperio.⁸⁶⁰ Según el Vigía, la intensidad de este tráfico, ya va apareciendo en nuestro período investigado a partir del trienio 1800-1802, aunque en este trienio se ve superado por el área del Río de la Plata.

a.3.) Puerto Rico.

Puerto Rico aparece como tercer exportador de pesos fuertes al puerto de Cádiz en este primer período. Las cifras así lo demuestran: 12.198.760 es la cantidad enviada por Puerto Rico en 1802, es decir el 21% sobre los 55.847.636 entrados en este primer período. No se determina puerto de procedencia alguna. ¿A qué se debe esta aceptable posición en las exportaciones? La isla había experimentado en el último tercio del siglo XVIII y primeros del XIX un ascenso demográfico y económico, que se reflejaría en el volumen de su comercio con la metrópoli, en este caso principalmente con Cádiz. A ello contribuyeron los permisos para comerciar en buques neutrales que se concedieron a partir de 1797 a causa de las guerras con Inglaterra.

a.4.) Nueva Granada.

En cuarto lugar, tenemos al virreinato de Nueva Granada que exporta a Cádiz la cantidad de 964.012 pesos fuertes, es decir, el 1,73% sobre el total de 55.847.636. El puerto que acapara la casi totalidad de las exportaciones es Cartagena de Indias. Muy ocasionalmente interviene en el comercio Santa Marta. Como antecedente del tráfico neogranadino a Cádiz, tenemos referencia documentada de la existencia de un comerciante gaditano en Cartagena de Indias. Se trata de Esteban Baltasar de Amador residente en esta ciudad desde el año 1760 donde alcanzó a ocupar una posición destacada en el comercio ultramarino y en la sociedad cartagenera de la época.⁸⁶¹

⁸⁶⁰ Antonio García-Baquero González: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla, 1976, página 348.

⁸⁶¹ Adolfo Meisel Roca: "Entre Cádiz y Cartagena de Indias: La red familiar de los Amador, del comercio a la lucha por la independencia americana" en *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, nº 12. Cartagena de Indias 2004, pp. 1-25.

a.5.) Cuba.

Desde Cuba son enviados al puerto de Cádiz una modesta cantidad de pesos fuertes en el trienio 1800-1802: 781.815, enviados en 1802, es decir, algo más del 1% sobre los 55.847.636. Sólo añadir que su comercio se llevaba a cabo en barcos neutrales (por causa de la guerra marítima con Inglaterra). El único puerto de procedencia es La Habana.

a.6.) Honduras.

Otra área poco significativa que, en 1802, exporta únicamente 64.000 pesos fuertes, sin que se consigne el puerto de procedencia. Es decir, un 0,11% sobre el total.

a.7.) Marruecos.

Del país alauita se expiden 25.700 pesos fuertes al puerto de Cádiz, es decir, el 0,05% sobre el total de los 55.847.636. Todos ellos (en un caso excepcional de reexportación) proceden de Tánger. Se envían en 1801.

a.8.) Venezuela.

Aporta la reducida cifra de 16.830 pesos fuertes, entrados en 1802, o sea un 0,03% sobre el total de los 55.847.636. El puerto de procedencia principal es La Guaira, aunque también lo hacen en menor cuantía Cumaná y Puerto Cabello.

a.9.) España.

En 1802 se envía desde Santa Cruz de Tenerife a Cádiz la cantidad de 3.000 pesos fuertes o lo que es lo mismo, el 0,005% sobre el total.

b) SEGUNDO PERÍODO: 1803-1805.

El segundo período abarca el trienio 1803-1805 en el que entran en el puerto de Cádiz la cantidad de 41.794.609 pesos fuertes, es decir, el 23,64% sobre el total de los 176.810.186 pesos fuertes entrados en 1800-1815. O sea, que tenemos una baja considerable con relación al primer período de 1800-1802: 14.053.027 pesos fuertes menos. Las causas de este descenso son ya conocidas, es decir, la efímera duración de la Paz de Amiens. Vuelven los apresamientos por parte de los británicos a la Armada española, que desembocan el 5 de octubre de 1804 en la batalla del cabo Santa María (costa portuguesa del Algarve) donde una flota española que procedía de Montevideo con destino a Cádiz fue atacada por los ingleses, que se apoderaron de un botín de casi 6.000.000 de pesos fuertes en lingotes de plata⁸⁶². Esta acción culmina con la declaración de guerra de España a Inglaterra el 14 de diciembre de 1804. Una acción muy importante, que culminaría en la batalla de Trafalgar el 21 de octubre de 1805. El tráfico entre la metrópoli y sus provincias americanas quedó prácticamente paralizado, justificándose por ello la reducción del número de pesos fuertes entrados en el puerto de Cádiz durante el período analizado.

b.1.) Nueva España.

En este segundo período Nueva España ostenta la hegemonía en el envío de pesos fuertes a Cádiz con una cifra de 27.857.712, o lo que es lo mismo el 65,65% sobre el total (41.794.609) del trienio 1803-1805. El único puerto de procedencia sigue siendo naturalmente Veracruz. Si se observa el cuadro n° 148, la llegada de caudales se produce en 1803 (15.102.477) y en 1804 (12.350.923). En el año 1805, hay una bajada alarmante, ya que sólo entra en la dársena gaditana la cantidad de 409.312 pesos fuertes procedentes del puerto veracruzano.

⁸⁶² John Robert Fisher: El comercio entre España...pp. 64-65.

b.2.) Perú.

Perú contribuye con la cantidad de 7.800.960 pesos fuertes enviados al puerto de Cádiz en el trienio 1803-1805, o lo que es lo mismo, el 18,66% sobre los 41.794.609 pesos fuertes entrados en el referido período. Además con la característica de haber sido expedidos en un solo año, el de 1803. La procedencia, según el Vigía, es Lima, aunque realmente los envíos se efectúan desde el puerto del Callao. Este puerto se hallaba adscrito a Cádiz casi totalmente, incluso para los transportes. Los navieros gaditanos se configuraron como los principales sustentadores del tráfico, con un 56,52%, cuantitativamente seguidos por los buques de la corona, que tenían encomendada la tarea del transporte de caudales esencialmente, aunque también la participación de navieros limeños fue representativa.⁸⁶³

b.3.) Río de la Plata.

El virreinato del Río de la Plata se erige como tercer exportador del período 1803-1805 con el envío de 2.248.899 pesos fuertes al puerto de Cádiz, lo que supone un 5,38% sobre el total del referido período. Las cantidades, casi en su totalidad, proceden de Montevideo y, en menor cuantía, de Buenos Aires. Entra en el año 1803 la cifra de 2.143.913 pesos y en 1804 arriban a a dársena gaditana la cantidad de 1.104.986 pesos. En el año 1805, según el Vigía, no se registra exportación de caudales desde el virreinato de Río de la Plata a Cádiz, ya que después de la batalla de Trafalgar fue casi imposible para España mantener su comunicación naval con las Indias.

b.4.) Nueva Granada.

Este área interviene en el período 1803-1805 enviando al puerto de Cádiz la cantidad de 2.034.600 pesos fuertes que equivale al 4,87% sobre el total de los 41.794.609 que se registran en el citado período. Las remesas llegan en el año 1803 (492.684 pesos) y 1804 (1.541.916 pesos). No se registran entradas de caudales en 1805. Como ya señalamos en el primer período, el puerto de Cartagena de Indias es el que sobresale en las exportaciones. Es muy probable, que buena parte de esos 2.034.600 pesos

⁸⁶³ Carmen Parrón Salas: "El comercio del Callao con España en vísperas de la emancipación (1797-1808)". En *Revista Internacional de Ciencias Sociales*, nº 7, Murcia, 1986, pp. 31-54.

fuertes que arribaron a Cádiz fuese remitido por el comerciante Baltasar Amador o sus hijos, pues ya desde fecha del primer período (1802) aparece en múltiples documentos realizando peticiones o reclamos a las autoridades con relación a sus negocios de comercio ultramarino o a su participación en el Consulado de Comercio de la ciudad.⁸⁶⁴ Ya hemos comentado la aventura de Amador que se asentó en Cartagena para dedicarse al comercio de ultramar. Pero lo mismo sucedió en sentido contrario con muchos comerciantes cartageneros: a lo largo del siglo XVIII se matricularon en el Consulado de Cádiz un total de 13 personas nacidas en la Nueva Granada, diez de las cuales procedía de Cartagena de Indias.⁸⁶⁵

b.5.) Cuba.

Procedentes del puerto de La Habana arriban a Cádiz 311.781 pesos fuertes, repartidos entre los años 1803 (97.971) y 1804 (213.810), o lo que es lo mismo el 0,74% sobre el total de los 41.794.609 pesos entrados en el período 1803-1805. La Habana, en cualquier caso siguió prefiriendo a Cádiz como destino de su comercio frente a los restantes puertos españoles habilitados.⁸⁶⁶

b.6.) Honduras.

Aportación poco significativa la de esta área perteneciente a la Capitanía General de Guatemala. Su participación en la exportación de caudales se limita a la reducida cifra de 230.700 pesos fuertes, distribuidos de la siguiente forma: 114.000 en 1803 y 116.700 en 1804. Es decir, en conjunto, el 0,55% sobre los 41.794.609 pesos fuertes entrados en 1803-1805. Al igual que sucede en Cuba, en 1805 no se registra exportación de pesos fuertes desde Honduras a Cádiz.

⁸⁶⁴ Adolfo Meisel Roca: "Entre Cádiz... pp. 1-25.

⁸⁶⁵ Julián Ruiz Rivera: El Consulado de Cádiz, matrícula de comerciantes, 1730-1823, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 1988, pp.49-50.

⁸⁶⁶ Salvador Arregui: "Las relaciones comerciales entre España y Cuba en vísperas del movimiento emancipador americano: 1803-1810." Anales de la Universidad de Murcia, volumen 38, nº 3. Murcia, 1980, pp. 173-198.

b.7.) Reino de Quito.

El reino de Quito (actual Ecuador) expide 226.830 pesos por el puerto de Guayaquil en el año 1803, es decir, la reducida cifra del 0,54% sobre el total de los 41.794.609 pesos fuertes entrados en el período de 1803-1805. Y es debido a que esta área se dedicó más a la exportación de cacao (pues la prosperidad económica de Guayaquil, ya a principios del XIX, se basaba en el cacao “la pepa de oro”) y de lana.⁸⁶⁷

b.8.) España.

El puerto español de Santa Cruz de Tenerife envía en el año 1804 al puerto de Cádiz la cantidad de 53.950 pesos fuertes, o lo que es lo mismo, el 0,13% sobre el total de los 41.794.609 entrados.

b.9.) Venezuela.

Irrelevante es la cantidad que exporta la Capitanía General de Venezuela en este período. Únicamente 19.177 pesos fuertes, lo que equivale al 0,04% sobre el total de los 41.794.609 remitidos en el trienio 1803-1805. El puerto de procedencia es La Guaira. Son expedidos en 1803 (11.375) y 1804 (7.802).

b.10.) Puerto Rico.

Mucho menos relevante es la presencia de Puerto Rico en la exportación de pesos fuertes a la dársena gaditana en este período de 1803-1805. Solamente expide 5.000 pesos, que equivalen al 0,01 sobre el total. Se envían a Cádiz en 1804.

b.11.) Portugal.

Portugal envía 5.000 pesos fuertes (0,01 sobre el total) desde Lisboa, en 1805.

⁸⁶⁷ María Luisa Laviana Cuetos: “Entre Quito y Lima: la disputa por Guayaquil a comienzos del siglo XIX” en José de San Martín y su tiempo, Luis Navarro García (ed.), Sevilla, 1999, pp. 209-215.

c) TERCER PERÍODO: 1806-1808.

En este trienio entran en el puerto de Cádiz 4.188.933 pesos fuertes, es decir, un 2,36% sobre el total de los 176.810.186 arribados en 1800-1815. Fue en el año 1806 cuando comenzaron a sentirse en realidad las consecuencias de la derrota naval de Trafalgar. Ese año el puerto de Cádiz siguió bloqueado por la escuadra inglesa, que “permanecía desafiante ante la bahía gaditana sin que españoles ni franceses, según testimonio de Alcalá Galiano, se atreviesen a hacerle frente, cosa, por otra parte, prácticamente imposible después del desastre de Trafalgar”⁸⁶⁸. El referido bloqueo, no sólo se impuso a Cádiz sino a otros puertos peninsulares y a las costas americanas; ello dificultaba enormemente, si no convertía en imposible, la navegación de mercantes con pabellón español. En el año 1807 continúa la tónica de escasísima entrada de caudales en la dársena gaditana, por ese abrumador dominio inglés en el Atlántico. Algo que no ocurrirá en 1808, pues ahora interviene la ayuda de Inglaterra, para iniciar paulatinamente la recuperación. Ahora vamos con las áreas representativas.

c.1.) Inglaterra.

Figura en primera posición, en este trienio de 1806-1808, con la exportación a Cádiz de 4.010.300 pesos fuertes que arriban a la dársena gaditana en 1808, o lo que es lo mismo el 95,73% sobre el total de los 4.188.933 pesos fuertes entrados en el citado período. El puerto de procedencia más importante es Spithead. A renglón seguido tenemos a Falmouth y, en menor cuantía, Portsmouth y Plymouth.

Ahora bien ¿por qué Inglaterra exporta pesos fuertes a Cádiz si la circulación de esta moneda se establecía generalmente entre la América española y su metrópoli?

Como es sabido, los españoles negociaron con Inglaterra y consiguieron que de enemiga secular se transformara en aliada. Los ingleses, a cambio de su apoyo, intentaron que les franquearan plenamente el acceso al comercio hispanoamericano, el argumento de la “urgente necesidad”, la incapacidad de la Corona y una nueva oleada de licencias especiales dadas

⁸⁶⁸ Antonio García-Baquero González: Comercio colonial ..., pág. 179.

por España, dejaron en la práctica abiertos los puertos americanos, entre ellos Veracruz, a los buques extranjeros, en el caso que nos ocupa, a los ingleses.⁸⁶⁹ De esta manera se explica el envío, por parte de Inglaterra, de la cantidad de 4.010.300 pesos fuertes a Cádiz. Es decir, seguramente esta cantidad, de una forma u otra, es producto de la alianza anglo-española.

c.2.) Nueva España.

En segundo lugar, sale a colación el virreinato de Nueva España que expide desde Veracruz al puerto de Cádiz el envío de 146.271 pesos fuertes, es decir el 3,49% sobre los 4.188.933 entrados en 1806-1808. La cantidad se remite en 1808.

c.3.) Río de la Plata.

Del puerto de Montevideo se expiden a Cádiz 31.362 pesos fuertes, es decir, el 0,75% sobre el total los de 4.188.933 entrados en 1806-1808. Una cifra inusual en este virreinato que tiene su explicación en las consecuencias que trajeron las invasiones inglesas de Buenos Aires y Montevideo.

c.4.) Portugal.

Por último, cerramos las exportaciones de caudales del período 1806-1808 con el insignificante envío de 1.000 pesos fuertes en 1808, remitidos desde el puerto de Lisboa, o lo que es lo mismo, el 0,02% sobre el total de 4.188.933 entrados en el citado período.

⁸⁶⁹ Matilde Souto Mantecón: “Desarrollo urbano y comercio colonial: la ciudad de Veracruz en la etapa borbónica” en *Istor. Revista de Historia Internacional*, año 9, nº 36, 2009, pp. 149-176.

d) CUARTO PERÍODO: 1809-1812.

En este cuatrienio de 1809-1812 va a tener lugar un sobresaliente ascenso en la exportación de caudales: 46.543.075 pesos fuertes entran en el puerto de Cádiz, equivalentes a un 26,32% sobre el total de los 176.810.186 llegados en el período investigado de 1800-1815.

¿Es posible esta recuperación, en el cuatrienio referido, cuando nos hallamos en plena etapa central de la guerra de la Independencia española? ¿Qué es lo que posibilitó que sucediera tal hecho?.

En el año 1809 se produce un cambio trascendental en la política internacional: el 14 de enero se firma la alianza entre España y Gran Bretaña, entre el secretario de exteriores inglés George Canning y el embajador español Juan José Ruiz de Apodaca, en virtud del cual Inglaterra se comprometía a auxiliar a los españoles en su lucha contra Napoleón y a no firmar la paz con los franceses de forma unilateral. Las consecuencias benéficas del establecimiento de estas relaciones anglo-españolas no se hicieron esperar y repercutieron principalmente sobre la actividad del tráfico colonial hispano y de forma muy especial sobre la actividad mercantil del puerto gaditano, al que se le levantó pronto el bloqueo.⁸⁷⁰ Las importaciones de caudales entradas en Cádiz reflejadas así lo demuestran.

A pesar de esta recuperación del tráfico durante el período bélico, los nubarrones de la guerra comienzan a ensombrecer el panorama, pues nada más que llegar a América las noticias de la invasión de Andalucía por parte las tropas napoleónicas (1810) se extienden como un reguero de pólvora los brotes independentistas en Caracas, Buenos Aires, Chile, Nueva Granada (que bajo el pretexto de gobernar en nombre del depuesto Fernando VII rompe con la Regencia de Cádiz), cundiendo la alarma en el puerto de Cádiz por ser el principal sustento de su tráfico las provincias de Ultramar. Pero si en el Nuevo Continente las corrientes de ruptura toman fuerza, la participación de los navieros criollos en apoyo del servicio de transporte de la bahía no sufre una ruptura similar.⁸⁷¹

⁸⁷⁰ Marina Alfonso Mola: "Armadores ..." pp. 489-528. Cita en página 512.

⁸⁷¹ *Ibidem*... página 513.

d.1.) Nueva España.

Con una exportación de 33.441.716 pesos fuertes, o lo que es lo mismo, el 71,85% de los 46.543.075 entrados en el período de 1809-1812, este virreinato se erige en el líder de las áreas hispanoamericanas que en el referido cuatrienio remitieron envíos de esta moneda al puerto de Cádiz. Como es sabido, el puerto de procedencia es Veracruz. La referencia de las cantidades anuales son las siguientes: año 1809 (8.431.413), 1810 (11.964.885), 1811 (6.127.870) y, por último, 1812 (6.917.548). Cantidades que si se observan con detenimiento veremos que suponen oscilaciones apreciables. Probablemente, por orden del virrey Garibay, parte de la cantidad de pesos fuertes (se afirma que fue de 1.821.000 pesos) enviada por Nueva España en el año 1809 a Cádiz se destinaría como ayuda a la guerra peninsular contra Napoleón.⁸⁷² Por otra parte, hemos de subrayar que la guerra de la Independencia de México iniciada en 1810 con el Grito de Dolores por el cura Miguel Hidalgo, tampoco fue inconveniente para la remisión de caudales a la metrópoli.

d.2.) Perú.

En segundo lugar tenemos al virreinato del Perú que desde el puerto del Callao exporta 7.008.824 es decir, el 15,05% sobre el total de los 46.543.075 que arribaron a la dársena gaditana en el citado cuatrienio. Los envíos se producen en 1809 (5.250.022), 1810 (20.638), 1811 (648.462) y, por último, 1812 (1.083.762). Tras un inicio brillante del período en la remisión de pesos fuertes, hay un vertiginoso descenso al año siguiente, que es paliado por un ligero repunte en 1812. Afirmamos que esta situación se da por tres razones. Primera, las conspiraciones independentistas que se inician en 1810 y que culminan con el levantamiento de la ciudad de Tacna en 1811, teniendo como telón de fondo las guerras en el Alto Perú donde ejércitos formados por cuzqueños, arequipeños y puneños lucharon contra las tropas enviadas por la Junta de Buenos Aires, un levantamiento que buscó alinearse con las tropas de Juan José Castelli que en ese momento controlaban el territorio al sur del Lago Titicaca. Segunda, a pesar de esa incipiente mejoría en 1812, hubo un descenso de la producción argentífera debido principalmente a las dificultades productivas de Cerro de Pasco, el centro

⁸⁷² “Se espera lleguen a Veracruz dos navíos de guerra que deben volver a la a la Península a la mayor brevedad, conduciendo caudales para socorro de sus muchas necesidades, y teniendo resuelto se registren en cada navío de dos millones y medio a tres lo comunico a usted para que dé este aviso por medio de rotulotes.” (Luis Jáuregui: La Real Hacienda de Nueva España: su administración en la época de los Intendentes. 1786-1821. México 1999, pp.238-239.)

minero más importante del virreinato y al que se le otorgó el título de “Ciudad Real de Minas.”⁸⁷³ Tercera, las remesas acumuladas sin posibilidad de salida antes de 1809.

d.3.) Puerto Rico.

Puerto Rico ocupa la tercera posición en áreas exportadoras en el cuatrienio 1809-1812, con el envío de 3.226.922 pesos fuertes que equivalen al 6,93% sobre el total de 46.543.075 que entran en el puerto de Cádiz en el referido período. Se desconoce el puerto de procedencia. El orden de cantidades de arribada de estos caudales es el que se detalla a continuación. Año de 1809, únicamente se registran 30 pesos fuertes, 1810, el año estrella de la exportación, o sea, 3.204.622; en 1811 sólo 270; y, finalmente, 1812 en el que entran 22.000 pesos fuertes. Nos llama la atención la monumental cifra del año 1810, envío de remesas acumuladas. Puerto Rico no se vio contaminada por la fiebre de los brotes independentistas, manteniéndose leal al gobierno español y dando base a la monarquía para realizar sus intervenciones militares desde allí contra los rebeldes secesionistas del resto de las colonias. Esto propició que la isla experimentase un ascenso notable en sus intercambios con España, aprovechando la ocasión para la remisión de tan importante cantidad de plata acuñada.⁸⁷⁴

d.4.) Río de la Plata.

En 1809-1812 el virreinato del Río de la Plata exporta al puerto de Cádiz la cantidad de 1.240.310 pesos fuertes, o lo que es lo mismo, el 2,66% sobre los 46.543.075 entrados en el citado período. Se distribuyen anualmente de la siguiente manera. 1809 (73.722), 1810 (1.053.350), 1811 (12.394) y, finalmente 1812 (101.444). Destaca el envío de 1810, remesas acumuladas tras las invasiones inglesas.

d.5.) Cuba.

El puerto de La Habana remite al de Cádiz en 1809-1812 la cantidad de 951.137 pesos fuertes que supone el 2,04% sobre el total de la moneda de

⁸⁷³ John Robert Fisher; Minas y mineros en el Perú colonial 1776-1824. Instituto de Estudios Peruanos. Lima 1977, página 246.

⁸⁷⁴ María del Carmen Carretero García: “El comercio español con Puerto Rico: 1809-1814. Etapa de la Regencia Española” en Estudios de Historia Social e Historia de América, nº 2. Alcalá de Henares (Madrid) 1986, pp. 265-294.

plata acuñada entrada en el referido cuatrienio. Anualmente los envíos se distribuyen de la siguiente manera. En 1809 se expiden 36.674 pesos fuertes, en 1810 (1.080), 1811 (158.219) y, por último en 1812 (755.164). Cantidades modestas, como en los restantes períodos, pese a su preferencia por Cádiz sobre los demás puertos metropolitanos

d.6.) España.

Desde el puerto de Santa Cruz de Tenerife, se exporta al de Cádiz la cantidad de 283.474 pesos fuertes, lo que supone, el 0,61% sobre el total de los 46.543.075 entrados en 1809-1812. Arriban a la dársena gaditana en 1810 (3.100) y en 1811 (280.374).

d.7.) Honduras.

De esta área recalcan en el puerto de Cádiz la cifra de 237.540 pesos fuertes, es decir, el 0,51% sobre los 46.543.075. Llegan de puerto sin determinar, según el Vigía, aunque en 1781 se autorizó a los puertos de Omoa y Trujillo para comerciar directamente con puertos españoles, en nuestro caso Cádiz. Se registran en 1809 (3.210), 1810 (3.260), 1811 (9.570) y 1812 (221.500).

d.8.) Nueva Granada.

Este virreinato participa en la exportación de 146.725 pesos fuertes al puerto de Cádiz, lo que supone el 0,31% sobre los 46.543.075 entrados en el período 1809-1812. El puerto de procedencia es el de Cartagena de Indias. Se reparten entre 1809 (56.787), 1810 (12.702), 1811 (11.503) y, finalmente, el último año que es el más importante, el de 1812 en el que llegan 755.164 pesos fuertes a la dársena gaditana. Aunque el manifiesto de Bolívar se proclamó el 12 de diciembre de este último año citado en Cartagena de Indias, ello no fue obstáculo (ya con anterioridad, en el mismo año, se habían hecho todos los envíos) para que los comerciantes neogranadinos mantuvieran el contacto con los gaditanos dando un último impulso al envío de sus caudales.⁸⁷⁵

⁸⁷⁵ Marina Alfonso Mola: "Armadores..." página 515

d.9.) Venezuela.

Poco significativa la cantidad aportada por Venezuela. Únicamente 8.927 pesos fuertes, es decir el 0,02 sobre el total de los 46.543.075 registrados en el período 1809-1812. Son enviados a Cádiz por el puerto de La Guaira en 1809 (8.137) y 1810 (790).

d.10.) Portugal.

Irrelevante la cifra que presenta el país luso: 2.800 pesos fuertes en 1809, es decir, el 0,004 sobre el total del período, son los arribados al muelle gaditano. El puerto de procedencia es Lisboa.

d.11.) República Dominicana.

Cerramos el cuarto período con la aparición de Saint Domingue, que aporta la irrisoria cifra de 40 pesos fuertes.

e) QUINTO PERÍODO: 1813-1815.

El trienio 1813-1815, se puede caracterizar como una etapa de altibajos pero, en general, con una cantidad aceptable de entrada de pesos fuertes, o sea, 28.435.933, lo que representa el 16,08% sobre los 176.810.186 entrados en el período investigado de 1800-1815.

Quizás las causas sean el fin de la guerra de la Independencia y la llegada del año de la normalidad peninsular que favoreció el comercio y el intercambio de mercancías.⁸⁷⁶ En resumen, y por lo que se refiere al cambio de coyuntura, no cabe pensar en otro motivo que en una precaria, pero perceptible, puesta en marcha de los recursos, los servicios y los circuitos internos económicos del país.

Otra causa podría ser que algunas ciudades como Coro, Maracaibo y la región de Guayana no secundaron el movimiento de emancipación y se convirtieron en focos realistas y que en otras áreas (como el Golfo Dulce de Honduras, Puerto Rico, La Habana, Campeche, Veracruz, Montevideo y El Callao) la insurrección no había adquirido carácter generalizado.⁸⁷⁷ Pese a esto, con respecto a los dominios de Ultramar se va a seguir una política, basada en la implantación de medidas de fuerza, con el fin de eliminar los pocos focos revolucionarios que aún daban muestras de actividad. Por ejemplo el 21 de febrero de 1815, se envía una expedición al mando del general Pablo Morillo, compuesta de 70 barcos (18 de guerra y 42 de transporte) y unos diez mil hombres, con el propósito de pacificar Nueva Granada y Venezuela. Al mismo tiempo en Nueva España, el jefe del movimiento emancipador, el cura Morelos, es ejecutado el 22 de diciembre de este mismo año.⁸⁷⁸

Veamos las áreas exportadoras de caudales de este período.

e.1.) Nueva España.

Se constituye en el principal exportador del período con una cantidad enviada desde Veracruz al puerto de Cádiz de 18.461.933 pesos fuertes, lo

⁸⁷⁶ José Luis Comellas García Llera: La crisis... página 112.

⁸⁷⁷ Marina Alfonso Mola: "Armadores..." página 515.

⁸⁷⁸ Antonio García-Baquero Glez: Comercio... página 23.

que significa el 64,92% sobre los 28.435.933. Los envíos se registran en los años 1813 (5.807.1539), 1814 (10.358.903) y, por último, 1815 (2.295.877).

Como puede observarse, el año más destacado en los envíos es el de 1814 con 10.358.903 pesos fuertes. Una considerable cantidad, y es que el tráfico entre Veracruz y Cádiz y viceversa se mantuvo estable. El tráfico será orientado por la Corona española a obtener excedentes con el objeto de sufragar los gastos navales, igualmente a que comerciantes de Cádiz obtuvieran metales preciosos para realizar transacciones y vender el máximo de materias primas al demandante mercado europeo y así evitar las quiebras de sus casas mercantiles.⁸⁷⁹

e.2.) Perú.

El virreinato del Perú participa en este trienio de 1813-1815 con la notable cantidad de 9.431.782 pesos fuertes, es decir, el 33,16% sobre el total de los 28.435.933 pesos entrados en el período que se analiza. Los envíos empiezan con buen ritmo en 1813 (3.125.318), para sufrir un serio descenso en 1814 (484.830, debido al movimiento independentista sucedido en Cuzco liderado por José y Vicente Angulo en colaboración con el cacique Mateo Pumakhaua) y finalizan en 1815 con un extraordinario registro de 5.821.634. El puerto de procedencia es El Callao.

Consideramos que posiblemente la derrota de los revolucionarios cuzqueños Pumakhaua y los Angulos en Humachiri, el 11 de marzo de 1815, fue determinante para esta recuperación.⁸⁸⁰ Quedaban pues, nueve meses por delante para que las relaciones comerciales Lima-Cádiz se recuperasen, y así fue a tenor de la cantidad de pesos fuertes recibida. Ello supuso un impulso tanto para los comerciantes gaditanos como para la Hacienda, teniendo en cuenta además que se produjo en el año de la normalidad peninsular.

Por último, una cuestión muy importante a tener en cuenta desde el punto de vista económico es que las guerras de los rebeldes contra España destruyeron una parte del capital humano y físico existente. En Perú, por ejemplo, muchas minas de plata fueron inutilizadas y se retrajo la fuerza de trabajo. Por otro lado, se produjo una inseguridad que aumentaba los riesgos de cualquier inversión, además de que un buen porcentaje de los fondos que se podrían haber utilizado productivamente fueron destinados a financiar a los ejércitos, muchas veces mediante préstamos forzosos. Sin embargo los

⁸⁷⁹ Mario Trujillo Bolio: "El puerto de Cádiz... pp. 207-220.

⁸⁸⁰ María Terán/José Antonio Serrano Ortega: Las guerras de Independencia en la América española. México D.F. 2003, página 191.

peruanos supieron superar este escollo y dar salida a los envíos de pesos fuertes.⁸⁸¹

e.3.) Cuba.

La isla de Cuba aporta muy poca cantidad de caudales en este período de 1813-1815. Exactamente 400.088, es decir, el 1,41% sobre los 28.435.933 de este período. Caudales procedentes de La Habana que arriban a la dársena gaditana en 1814 (266.126) y en 1815 (133.962). De todos modos, La Habana siguió priorizando su comercio con Cádiz frente a otros puertos habilitados.⁸⁸²

e.4.) Honduras.

Honduras solamente exporta 131.701 pesos fuertes, o lo que es lo mismo, el 0,46% sobre el total de los 28.435.933 entrados en el trienio 1813-1815. Son enviados en 1814 (130.281) y en 1815 (1.420).

e.5.) Puerto Rico.

Escasísima la aportación de Puerto Rico. Solamente envía la cantidad de 6.789 pesos fuertes, que entran en 1813, es decir, el 0,024% sobre el total.

e.6.) Venezuela.

Irrelevante su participación con la exportación de 2.930 pesos fuertes (0,010%). Su puerto de procedencia es La Guaira. Remitidos en 1813 (130) y 1815 (2.800).

e.7.) Río de la Plata.

Cantidad muy poco significativa la que arriba al puerto de Cádiz procedente de Montevideo: 580 pesos fuertes (0,0020%).

e.8.) España.

Procedentes de Santa Cruz de Tenerife entra en la dársena gaditana la un total de 130 pesos fuertes, (0,00045%), la cifra más baja expresada hasta ahora, distribuyéndose los envíos entre 1813 (30) y 1814 (100).

⁸⁸¹ Carlos Newland: "Las consecuencias..." pp.581-586.

⁸⁸² Salvador Arregui Martínez: "Las relaciones..." pp. 173-179

ANÁLISIS GLOBAL

Haciendo una valoración en conjunto y comparando la aportación de caudales de las distintas áreas exportadoras de pesos fuertes al puerto de Cádiz en el período investigado de 1800-1815 tenemos que **Nueva España**, con diferencia sobre las demás, se erige en principal protagonista de las exportaciones con el envío de 93.749.689 pesos fuertes, o lo que es lo mismo, el 53,02%, más de la mitad, sobre el total de los 176.810.186 pesos fuertes exportados en el período referido. Con razón fue Veracruz, su puerto estrella, denominado almacén de plata del Atlántico.

En segundo lugar figura el virreinato del **Río de la Plata** (pese a ser castigado con dureza en la etapa de las invasiones inglesas y pese a la aparición de la Primera Junta Autónoma, que surge paralelamente al denominado Grito de Asencio o Admirable Alarma -27 de febrero de 1811- y que marca el principio del proceso revolucionario en la Banda Oriental),⁸⁸³ que exportó la cantidad de 32.473.213 pesos fuertes, lo que significa, el 18,37% sobre el total de los 176.810.186 entrados en 1800-1815. Montevideo y Buenos Aires rivalizaban en los envíos, obteniendo la hegemonía como puerto exportador el primero.

La tercera posición, es ocupada por **Perú**, a no mucha distancia del virreinato anterior. Surge como novedad la aparición del Pacífico, con la exportación desde El Callao al puerto de Cádiz de 24.235.626 pesos fuertes, es decir, el 13,71% sobre el total de los 176.810.186.

En cuarto lugar, sale a colación **Puerto Rico**, también con una aceptable cantidad de pesos fuertes remitidos al puerto de Cádiz. Son en total 15.437.471 que equivalen al 8,73% sobre el total referido.

Estas cuatro son así las más representativas de la remisión de plata al puerto de Cádiz. Juntas suman un total de 165.895.999 pesos fuertes, un sobresaliente registro que supone el 93,82% sobre el total de los 176.810.186 que ocupan el período 1800-1815.

A continuación vienen otras tres áreas que, sin llegar a remitir tan elevadas cantidades, si lo hacen en menor grado, siendo la diferencia entre ellas muy reducida. Nos referimos en primer lugar a **Inglaterra**, que debe su aparición al hecho de ser aliada de España en la guerra de la Independencia.

⁸⁸³ Juan Francisco Faig Garikoits: Sistema electoral y gobernabilidad en Uruguay. Montevideo (Uruguay), 1996, página 14.

Remite a Cádiz 4.010.300 pesos fuertes, lo que traducido a términos relativos significa un 2,27% sobre los 176.810.186.

En segundo lugar, aparece el virreinato de **Nueva Granada** con la aceptable cantidad expedida de 3.145.337 pesos fuertes por mediación de su enclave portuario de Cartagena de Indias. Estos caudales equivalen al 1,78% sobre los 176.810.186.

La isla de **Cuba** figura en tercera posición con la exportación de 2.444.821 pesos fuertes, es decir el 1,38% sobre el total. La Habana es el puerto de procedencia.

Reunidas estas últimas áreas suman un total de 9.600.458 pesos fuertes, lo que traducido a términos relativos supone un 5,42% sobre el total de los 176.810.186 pesos fuertes importados por el puerto de Cádiz en 1800-1815.

Por último tenemos siete áreas con escasa relevancia en la remisión de pesos fuertes al puerto de Cádiz.

1ª. **Honduras**, con 663.941 pesos fuertes, es decir, el 0,37% sobre los 176.810.186 entrados en nuestro período investigado.

2ª. **España**, con 340.554 pesos fuertes, o lo que es lo mismo, el 0,19% sobre el mismo total anterior.

3ª. **Reino de Quito**, con 226.830 pesos fuertes, o sea, el 0,13% sobre el total.

4ª. **Venezuela**, con 47.864 pesos fuertes, que suponen el 0,03% sobre el total.

5ª. **Marruecos**, con 25.700 pesos fuertes, es decir, el 0,01% sobre el total. País reexportador.

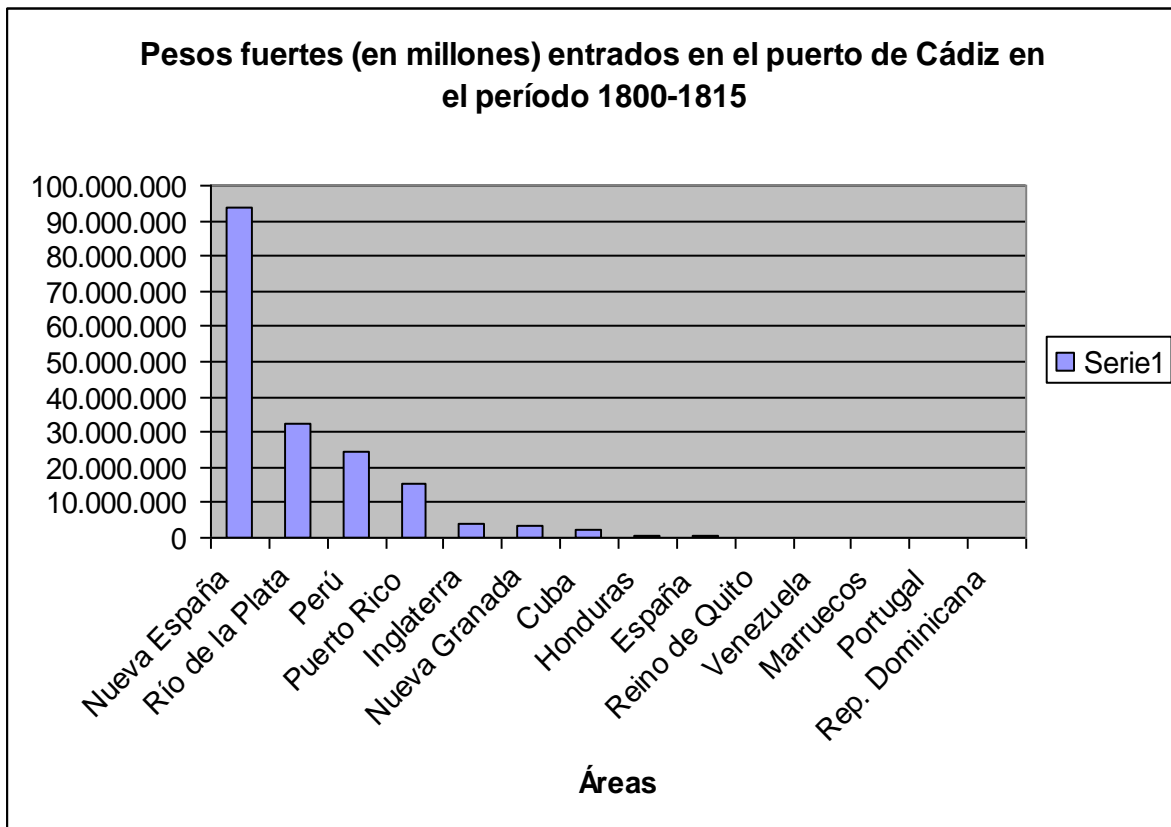
6ª. **Portugal**, con 8.800 pesos fuertes, que equivalen al 0,004% sobre el total. País reexportador.

7ª. **República Dominicana o Saint Domingue**, con 40 pesos fuertes, es decir, el 0,00002 sobre el total.

Las siete áreas juntas suman un total de 1.313.729 pesos fuertes exportados, o lo que es lo mismo, el 0,74% de los 176.810.186 totales del período 1800-1815.

Para finalizar, como muestra del análisis global de la cantidad total (176.810.186) importada por el puerto de Cádiz en 1800-1815, tenemos el siguiente gráfico que se detalla a continuación y que refleja las cantidades globales aportadas por cada área a lo largo de esos dieciséis años.

Gráfico nº 17



Además de los pesos fuertes importados por el puerto de Cádiz durante el período de 1800-1815, tenemos otras modalidades, aunque en cantidades muy reducidas, de metales preciosos a los que el Vigía otorga un papel secundario, ya que para él prevalecía más la circulación del peso fuerte.

OTRAS MODALIDADES DE PLATA

a) Marcos de plata: se registra una cantidad de 334.435 distribuidos entre la siguientes áreas:

- 1.- **Cuba**, (192.436 -58,10%-). Puerto de procedencia: La Habana.
- 2.- **Nueva España**, (138.276 -41,36%-). Puerto de procedencia: Veracruz.
- 3.- **Perú** con 1.823, o sea, un 0,54% sobre el total de los 334.435 marcos de plata arribados al puerto de Cádiz. Enclave portuario de procedencia: El Callao.

Hay que matizar que el marco de plata de ley mexicano de 11 dineros se hallaba fijado a 80 reales de plata provincial, para arreglar por él la de más alta o baja ley: los 5 reales de plata que hay de diferencia desde los 80 a que se compra el marco en pasta a los 85 que vale amonedado, quedan por razón de señoreaje (derecho que pertenecía al príncipe o soberano en las casas de moneda, por razón de la fábrica de ella) y braceaje (en las casas de moneda, trabajo y labor sobre ella). Finalmente, subrayar que los marcos de plata procedentes de Cuba llegaban de Veracruz antes de remitirse a Cádiz, ya que La Habana carecía de fábrica para acuñar moneda.⁸⁸⁴

b) Barras (lingotes) de plata: contabilizamos 379 barras que arriban de las siguientes áreas:

- 1.- **Nueva España**, de donde llegan 264, o sea, un 69,66% sobre el total. Puerto: Veracruz.
- 2.- **Cuba**, 115 proceden de la isla, es decir, el equivalente al 30,34% sobre el total de las 379 barras. Puerto: La Habana.

c) Cajas de plata acuñada: tenemos un total de 23 cajas. Exportadas por las áreas que se detallan a continuación.

⁸⁸⁴ Fray Jerónimo de Villabertrán: Reducción recíproca de reales vellón nominales, efectivos, catalanes, libras...Barcelona, 1816, página 5.

- 1.- **Cuba**, con 20 (86,96% sobre el total de las 23). Puerto de remisión: La Habana.
- 2.- **Nueva España**, con 2 (8,69%). Puerto de expedición: Veracruz.
- 3.- **España**, con 1 (4,35%). Puerto de procedencia: Tenerife.

Hemos de subrayar que las modalidades de plata que consignamos a continuación llegan en cantidades irrelevantes. No obstante, como son registradas por el Vigía, las anotamos.

d) Reales de plata: aparecen 17 reales, distribuidos de la siguiente manera.

- 1.- **Nueva España** exporta 14 (82,35%). Puerto de expedición: Veracruz.
- 2.- **Río de la Plata**, con 3 (17,65%). Puerto: Montevideo.

e) Octavos de plata: arriban al puerto gaditano 13 octavos remitidos desde **Nueva España** en su totalidad. Puerto de procedencia: Veracruz.

f) Cuartillos de plata: llegan 11 enviados íntegramente también desde **Nueva España**. Puerto de expedición: Veracruz.

El cuartillo fue el nombre que se le dio en México al cuarto de real, equivalente a a 1/32 del peso, que circuló hasta 1861.

g) Cuartillos de barra en plata acuñada: aparecen 10 cuartillos, enviados en su totalidad desde **Nueva España**. Puerto de envío: Veracruz.

h) Tomines de plata: contabilizamos 7 tomines en total, remitidos íntegramente desde **Nueva España**. Puerto de remisión: Veracruz.⁸⁸⁵

i) Cuartillos de barra en plata: aparecen 5 cuartillos. Llegan de las áreas de:

- 1.- **Nueva España**, con 4 (80%). Puerto de procedencia: Veracruz.
- 2.- **Cuba**, con 1. (20%). Puerto de procedencia: La Habana.

j) Onzas de plata: únicamente 1,5 onzas, que llegan de **Nueva España**. (Veracruz).

⁸⁸⁵ El tomín es un término numismático que se presta a confusiones, ya que según se emplee puede tener dos significados. En primer lugar, se conoce como valor ponderal, peso en que se divide el marco castellano. Por su parte, la moneda conocida como tomín aparece poco después de la conquista de América, en México, con una equivalencia de real, prolongándose el uso de dicha moneda como fracción de peso hasta la implantación del real sellado. (Conde de Moretti: Manual alfabético razonado de las monedas, pesos y medidas de todos los tiempos y países con las equivalencias españolas y francesas. Madrid, 1828, página 159.)

k) Alhajas de plata: registramos 4 remesas. Se reparten muy equitativamente.

1.- Cuba con 1 (25% sobre el total de las 4). Puerto de remisión: La Habana.

2.- Nueva España, con 1 (25%). Puerto de procedencia: Veracruz.

3.- Río de la Plata, con 1(25%). Puerto de envío: Montevideo.

4.- España, con 1(25%). Puerto de expedición: Sta. Cruz de Tenerife

l) Cajones de plata labrada: se remiten 4 cajones que llegan de:

1.- Nueva España, con 2 (50%). Puerto de procedencia: Veracruz.

2.- Perú, con 2 (50%). Puerto de procedencia: El Callao.

m) Tejos de plata: 2 envíos.

1.- Nueva España, con 1 (50%). Puerto de envío: Veracruz.

2.- Cuba, con 1 (50%). Puerto de procedencia: La Habana.

n) Otras modalidades de plata: arriban al puerto de Cádiz 4 remesas.

1.- De Perú llegan 3 (75%). Puerto de expedición: El Callao.

2.- De Nueva Granada llega 1 (25%). Puerto de envío: Cartagena de Indias.

ñ) Baúles de plata: únicamente 2, en su totalidad remitidos desde La Habana (Cuba).

o) Partidas de plata: arriban 71 partidas. Todas ellas procedentes del Perú. Su puerto de procedencia es El Callao.

p) Custodia de plata: 1 unidad enviada desde Perú (El Callao).

ORO

a) **Onzas de oro:** contabilizamos 5.626,50 onzas de oro que llegan de:

- 1.- **Nueva España** (4.522,50 -80,38%-). Puerto de salida: Veracruz.
- 2.- **Río de la Plata** (1.060 -18,83%-). Puerto de envío: Montevideo.
- 3.- **Cuba** (44 -0,79%-). Puerto de procedencia: La Habana.

b) **Castellanos de oro:** tenemos 8.355 castellanos cuya distribución se reparte así.⁸⁸⁶

- 1.- **Perú** (7.119 -85,21%-). Puerto de procedencia: El Callao.
- 2.- **Cuba** (1.236 -14,79%-). Puerto de expedición: La Habana.

c) **Marcos de oro:** registramos 37 marcos⁸⁸⁷ que llegan de:

- 1.- **Filipinas** con 26 (70,27%). Puerto de procedencia. Manila .
- 2.- **Cuba** con 11 (29,73%). Puerto de procedencia: El Callao.

d) **Tomines de oro:** localizamos 26 tomines procedentes íntegramente de **Cuba**. Del puerto de La Habana.

e) **Barras de oro:** se depositan en la dársena gaditana 7 barras, remitidas en su totalidad por **Cuba** y procedentes de La Habana.

f) **Alhajas de oro:** tenemos 4 remesas distribuidas por igual entre:

- 1.- **Cuba** con 1 (25%). Puerto de procedencia: La Habana.
- 2.- **Nueva España**, 1 (25%). Puerto de remisión: Veracruz.
- 3.- **Nueva Granada**, 1 (25%). Puerto de envío: Cartagena de Indias.
- 4.- **España**, 1 (25%). Puerto de salida: Santa Cruz de Tenerife.

⁸⁸⁶ El castellano de oro era una moneda que ya se utilizaba desde La Edad Media en el Reino de Castilla. Era la cincuentava parte del marco de oro y equivalía a 8 tomines. (Varios autores: II Congreso de Academias Iberoamericanas de la Historia: factores de diferenciación e instancias integradoras en la experiencia del mundo iberoamericano, Madrid 8 al 14 de noviembre de 1992, página 159.)

⁸⁸⁷ Moneda de aspecto irregular y bordes recortados, labrada a martillo sobre un cospel irregular sin laminar. Frecuente en la moneda española, especialmente en la labrada en Ultramar, de los siglos XVI, XVII y XVIII. (Ibídem anterior)

g) Cuartillos de oro: solamente 2 cuartillos; en su totalidad enviados por Perú, desde el puerto del Callao.⁸⁸⁸

h) Oro en polvo y acuñado: únicamente 1 remesa procedente de Marruecos. Llega del puerto de Mogador.

i) Otras modalidades de oro: 6 remesas. Su procedencia es de:

1.- Nueva Granada con 3 (50%). Puerto de envío: Cartagena de Indias.

2.-Perú, 2 (13,33%), llegan desde El Callao.

3.-Nueva España, 1 (16,67%). Llega de Veracruz.

En definitiva, la exportación del oro de las colonias americanas, en las distintas modalidades expresadas al puerto de Cádiz, está más equilibrado que la de la plata. Aparece varias veces el virreinato de Nueva España, pero ya no es tanta la diferencia con Perú, aunque el oro exportado a Cádiz desde Cuba procedía también del virreinato de Nueva España.

Por su parte, el virreinato de la Nueva Granada el mayor productor de oro para la Corona durante la época colonial.⁸⁸⁹

En Perú la producción de oro fue menos relevante que la de la plata. Al principio se explotaron yacimientos como los de Carabaya, Oruro, Asillo y Azángaro. En 1750 se descubrió la mina de Chorunga (Ocoña) y en 1775 Chalhuaní.⁸⁹⁰

En Filipinas el oro no llegó a explotarse con la magnitud que se realizó en otros ámbitos bajo dominio español. Sin embargo, en el siglo XVIII, entre los recursos que aportaba el apartado minero, figuraba el oro, del que se beneficiaban los naturales, que obtenían de este metal más de 100.000 pesos anuales. El oro se encontraba prácticamente en todo el archipiélago, pero entre las regiones en donde sobresalía su presencia podemos citar principalmente Camarines Norte. Los ricos criaderos auríferos de esta región se encontraban principalmente en los pueblos de Paracale, Mambulao y Labo.⁸⁹¹

⁸⁸⁸ El cuartillo era una moneda castellana de vellón, de 2,50 gramos de peso, creada en la pragmática de 14 de diciembre de 1566, de ley de 80 piezas por marco, valor de 8 maravedís y medio o cuarta parte del real. Se fabricaron también en plata y oro con los Austrias y los Borbones. (Conde de Moretti: Manual alfabético... página 41.)

⁸⁸⁹ Alberto Córdoba Pardo/Ángeles Rodríguez Bouza: La minería en Nueva Granada: Notas históricas 1500-1810. Madrid, 1992, pp.37-39.

⁹⁰² Anónimo: Historia de la minería del Perú. Compendio de yacimientos minerales del Perú. Ingemmet (Instituto Geológico Minero y Metalúrgico de Perú), Lima 2012, página 9.

⁸⁹¹ Eduardo M. Lozano Bayanni: "Una aproximación a la industria minera en Filipinas en el siglo XIX. Revista Oppidum n° 3. Segovia 2007, pp. 107-132.

CAPÍTULO 4

CONCLUSIONES

Presentar las conclusiones de una investigación que ha implicado diez años de trabajo, repartidos entre la identificación y acotación de la temática (en términos conceptuales, espaciales y cronológicos), el acopio de la documentación, la elaboración de los materiales en términos cuantitativos y cualitativos (como se refleja en el total de los 155 cuadros que se insertan en la obra) y la interpretación de los datos (desde diversas vertientes) al amparo de una extensa bibliografía secundaria hasta completar la visión general del objeto estudiado, exige un notable esfuerzo de síntesis, ya que esta reflexión final no debe olvidar ningún elemento esencial para la comprensión del procedimiento seguido y, sobre todo, para la precisa valoración de los resultados obtenidos, sin que, al mismo tiempo, los árboles (que en el caso de la historia marítima serían los mástiles de los barcos) impidan la visión general por encima de los detalles particulares de cada arribada y de cada momento de esta compleja historia.

Una historia que es la del movimiento portuario de Cádiz entre los años 1800 y 1815. La elección de Cádiz se justifica por las especiales circunstancias que concurren en la plaza gaditana, empezando lógicamente por su condición de puerto privilegiado de comunicación con las Indias españolas (América y Filipinas), que tiene como consecuencia la necesidad de distribuir las mercancías coloniales y de recibir los géneros peninsulares y europeos que seguidamente podrá exportar a los puertos ultramarinos, y siguiendo por todas sus restantes funciones como puerto que sirve de bisagra entre el Mediterráneo y el Atlántico para terminar por sus necesidades de abastecimiento para sostener una población que además durante parte de nuestro relato permanece encerrada en sus murallas, unas veces sin salida al mar por el asedio británico y otras sin comunicación por tierra a causa del sitio impuesto por las tropas francesas. Todo lo cual confirma la importancia capital de Cádiz en el panorama del comercio marítimo español a todo lo largo del siglo XVIII y, en nuestro caso, durante los años finales del Antiguo Régimen.

A esta dimensión singular del tráfico gaditano, que avala por sí sola el interés de los estudiosos de la economía española (y no sólo española) del

pasado, se une una razón de orden circunstancial y de carácter historiográfico. Son, en efecto, muchos los especialistas que se han hecho eco, a menudo en forma de queja, de la enorme disparidad existente entre la atención dispensada al papel desempeñado por el puerto de Cádiz en la Carrera de Indias y el descuido del tratamiento de los restantes tráficos, ya sea con su vecindad inmediata, ya sea con el norte de África, con el mundo del Mediterráneo o con las regiones de la Europa septentrional. Es cierto que la dedicación principal de Cádiz es el comercio ultramarino, pero no lo es menos que las relaciones mantenidas con otras áreas alcanzan una magnitud relevante y, en todo caso, precisan de un análisis comparativo con la línea principal, con la que por otra parte está íntimamente implicada. Esta sería otra de las razones que nos llevaron a emprender este estudio.

Los años escogidos tampoco representan una concesión al azar o al pragmatismo de señalar un término abarcable para una investigación que ha de concluir en una tesis doctoral. En cierto sentido, los motivos son los contrarios, pues se trata de abordar un amplio espacio de tiempo en el cual se suceden una serie de hechos de inmediata repercusión sobre el tráfico, generando una coyuntura comercial particularmente atormentada, lo que otorga un interés suplementario al empeño de observar las respuestas dadas por los comerciantes de la plaza gaditana a cada una de las variables a que se vieron enfrentados en esos años. El arco cronológico se inicia cuando la crisis desencadenada en 1797 ha adquirido ya carta de naturaleza y el movimiento portuario se halla en buena medida paralizado a la espera de un cambio favorable, que llegará con la firma de la paz de Amiens en 1802. El cese de las hostilidades dura poco y la plaza se enfrenta a un retroceso a la etapa anterior con la agravante del cerco marítimo británico y del desastre naval de Trafalgar en 1805. Sin embargo, la situación cambia de nuevo radicalmente cuando el desencadenamiento de la guerra de la Independencia provoca una inversión de las alianzas y se pasa de la amenaza inglesa a su ayuda interesada frente al dominio de la península por las tropas napoleónicas. Los barcos pueden navegar libremente, aunque pronto encontrarán progresivamente cerrados diversos puertos de la América española a causa de los primeros episodios de la emancipación de los territorios ultramarinos. Al final de nuestra cronología, se abre un nuevo escenario: la retirada de los franceses restablece la normalidad peninsular, aunque los movimientos independentistas en Hispanoamérica siguen poniendo barreras al libre tráfico de los barcos mercantes españoles que se aventuran en la Carrera de Indias. En resumen, el constante cambio de las condiciones de nuestro observatorio genera un apasionante juego de respuestas por parte del comercio de Cádiz, agitando sugestivamente, desde el punto de vista del análisis histórico, las líneas del cuadro aquí trazado.

Estas líneas generales necesitaban naturalmente concretarse mediante una documentación idónea y fiable. En este caso, la apoyatura fundamental fue la información suministrada por el *Diario Marítimo de la Vigía de Cádiz*. El diario (conservado en su totalidad para nuestro periodo, con excepción del año 1812, en que afortunadamente puede suplirse con los datos de *El Redactor General*) anota en sus páginas las entradas de barcos en la rada gaditana, con expresión de su tipología, su procedencia y su carga, así como las salidas, con indicación de su tipología y su destino, aunque en este caso no de su carga. Aparte de esta última carencia, hay que señalar otros déficits: la falta de estimación del volumen y del valor de las mercancías (que quedan así simplemente identificadas en su índole pero sin posibilidad de un acercamiento a sus magnitudes), y la referencia escueta a la procedencia (y al destino) de los buques (que deja la duda de si señala el origen real o el último punto de atraque, en un caso, o la destinación prevista como final o sólo como simple escala intermedia, en el otro). Quedan otras imprecisiones, como la posible confusión de algunas embarcaciones, significadas habitualmente con un nombre oficial pero también con un alias que hace a veces desaparecer el primero, y otras cuestiones menores de indefinición que, tratadas con detalle en su lugar correspondiente, no dañan a una visión global del comportamiento de las variables esenciales.

Poco hay que decir sobre la literatura secundaria. Hemos dispuesto de algunas aproximaciones generales, válidas y solventes, a la ciudad de Cádiz y a su puerto (como la de Manuel Bustos). Nos hemos beneficiado de algunas excelentes monografías sobre el comercio ultramarino de Cádiz (las Antonio García-Baquero y John Robert Fisher en primer lugar) y sobre la flota colonial española surta en Cádiz (la de Marina Alfonso, singularmente). Y, finalmente, hemos recurrido a todo tipo de herramientas (libros, artículos, en papel o en internet) para enmarcar convenientemente los comportamientos de algunos de los puertos o de algunas de las mercancías, a fin de comprender la evolución de sus coyunturas particulares y explicar a los lectores las razones de su presencia (o de su desaparición) en un determinado momento en el puerto de Cádiz, ya que uno de los principales retos de la investigación era el de ofrecer una imagen dinámica del movimiento portuario, que permitiese casar los datos globales del periodo 1800-1815 con las variantes significativas observables para algunos años en los distintos productos o en las distintas procedencias. Aunque esta opción nos ha obligado al arduo esfuerzo de hacer prácticamente un estudio de la geografía y de la historia económica universal, aquí igualmente, si bien subsisten ciertas dudas, tampoco parece quedar afectada por ello la verdad de la visión panorámica conseguida.

En primer lugar, el recuento de los barcos permite establecer no sólo el número total de los arribados, sino también la coyuntura de las arribadas (calculadas aquí anualmente), así como la tipología predominante y, en algunos casos, la evolución dialéctica de los diversos modelos, en razón de circunstancias específicas. Es más, la coyuntura de la entrada de los barcos puede ser considerada con una primera aproximación válida a la coyuntura general, aunque pueda ser matizada al poner la variable en relación con el número de los cargamentos (ya que no con el volumen ni el valor de las mercancías por las razones ya expuestas). Así, debemos tener en cuenta la cifra, ciertamente considerable, de los 33.926 barcos arribados, al tiempo que observamos la desigual distribución de sus llegadas a lo largo de los dieciséis años analizados. Reteniendo el guarismo como real, la documentación no permite sin embargo la utilización de la totalidad de los barcos para un análisis comparativo, ya que hay que descontar un considerable número de embarcaciones que carecen de procedencia especificada, lo que deja reducida la muestra con la que hemos debido trabajar a sólo 26.552 unidades, es decir a algo más del 78 por ciento (78,26%) de las arribadas.

En este sentido, se ofrece un primer cuadro de referencia (el número 1, en pág. 100), que nos permite hacernos cargo por primera vez de las oscilaciones del movimiento portuario entre 1800 y 1815. Los años 1800 y 1801 ofrecen un punto de partida muy bajo (360 y 468 buques respectivamente), que es el fruto de la paralización de la actividad como consecuencia de la guerra con Inglaterra iniciada en 1797, cuyos efectos se palían a finales de 1801 con el cese de las hostilidades a partir del mes de noviembre. El año 1802 denota un considerable repunte de la actividad como directa repercusión de la paz de Amiens: los 1205 barcos entrados superan ampliamente la suma de los dos años anteriores y duplican con creces las arribadas del año precedente. Naturalmente, el trienio que sigue se sume en unas cifras que son de nuevo inferiores en su conjunto a las de 1802: 815 barcos en 1803, pero 1386 (nuevo máximo) en 1804, aunque sólo 785 en 1805, el año de Trafalgar, durante el cual sin embargo no se experimenta el colapso que cabría esperar. La recuperación a partir de 1806, y ello pese a la presencia de la escuadra inglesa, se deja sentir de modo lento aunque progresivo: 1373 barcos en dicho año, 1724 en 1807, 1835 en 1808 y 2293 en 1809. Con estas últimas cifras, la crisis provocada por la guerra con Inglaterra inicia ya su segura recuperación, palpable en las puntas de 1810 (6552 barcos, la cifra más alta de todo el periodo) y 1811 (5872 barcos, una cifra algo inferior, comprensible tras la ruptura del bloqueo que se produjo y

se reflejó en el año anterior). La seguridad generada por el apoyo británico permite la estabilización de los años siguientes, pese a las amenazas que hacen sentir las acciones independentistas en diversas regiones marítimas de América y que, entre otros factores, explican la tendencia a la baja, sin las altas magnitudes de los dos años anteriores: 3126 barcos en 1812 (aunque aquí las cifras proceden de El Redactor General y tal vez no permitan una perfecta comparación con los restantes datos), 2116 barcos en 1813, 1929 en 1814 y 2093 en 1815. En definitiva, una coyuntura muy comprensible a tenor de los sucesos militares y políticos de estas convulsas fechas, con unas oscilaciones anuales que se analizan con detalle en el texto.

La tipología de las naves también queda bien reflejada en el *Diario Marítimo de la Vigía*, que permite establecer una correlación plausible con los datos disponibles a partir de otras fuentes y con las conclusiones obtenidas por los especialistas en la materia. En este caso, basta consultar el cuadro nº 1, que, excluyendo las naves sin determinar (casi el 27 por ciento del total) y la denominación genérica de “barco” (casi un 5 por ciento del total), nos muestra el abrumador predominio del bergantín, la fragata y la goleta para el tráfico de larga distancia, y del místico, el falucho, el laúd y la polacra para el tráfico de cabotaje. El bergantín es el barco preferido por los ingleses, uno de los barcos del comercio ultramarino español, uno de los barcos de la fachada atlántica española y el barco preferido por los estadounidenses. La fragata, que se impone al final del periodo considerado cuando la velocidad adquiere la máxima prioridad en la navegación mercante, es el barco por excelencia del comercio ultramarino. Y, finalmente, la goleta se afianza por las mismas circunstancias que la fragata, aunque siempre señalándose por un tonelaje inferior. Por su parte, el tráfico de cabotaje está garantizado por una serie de barcos característicos de la navegación mediterránea, como son el místico, el falucho, el laúd (que, siendo una nave empleada sobre todo en la pesca, llega incluso en los momentos de crisis bélica a adentrarse sorprendentemente en las rutas ultramarinas) y la polacra, emparentada por su casco con el jabeque y el pingüe y que muestra en buena medida una fábrica catalana o valenciana. Al lado, cunden las especialidades locales, aunque ya sus cifras individualmente consideradas no resultan estadísticamente significativas en el conjunto.

El grueso de la tesis se dedica a identificar las principales líneas del tráfico de Cádiz, en su doble vertiente de la procedencia de los barcos (y en menor grado de su destino) y de la naturaleza de las mercancías importadas (ya que las exportadas no quedan reflejadas en la documentación utilizada). De esta forma, el cuadro nº 1 resume las coordenadas generales del periodo. El movimiento portuario de Cádiz se nutre principalmente de las naves procedentes de las restantes plazas marítimas españolas (que representan

más de la mitad del total de las arribadas), lo cual tiene su lógica, pues es la tónica generalmente seguida por los demás puertos. Siguen las naves entradas del resto de Europa (con más del 27 por ciento de las arribadas), debido a razones de proximidad geográfica. Por el contrario, y pese a la vital importancia que para el negocio mercantil gaditano tiene la Carrera de Indias, los barcos de procedencia ultramarina sólo cubren menos del 14 por ciento del total de las arribadas, con un origen sin duda mayoritario en las provincias hispanoamericanas, aunque en este caso el alto número de las indefiniciones no permite establecer exactamente las proporciones. Finalmente, África (casi siempre el Magreb, con unas gotas de presencia subsahariana) se halla débilmente representada, y Asia ocupa una posición resueltamente marginal, pese a la actividad de la Real Compañía de Filipinas (viva hasta 1834) y de alguna otra sociedad, como la de los Cinco Gremios Mayores de Madrid (que opera nominalmente en el ámbito asiático hasta 1841).

El cuadro nº 2 permite escudriñar el peso relativo de las diversas regiones españolas en la actividad portuaria de Cádiz. Como era de esperar por su proximidad y por su protagonismo en el abasto ordinario de la bahía, Andalucía destaca muy por encima de todos los demás espacios con casi la mitad de las arribadas. Del resto solamente cabe resaltar el papel de Cataluña (resultado de su importancia en el abasto de determinados productos como el aguardiente y de la utilización por sus barcos del puerto gaditano como escala para proseguir viaje al Atlántico, singularmente a la América española), que tal vez se vería estadísticamente reforzado si pudiésemos desglosar convenientemente los puertos integrados en las aquí denominadas Costas de Levante y Costas de Poniente. Finalmente, hay que señalar el papel de la región valenciana, que también podía verse aumentado con el desglose de las citadas “Costas”, en el ámbito del Mediterráneo, y de Galicia en el Atlántico, también explicable a partir de las remesas de una amplia gama de productos alimenticios, entre ellos los procedentes de la pesca. El rol, más restringido, de las demás regiones, así como el detalle de todas ellas se especifica en el apartado correspondiente, así como en el capítulo dedicado al recuento de las mercancías inscritas en las páginas del *Diario Mercantil de la Vigía*.

Las arribadas europeas se resumen en los cuadros 3 (I y II). Tampoco en este caso resulta una sorpresa que las tres procedencias más citadas sean las de Gibraltar (26 por ciento), Portugal (25 por ciento) e Inglaterra (18 por ciento). En este caso, cuentan tanto las razones de proximidad como, sobre todo, el papel estratégico representado tanto por la plaza gibraltareña como por Inglaterra y Portugal como aliados frente a los franceses durante el periodo de la guerra de la Independencia. Su presencia es tan considerable

que deja muy alejada porcentualmente la participación de todos los demás países europeos, entre los que no obstante pueden destacarse Francia (4 por ciento), Irlanda (4 por ciento, en una región por otra parte, integrada de alguna forma en el Reino Unido), los Países Bajos (3 por ciento), el Imperio Otomano (2 por ciento) y Génova (2 por ciento). Las restantes sólo permiten la posibilidad de subrayar la amplitud de relaciones comerciales de la plaza gaditana: Malta (también en poder de Inglaterra, aunque con una bien asentada tradición mercantil en la ciudad de Cádiz), las ciudades hanseáticas, Suecia, Dinamarca, Toscana, Finlandia, Prusia, Rusia, Noruega, Sicilia, Cerdeña, Austria, Nápoles, Escocia (parte asimismo del Reino Unido) y algunos lugares más.

La participación de la América española (dejando a salvo algunas incertidumbres no resueltas por la documentación) también se ajusta a los parámetros esperados. El grueso de las arribadas provienen de la isla de Cuba (cuya presencia secular se ha visto incrementada por las circunstancias especiales del periodo, entre ellas por su papel en el llamado comercio de neutrales y por su alianza con los puertos atlánticos estadounidenses) y de Nueva España, donde Veracruz sigue beneficiándose de su función de puerta de entrada en el virreinato mexicano. Como regiones emergentes figuran tanto Venezuela como el Río de la Plata, que se han alzado al primer plano durante los años finales del siglo XVIII y primeros del siglo XIX. Más secundaria es la presencia de Puerto Rico y, en menor grado, Santo Domingo (con papeles similares a los de Cuba), así como la de Nueva Granada, la de Perú y, en mucho más bajo nivel, las de Honduras, Florida y el reino de Quito (que se abre a la navegación por Guayaquil).

El cuadro nº 5 exhibe la relevante posición adquirida por los barcos de los Estados Unidos en el movimiento portuario gaditano, al compás de los acontecimientos que les permiten beneficiarse de su condición de potencia neutral, muy en contacto con los puertos hispanoamericanos del Caribe. Si su flota se alza con más del 80 por ciento de las arribadas de las otras Américas a Cádiz, tampoco causa sorpresa el elevado número de los barcos procedentes de Canadá, empujadas sus velas por el suministro de pesca salada, singularmente bacalao. A su lado, la participación restante resulta insignificante, tanto si nos referimos a Brasil, como a las colonias francesas (Saint-Domingue, Guadalupe, Cayena), danesas o inglesas (si dejamos aparte Canadá). Poco cabe decir, finalmente, de África, cuyas escasas arribadas proceden esencialmente del Magreb (muy especialmente Marruecos, por razón de proximidad, aunque también Argelia y Túnez), resultado más exótica la presencia de los ocho barcos procedentes de Egipto y de los cinco provenientes del Senegal. Por último, como ya señalamos, resulta llamativa la extrema modestia de las arribadas asiáticas, máxime si

consideramos que casi en su mitad proceden del Imperio Otomano, mientras que en los dieciséis años considerados sólo se registran tres barcos procedentes de Filipinas, dos de la Indias Oriental (en concreto, del golfo de Bengala) y uno de China, que consecuentemente hacen acto de presencia (salvo el de China que procedente de Cantón llega en 1805) en los intervalos de paz (uno en 1802, dos en 1803, uno en 1809 y el último en 1814).

La relación de los destinos de las embarcaciones no recibe en el *Diario Marítimo de la Vigía* un tratamiento tan escrupuloso como el de las procedencias. Así, si el número identificado de las entradas asciende a las 26.552 unidades, las salidas registradas se reducen a menos de la mitad, a 12.247 buques. Ello hace que sea muy aventurado establecer cualquier clase de comparación entre unos y otros datos. Sin embargo, y teniendo siempre presente esta debilidad documental, los destinos de las embarcaciones (que, además, no incluyen el año 1812 por ausencia de fuentes alternativas para colmar esta ausencia en la documentación de *La Vigía*) duplican en buena medida lo que sabemos sobre sus puertos de procedencia. Baste comparar el cuadro nº 1 con el cuadro nº 8 para ver las correlaciones. España es el destino del 41 por ciento (frente al 57 de las procedencias), mientras Europa lo es en el 34 por ciento de los casos (frente al 27 por ciento de las procedencias). Las Américas suben al 22 por ciento, mientras África y Asia conservan sus reducidos porcentajes (1,75 y 0,16 por ciento respectivamente). Se podría decir (pese a lo azaroso de la afirmación con una base documental tan poco sólida en el caso de los destinos) que Cádiz reexpide una parte de los barcos llegados de las distintas regiones de España (un 16 por ciento) a distintos puertos europeos (más de un 7 por ciento) y americanos (más de un 8 por ciento), aunque aquí nos movamos en un terreno de escasa consistencia. Bien es cierto que hemos querido establecer otras correlaciones pasando al análisis de las distintas áreas, con resultados también positivos (como se puede observar en los cuadros nº 15, 16, 17, 18, 19 y 20, donde las escasas discordancias no parecen difíciles de explicar) pero en todo caso, seguimos moviéndonos en aguas poco seguras.

El capítulo referido a las mercancías importadas es sin duda el núcleo básico, la clase de bóveda de nuestra investigación. No obstante, antes de presentar los resultados hay que subrayar forzosamente algunos factores especialmente significativos. Primero, el análisis nos ha exigido la más que ardua tarea de reconstruir un mapa de la geografía económica universal de la época estudiada, que nos permitiera saber los porqués de los distintos productos en circulación desde las distintas áreas productoras o reexportadoras. Segundo, la aproximación rigurosa al contenido material del comercio gaditano de importación nos ha obligado a tener en cuenta en nuestro caso diversas variables al mismo tiempo: el número de cargamentos reseñados, el contenido de cada uno de ellos, la procedencia de los mismos (con especificación no sólo de las regiones, sino incluso de los puertos, que no suelen ser los centros productores sino que nos remiten a provincias del interior que hay que localizar e identificar de modo plausible) y la oscilación en las fechas de importación de los distintos productos. Tercero, este primer entrecruzamiento de los datos queda reflejado, como suele suceder en los trabajos de historia económica, en un reducido número de cuadros y gráficos (a empezar por el cuadro nº 21), que parece proporcionarnos las claves del sistema comercial del puerto de Cádiz, aunque después se deban introducir las explicaciones necesarias para ofrecer las garantías exigidas a las conclusiones obtenidas de esas cifras. Y cuarto, si dejamos al margen las no muy numerosas remesas de metales preciosos como únicas susceptibles de una obvia y exacta valoración, y si nos resignamos a la indefinición de una serie de productos englobados bajo etiquetas opacas (que hemos reunido bajo el epígrafe de “productos indeterminados”), la distribución por ramos de los productos importados (a partir de la información suministrada por el *Diario Marítimo de la Vigía*) no nos alcanza para llegar a un conocimiento seguro de las prioridades de la demanda gaditana, ya que sólo tenemos una aproximación al mero número de las remesas de los distintos productos, pero nunca podemos establecer comparaciones sobre su volumen y su valor, de modo que una cifra superior de cargamentos puede estar en contradicción con unos precios diametralmente opuestos en otras remesas minoritarias. De este modo, para cerrar este epígrafe, no somos capaces de asentar la estructura del mercado gaditano sobre la base sólida de los valores del tráfico, aunque sí sobre la base de la circulación de las mercancías, lo cual nos parece ya una pintura suficientemente expresiva.

Dicho esto, según se desprende del análisis de los cuadros elaborados para la totalidad del periodo considerado (1800-1815) con la documentación de base de que disponemos, los productos alimenticios europeos (y en primer lugar, los españoles) ocupan en esta tabla el lugar de honor (una posición que sin duda podría variar significativamente si, repítamoslo por última vez, al número de las remesas le pudiésemos añadir el volumen y el

valor de las mismas), lo que muestra también una clara correlación entre la procedencia de los barcos y la índole de las mercancías introducidas. Muy alejados de este 39 por ciento (que aumentaría si despejásemos la incógnita de los productos indeterminados hasta el 46 por ciento), los productos alimenticios ultramarinos alcanzan casi el 8 por ciento (aunque sin duda su participación porcentual aumentaría si tratásemos con precios y no con remesas). Las materias primas (aquí en orden inverso las coloniales y las europeas) con más del 15 por ciento y los productos manufacturados con más del 6 por ciento, completan el cuadro de los renglones realmente significativos. Es decir el abastecimiento de los alimentos básicos o convertidos en necesarios por una larga importación desde las colonias supondría casi la mitad de los productos en circulación, mientras que las diversas industrias (materias primas y productos acabados) representarían más del 20 por ciento del total: estos serían los resultados de una primera aproximación al contenido material del tráfico portuario de Cádiz a principios del siglo XIX.

Descendiendo al detalle, aunque evitando el pormenor de la exposición desarrollada en el cuerpo de la tesis, deberíamos destacar entre los productos alimenticios europeos (en su inmensa mayoría españoles) el vino, el aguardiente (catalán) y los cereales (con el trigo a la cabeza), que dominan sobre una miríada de otros comestibles, todo lo cual resulta coherente con lo que sabemos sobre la producción agrícola y los hábitos de consumo de la época. Entre los coloniales, la primacía del azúcar (cubano) y del cacao (venezolano), productos a los que se une el café (de Venezuela, Cuba y Puerto Rico), apenas deja lugar para otras importaciones significativas. Entre los artículos no alimenticios de origen ultramarino aparecen el tabaco, el algodón, los cueros, los tintes (el añil, los palos campeche, brasil y moralete y la grana o cochinilla) y, finalmente, algunos productos medicinales (la quina o cascarilla, la zarzaparrilla y el purgante de Jalapa), en una secuencia que ha quedado corroborada por otras fuentes y por otros estudios sobre el comercio colonial. De España y de algunas regiones europeas se introduce carbón vegetal (usado como combustible doméstico e industrial y a veces sustituido por el carbón mineral o de piedra), madera (materia estratégica para la construcción naval, como también lo es el alquitrán, la brea y el cáñamo), leña (precisa para la calefacción hogareña), algunas fibras textiles (lana, seda) y otros productos. Los géneros textiles, con una presencia muy modesta, incluyen ropas, paños, lienzos, medias y lonas para el aparejo de las embarcaciones.

Entre los restantes productos, con escasa representación en el cómputo global, hay que mencionar los metales (cobre y estaño procedentes del Río de la Plata y del Perú, hierro y acero del País Vasco, plomo y azogue o

mercurio), la hojalata malagueña, el papel (en buena parte procedente de Cataluña), las duelas (de procedencia estadounidense) y la pleita, proveniente en buena parte del puerto de Alicante. Poco abundantes para lo que cabría esperar resultan las remesas de pesca salada, es decir el bacalao de Terranova y Nueva Escocia y la sardina de Galicia, aun así muy por delante de otras especies como el salmón y el atún. Más escasas son aún las partidas de ganado, meramente simbólicas, ya se trate de vacuno como de lanar o porcino. Una mención aparte merece el capítulo de los pertrechos de guerra, singularmente las remesas de la Real Fundición de Cañones de Bronce de Sevilla. Finalmente, como curiosidad, hallamos la presencia testimonial de géneros orientales, llegados de Filipinas, de la India y de China, estos últimos por la vía de Perú y de Estados Unidos, lo que no deja de resultar digno de señalarse.

El capítulo de las remesas de pesos fuertes exige una aclaración previa. Dada la extrema dificultad de abrir una investigación específica para poner en relación los datos del *Diario Marítimo de la Vigía* con los suministrados por otras fuentes u otros estudiosos, nos hemos limitado a constatar los registros asentados en esta documentación. De ellos se desprende, primero, la considerable cantidad de plata amonedada llegada a Cádiz en un periodo particularmente convulso de su historia: un total de 170 millones de pesos fuertes en quince años (ya que no hay remesas para el año inicial de 1800), lo que supone una media de más de once millones anuales. En segundo lugar, la procedencia también es explícita: el virreinato de Nueva España remite más de la mitad (52 por ciento) de las cantidades embarcadas rumbo a la plaza gaditana, mientras también contribuyen con cantidades significativas el virreinato del Río de la Plata (19 por ciento), el virreinato del Perú (casi el 14 por ciento) y la isla de Puerto Rico (el 9 por ciento). Si sorprende la modesta presencia del virreinato de Nueva Granada y de la isla de Cuba, así como en menor medida la ausencia de Filipinas, no extraña la casi nula mención a territorios al margen de las Indias españolas, con la excepción de Inglaterra en su papel de aliada de España. En tercer lugar, la cadencia de las remesas también resulta coherente: la punta de 1802 y, algo más deflactada, su pervivencia durante los dos años consecutivos siguientes se explican por la paz de Amiens y la repentina apertura de un tráfico que llevaba congelado desde 1797, mientras que el ritmo apagado del trienio siguiente, fruto del bloqueo británico, no se dinamiza hasta el cambio de las alianzas y el consiguiente apoyo militar de Inglaterra, que permite de nuevo el acceso de los barcos a la bahía gaditana y el incremento progresivo de las remesas en el trienio 1808-1810 y el mantenimiento de unas magnitudes medias durante el resto del periodo estudiado hasta su cierre en 1815.

El movimiento portuario de Cádiz visto desde el observatorio del *Diario Marítimo de la Vigia* de Cádiz ofrece para los años aquí considerados una imagen muy contrastada. Aceptando las limitaciones de la fuente, no por ello queremos abstenernos de resaltar el tesoro de informaciones que proporciona sobre barcos y mercancías, sobre procedencias y destinos, sobre coyunturas altas y bajas. En ese sentido, hemos podido perfilar la tipología de los barcos, (tanto de los mercantes de altura como de los de cabotaje), hemos podido señalar el ritmo de ingreso de los mismos en el puerto y ponerlo en correlación con el ritmo de sus salidas y hemos podido establecer las relaciones entre las diversas variables de la importación: número de remesas, contenido de las mismas, ámbito de procedencia y cadencia de las entradas en la plaza gaditana. De ahí ha salido una imagen que no por imperfecta estimamos alejada de la realidad.

Cádiz es un puerto que vive días tumultuosos a causa de los acontecimientos bélicos que le afectan directamente: guerra con Inglaterra, paz con Inglaterra, guerra con Inglaterra de nuevo, asedio del ejército de Francia, alianza con Inglaterra y contra Francia, amenaza de los movimientos emancipadores en América, fin provisional de las hostilidades al culminar el periodo. En medio de este temporal, Cádiz sabe garantizarse su abastecimiento y sabe mantener su tradicional comercio de exportación e importación con los diferentes espacios peninsulares, europeos y ultramarinos. Sin que la fuente nos permita adivinar el contenido de sus exportaciones, sí que hemos podido aproximarnos a la esencia de sus importaciones. Se trata del pan (y el vino y el aguardiente) de cada día, de los alimentos exóticos que ya han entrado a formar parte irrenunciable de la vida cotidiana, de las materias primas requeridas por la industria nacional (incluyendo la construcción naval) o por otros países europeos, de algunas manufacturas y de un sinfín de productos (alimenticios, farmacéuticos, textiles) que configuran un catálogo enormemente diversificado. Su red de relaciones es amplísima, incluyendo todas las regiones españolas, todos los países europeos, todas las provincias americanas y los territorios más cercanos de África y del Imperio Otomano y los más alejados de Asia, en este caso gracias a la presencia española en Filipinas.

De este modo, la investigación nos ha permitido situar al Cádiz de los primeros años del siglo XIX en un dilatado marco espacial, en una espesa red comercial y en un momento de transición, ya que, una vez superadas las amenazas de las guerras con sus sucesivos enemigos europeos, habrá de enfrentarse con otro reto preñado de graves consecuencias. Situado en el

centro del sistema atlántico español, esa componente esencial de su comercio que es la relación con los territorios ultramarinos, que es su participación en la Carrera de Indias, va a sufrir un rápido proceso de disgregación con la sucesiva emancipación de las diversas regiones hispanoamericanas (con la excepción insular de Cuba y Puerto Rico). Cádiz pierde la piedra angular sobre la que se sustentaba su tráfico mercantil, pierde su papel privilegiado de intermediario entre España (parcialmente también Europa) y América. Y así, abandonamos nuestra investigación cuando el activo movimiento portuario que con ímprobo esfuerzo Cádiz ha sabido mantener contra viento y marea durante los años iniciales del nuevo siglo está a punto de quedar paralizado o, por lo menos, de quedar reducido a unas dimensiones mucho más estrechas. Nuestra investigación ha versado sobre aquel momento en que Cádiz ha sabido luchar con relativo éxito contra una serie de graves contratiempos, contra una adversa coyuntura signada por la guerra, justo antes de que la ciudad y su puerto pierdan su lugar en el gran comercio internacional y se encaminen a una inevitable decadencia.

José Javier Tejonero García.

CAPÍTULO 5

A) FUENTES

- ANÓNIMO, Archivo General de la Nación. Gobernación y Capitanía General, Correspondencia, Tomo XLIV, folios 2, 4, 5, 6, 23, 60, 62, 64 y 105, Caracas (Venezuela), 1809.
- ANÓNIMO, *Archivo General de la Nación. Real Consulado*, Tomo L, folios 245 a 247, Caracas, (Venezuela), 1809.
- ANÓNIMO, Archivo Municipal Gaditano. Actas Capitulares, tomo 172, folio 234.
- ANÓNIMO, Diario El Redactor General, número 279. Cádiz 1812.
- ANÓNIMO, Diario El Redactor General, número 385. Cádiz 1812.
- ANÓNIMO, Diario el Vigía de Cádiz. Biblioteca de Temas Gaditanos. Cádiz, 1800.
- ANÓNIMO, Diario La Gaceta de Madrid, Madrid, 1784.
- ANÓNIMO, Disertación sobre el descubrimiento de Terranova leída en 1772 en la Real Sociedad Vascongada de los Amigos del País. AGS, Estado, legajo 7.014-39,1.
- CARBONELL Y BORJA, Antonio, Enciclopedia metódica: fábricas, artes y oficios. Tomo II. Madrid 1794.
- CAVANILLES PALOP, Antonio José, Observaciones sobre la Historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reino de Valencia. Madrid 1795.
- CORNIDE SAAVEDRA, José, Ensayo para una historia de los peces y otras producciones marinas de la costa de Galicia. Madrid, 1788.
- CORNIDE SAAVEDRA, José: Memoria sobre la pesca de la sardina en las costas de Galicia (1734-1803). Madrid 1774.
- DE GIMBERAT Y GRASSOT, Carlos, Manual del soldado español en Alemania dedicado al Ejército del Elba, al mando del Excelentísimo Sr. Marqués de la Romana, Grande de España de primera clase y Teniente General de los Reales Ejércitos de Su Majestad Católica. Munich, 1807.
- DE UZTÁRIZ, Gerónimo, Theorica y Práctica de Comercio, y de Marina en diferentes discursos y calificados ejemplares..., Madrid, 1757.
- DIARIO DE CÁDIZ “El Conciso” n° 22, con fecha de 22 de Abril de 1812, página 5 y n° 23 de 23 de Abril del mismo año.
- GALLARD, Diego María, Almanaque mercantil o guía de comerciantes para el año 1799 y 1800. Madrid, 1799.
- GALLARDO FERNÁNDEZ, Francisco, Origen, progresos y estados de las rentas de la Corona de España, su gobierno y su administración. Tomo II. Madrid, 1805.
- GÓMEZ ORTEGA, Casimiro, Historia natural de la malagueta o pimienta de Tabasco y noticia de los usos, virtudes, y exención de derechos de esta saludable y gustosa especia, con la lámina de su árbol. Madrid, 1770.
- GRASES GONZÁLEZ, Pedro, Calendario manual y guía universal de forasteros en Venezuela para el año 1810. Estudio preliminar. Academia Nacional de la Historia. Caracas, 1959.
- MUNÁRRIZ, Juan Manuel, Suplemento a la traducción castellana de los elementos de química de J.A. Chapal. Madrid, 1801.
- ROMÁN, Blas, Madrid 1778. “4 folios. A.H.N. Consejos. Lib. 1490 (16)”.
- VIGÍA DE CÁDIZ, El. Fuente esencial del trabajo. Tomos utilizados desde el año 1800 hasta 1815 (salvo el de 1812 no localizado por extravío). Biblioteca de Temas Gaditanos. Fundación Ramiro Maeztu. Cádiz.

WARD, Bernardo, *Proyecto Económico: en que se proponen varias provincias dirigidas a promover los intereses de España, con los medios y fondos necesarios para su planificación*. Madrid, 1762.

B) BIBLIOGRAFÍA

- AGUIAR FAGÚNDEZ, Mike, “La fiebre amarilla en la provincia de Caracas (siglos XVII-XVIII)”, *Ensayos históricos. Anuario del Instituto de Estudios Hispanoamericanos. Volumen nº 12, 2ª Etapa*. Caracas (Venezuela) 2000, pp. 83-92.
- AGUILAR ESCOBAR, Antonio: *La Real Fundición de Sevilla (1717-1808)*. Tesis Doctoral ya publicada. Madrid 2008.
- AGUILAR, Jeannette, “Palo de Campeche. Una historia en extinción.”, *Revista Riviera Maya nº 307 de Internet. Sección Biosfera. (17)*. Cuauhtémoc (México), 2008.
- AGUILERA, Daniela Fernanda / GAYTÁN, Ángel / REYES, Jorge Eduardo, “Fleje galvanizado de 8” y 12” “, en *Mecanismo Manivela-Balancín*. Universidad Alfonso Reyes, México, 2012, pp. 2-25
- AGUIRRE, Nataniel, *Memorias del último soldado de la independencia*. La Paz (Bolivia), 2010.
- ALBERO SANTACREU, Daniel, “Sitges y barracas de carbonero” en *Calviá. Patrimonio cultural*. Volumen II. Manuel Calvo Trías/Antonio Aguarales García, coordinadores, Calviá (Mallorca). 2012, pp. 571-579.
- ALBERTO J. GULLÓN ABAO/MARÍA JOSÉ FORTELA MIGUÉLEZ: “Los partes oficiales de Cádiz: análisis y posibilidades de una fuente (1890)” en *Baluarte. Estudios gaditanos-cubanos*. Nº 1, 1994, pp. 63-78.
- ALCALA-GALIANO Y FERNÁNDEZ DE VILLAVICENCIO, Antonio, *Recuerdos de un anciano. B.A.E., tomo LXXXIII*, Madrid, 1955.
- ALEJO FERNÁNDEZ, Francisco / CABALLERO OLIVER, Juan Diego, *Cultura andaluza. Historia, Arte, Literatura, Cultura Popular, Geografía y Música*, Sevilla, 2003.
- ALFONSEA SÁEZ, Emilia “Fuentes históricas y materiales del cáñamo en Callosa de Segura (Alicante)”, *Historia Contemporánea y Nuevas Fuentes. Actas de las I Jornadas Internacionales sobre Historia Contemporánea y Nuevas Fuentes celebradas en Alicante*, Elche 14-15 de diciembre de 1995, 99-104.
- ALFONSO MOLA, Marina, “Armadores y flota mercante colonial. La guerra y las transformaciones del sector naviero español en el Antiguo Régimen” en Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola. *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*. Madrid, 2009, pp. 487-528.
- ALFONSO MOLA, Marina, “El comercio marítimo en Cádiz, 1795-1805”, en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (Coords.) *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, 2004, pp. 259-297.
- ALFONSO MOLA, Marina, “El tráfico marítimo de la Carrera de Indias en las agitadas aguas de las Independencias” en Hernán Asdrúbal Silva, *Historia económica del cono sur de América: La era de las revoluciones y la independencia*. México, 2010, pp. 93-179.
- ALFONSO MOLA, Marina, “La flota colonial española en la Edad Moderna. Una visión panorámica” en *XIII Encuentros de Historia y Arqueología*, San Fernando, 1998, pp.13-49.
- ALFONSO MOLA, Marina, “Técnica y economía. El forro del casco en las embarcaciones del Libre Comercio”, en José Luis Peset Reig *Ciencia, Vida y Espacio en Iberoamérica, vol II*, Madrid, 1989, pp.73-102.
- ALONSO ÁLVAREZ, Luis, “La economía de Galicia, una panorámica, c. 1750-2010” en *Historia Contemporánea, nº 42*. Universidad del País Vasco, 2012, pp. 15-66.

- ALONSO ÁLVAREZ, Luis, *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, La Coruña, 1986.
- ALONSO ÁLVAREZ, Luis, *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1830*. Madrid, 1977.
- ALONSO LLORCA, Joan, “Aspectos técnicos e históricos de la fabricación del papel en Xátiva” en *Actas de la reunión de estudio sobre el papel hispanoárabe*, Xátiva (Valencia), 29-31 de octubre de 2009, pp. 23-54.
- ÁLVAREZ BIANCHI, Claudio: “El navío Algeciras” en *Revista General de Marina*, Madrid, enero-febrero 2002, n° 242, pp. 91-94.
- ÁLVAREZ CALVENTE, Miguel, “La Jábega.” *Extracto de la Revista Jábega n° 4*, Málaga, 1973, pp. 52-57.
- ÁLVAREZ PRADO, Federico, *Crecimiento diario de sardina “Pilchardus” y su aplicación al estudio de procesos de reclutamiento*. Tesis Doctoral. Santiago de Compostela, 2002.
- ALZOLA VEGA, Concepción Teresa de Jesús, *Trayectoria de la mujer cubana*, La Habana (Cuba), 2009.
- AMAYA HERNÁNDEZ Carlos Andrés, “Desarrollo histórico del sistema urbano venezolano: modelos de organización” en *Revista de Geografía de Venezuela. Volumen 40, n° 2*, Mérida (Venezuela), 1999, pp. 167-199.
- AMICH BERT, Julián, *Diccionario marítimo moderno*, Barcelona, 1971.
- AMORES CARREDANO, Juan Bosco, “La renta del tabaco en Cuba a finales del siglo XVIII”, en *Tabaco y economía en el siglo XVIII*. Agustín González Enciso / Rafael Torres Sánchez Editores. Pamplona/Navarra 1999, pp. 123-177.
- ANDERSSON, Bertil, “Algo más que sal. El comercio entre España y Gotemburgo 1750-1820. Estudio preliminar” en *Comercio y navegación entre España y Suecia. (Siglos X-XX)* Alberto Ramos Santana, coordinador. Cádiz, 2000, pp. 267-282.
- ANDREO GARCÍA, Juan, “El tráfico marítimo del puerto de Veracruz durante la etapa de la Junta Central Suprema de España e Indias” en *Áreas: Revista internacional de Ciencias Sociales, volumen 7*, Murcia, 1986, pp. 23-30.
- ANDREO GARCÍA, Juan, “La última fase del Reformismo en Venezuela; Venezuela y los últimos intentos de Reforma Económica, (1790-1803)” en *Revista de Estudios Románicos. N° 6* -ejemplar dedicado a: homenaje al profesor Luis Rubio-, Murcia, 1989, pp. 1505-1520.
- ANDREO GARCÍA, Juan, *La Intendencia en Venezuela: D. Esteban Fernández de León, Intendente de Caracas, 1791-1803*. Murcia, 1990.
- ANÓNIMO, “Bálsamo de liquidámbar” Artículo de Internet. *Programa de Fomento al Manejo Sostenible de los Recursos Naturales y Desarrollo Económico Local (PRORENA)*. Tegucigalpa (Honduras) 2014.
- ANÓNIMO, “Barricas de roble español” en *Revista Alimentaria. Investigación, Tecnología y Seguridad. Especial Monográfico Sector Vitivinícola, n° 408*, Madrid, noviembre 2009, pp. 22-69.
- ANÓNIMO, “Bienvenidos al museo de la mantequilla de Cork.” *Museo de Cork*. Cork (Irlanda). 2012, pp.1-22.
- ANÓNIMO, “Cal viva. Aplicaciones por producto.” en *ANCADE (Asociación Nacional de Fabricantes de Cales y Derivados de España)*, Internet. Madrid 2013.
- ANÓNIMO, “Formación e Historia de la Albufera” en *Audioguía de la Albufera de Valencia*. Valencia, 2012. Sin numerar.
- ANÓNIMO, “Historia del Cuero” en *Tecnología del cuero. Capítulo IX. Universidad César Vallejo*. Lima (Perú), 2012, pp. 1-42.

ANÓNIMO, “La Caída del Imperio Napoleónico” en *Revista Digital Arte-Historia*, Junta de Castilla-León. 2008. Sin numerar.

ANÓNIMO, “La edad de oro de la vela” en *Historia de la navegación desde el siglo XVIII hasta nuestros días*. Barcelona, 2001, pp. 1-27.

ANÓNIMO, “Perfil económico. Ron de caña.” *CEI-RD. Centro de Exportación e inversión de la República Dominicana*. Santo Domingo, 2005, pp. 1-9.

ANÓNIMO, *Boletín de la Sociedad Geográfica. Revista de Geografía colonial y mercantil. Actas de las sesiones celebrados por la sociedad y por su Junta Directiva. Volumen 10*, Madrid, 1913.

ANONIMO, *Diario Trascarton. La Paternal, Villa Mitre y alrededores. Año 19, n° 220*, julio 2011. Buenos Aires (Argentina).

ANÓNIMO, *Disertación sobre el descubrimiento de Terranova leída en 1772 en la Real Sociedad Vascongada de los Amigos del País*. AGS, Estado, legajo 7.014-39,1).

ANÓNIMO, documento recabado en “Decreto 35/2002 de 5 de febrero por el que se declara Bien de Interés Cultural, con la categoría de Conjunto Histórico, las Minas de la Reunión, sitas en Villanueva del Río y Minas (Sevilla).” En *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA) n° 28. Consejería de Cultura*, Sevilla 7 de marzo de 2002, página 3612.

ANÓNIMO, *Historia de la minería del Perú. Compendio de yacimientos minerales del Perú*. Ingemnet, Lima, 2012.

ANTOLÍN CANO, Carlos, “Una contienda diplomática en el reinado de Carlos IV, las relaciones hispano-portuguesas en el período 1780-1802” en *Hispania. Revista Española de Historia*. Tomo 43. N° 153, Madrid, 1982, pp. 65-87.

AQUINO PÉREZ, M.C. Gildardo, “Producción de grana cochinilla” en *Revista Sistema de Agronegocios de Traspatio, n° 7*, México, 1995, pp. 1-8.

ARAGÓN FONTENLA, Miguel, “Rendición de la escuadra francesa de Rossilly (14 de junio de 1808)” en *Revista General de Marina*, volumen 255, números 8 y 9. Madrid, 2008, pp. 329-348.

ARCHER, Christon, “Las tropas expedicionarias españolas en la guerra de independencia de México, 1810-1822” en *Revisión histórica de la guerra de la Independencia en Veracruz*. Juan Ortiz Escamilla coordinador, Universidad Veracruzana, México, 2008, pp. 197-228.

ARCILA FARÍAS, Eduardo, *Economía colonial de Venezuela, Tomo I*. Caracas, 1973.

ARDELL ARGILÉS, Josep María, “La Arquitectura de ladrillos del siglo XIX: racionalidad y modernidad.” En *Revista del CSIC Informes de la construcción, vol. 44, n° 421*, Madrid, septiembre/octubre, 1992, pp. 5-15.

ARDIT LUCAS, Manuel, *Revolución liberal y revuelta campesina: un ensayo sobre la desintegración del régimen feudal en el País Valenciano (1793-1840)*. Valencia, 1977.

ARRARÁS SOTO, Francisco, “Artesanía salacena en el siglo XIX. La construcción de remos en Ochagavía.” En *Cuadernos de etnología y etnografía de Navarra, año n° 6, n° 18*, Pamplona, Navarra, 1974, pp. 427-432.

ARREGUI MARTÍNEZ-MOYA, Salvador, “Las relaciones comerciales entre España y Cuba en vísperas del movimiento emancipador americano (1803-1810)” en *Revista Anales. Volumen 38 (3.)*, Murcia, 1980, pp. 173-198.

ARTOLA GALLEGO, Miguel, *Historia del reinado de Fernando VII, tomo XXVI de la Historia de España*, dirigida por Menéndez Pidal, Madrid 1969.

ATIENZA PEÑARROCHA, Antonio, “Los franceses se rinden”. (Guerra de la Independencia) en *Revista La Aventura de la Historia, n° 116*, Madrid, junio de 2013, pp. 82-87.

- BALBI, Adrien, *Compendio de Geografía Universal redactado bajo un nuevo plan, con presencia de los últimos tratados de paz y los descubrimientos más recientes*. Traducida del francés por D. Sebastián Fábregas. Tomo II. Madrid 1836.
- BALMACEDA ABRATE, José Carlos, “La industria papelera de Mijas en tiempos de la industrialización malagueña” en *Cilniana. Revista de la Asociación Cilniana para la defensa y Difusión del Patrimonio Cultural*, nº 16, Málaga 2003, pp. 81-102.
- BARALT PÉREZ, Rafael María, *Resumen de la Historia de Venezuela, Tomo II*, Caracas, 1975.
- BAIROCH, Paul, *Commerce Extérieur et Developpement Economique de l' Europe 1800-1850*, París, 1976.
- BARQUÍN GIL, Rafael: *Estudio regional de los precios del trigo en España (1765-1855)*, UNED. Madrid, 2001.
- BARRACHINNI, Hugo / ALTEZOR FUENTES, Carlos, “El Montevideo colonial” en *Historia urbanística de la ciudad de Montevideo: desde sus orígenes hasta nuestros días*. Montevideo (Uruguay), 2010, pp. 11-35.
- BARRERA BASSOLS, Narciso, “Los orígenes de la ganadería en México” en *Revista Ciencias*, nº 44, octubre-diciembre de 1996, México D.F. , pp. 14-27.
- BARROSO PEÑA, Gonzalo, *Las relaciones entre Montevideo y Buenos Aires previas al proceso independentista de la Banda Oriental*. Sevilla, 2011.
- BARTROLÍ BRUGUÉS, Jaume, *Lisboa. La ciudad que navega*. Lisboa, enero de 2013.
- BAUDOT MONROY, María, “Asientos y política naval. El suministro de víveres a la Armada al inicio de la guerra contra Gran Bretaña (1739-1741)” en *Studia Historia. Historia Moderna*, nº 35, Salamanca 2013, pp. 127-158.
- BAYARRI, Laura, En *El diario.es. Diario de Prensa Digital S.L. Actualidad*. Agencia EFE. París, 6 de julio de 2013. Sin numerar.
- BELLÓN LÓPEZ, Sebastián, “Las minas de azufre de Hellín” en *Revista Añil*, nº 25. Universidad de Castilla-La Mancha, Ciudad Real, 2003, pp. 63-65.
- BENAUŁ BERENGUER, Josep M., “Los orígenes de la empresa textil lanera en Sabadell y Terrassa en el siglo XVIII.” En *Revista de Historia Industrial nº 1*, Barcelona 1992, pp. 39-62.
- BENNASSAR, Bartolomé, *la América española y la América portuguesa. Siglos XVI-XVIII*, Madrid, 2004.
- BERENGUER BARCELÓ, Julio, *Historia de Alcoy*. Tomo I. Alcoy (Alicante) 1977.
- BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio Miguel, “Andalucía liberal (1808- 1923)”. *Historia de Andalucía, Volumen VIII*. Barcelona, 2006, pp. 12-71.
- BERTAUX, Pierre, “La colonización francesa. Senegal” en *Historia Universal del siglo XXI*, Madrid, 1994, pp.160-187.
- BILBAO BILBAO, Luis María / FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano, “Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)” en *La economía española al final del Antiguo Régimen. Tomo III. Manufacturas* (P. Tedde, ed.). Madrid, 1982, pp. 135-229.
- BILBAO BILBAO, Luis María “La siderurgia vasca, 1700-1885. Atraso tecnológico, política arancelaria y eficiencia económica” en *Antecedentes próximos de la sociedad vasca actual. Actas del IX Congreso de la Sociedad de Estudios Vascos*, Ed. Sociedad de Estudios Vascos San Sebastián, 1983, pp. 79-93.
- BIRMINGHAM, David, *Historia de Portugal*, Madrid, 2005.
- BLANCO NÚÑEZ, José María, “La tragedia de las fragatas de Bustamante y la declaración de guerra contra Inglaterra” en *Revista General de Marina. Bicentenario de Trafalgar, Tomo 249, Ministerio de Defensa*. Madrid, agosto- septiembre 2005, pp. 67-78.

- BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ, Carmen, “Comerciantes y desarrollo urbano: la ciudad y el puerto de Veracruz en la segunda mitad del siglo XVIII” en *Tiempos de América. Revista de Historia, Cultura y territorio.*, nº 5-6. Castellón, 2000, pp.21-36.
- BOERGER, Alberto, “Génética Fitotecnia Rioplatense” en *Investigaciones Agronómicas*, volumen nº 2, Montevideo 1943.
- BOTELLA GÓMEZ, Ana, “La Industria papelera: su localización en el País Valenciano” en *Cuadernos de Geografía*, nº 29. Valencia, 1981, pp. 165-181.
- BOURGOING DE VILLEFORE, Joseph François, *Tableau de l’Espagne moderne*, vol III, París 1807.
- BRAVO, Francisco, *Observaciones sobre la raicilla, que en lengua Indígena llaman zarzaparrilla*. Puebla (México) 2011.
- BRITO FIGUEROA, Federico, *Historia económica y social de Venezuela. Tomo I*. Caracas, 1966.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, “Cádiz entre dos siglos (XVIII-XIX): el testimonio de sus hombres de negocio. La crisis y su repercusión peninsular.” en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (coords.) *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, 2004, pp. 299-320.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, “La colonia comercial sueca en el Cádiz del siglo XVIII. Los Bolh.” En *Comercio y Navegación entre España y Suecia. Siglos XI-XIX*. Coordinador Alberto Ramos Santana, Cádiz, 2009, pp. 145-162.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, “Los siglos decisivos. Las interioridades del comercio.”, en Francisco Javier Lomas Salmonte. *Historia de Cádiz*, Madrid, 2005, pp. 283-495.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, 2005.
- CABRAL DE SOUSA, George F. “La Cámara Municipal de Recife (1710-1822): perfil de una élite local en la América portuguesa.” En *Boletín Americanista*, año LVII, nº 58, Barcelona, 2008, pp. 51-76.
- CABRAL DE SOUSA, George F., “Recife Post-Bellum: calles, ríos y puentes de una ciudad de la América portuguesa.” En *De urbe indiana. Ensayos sobre ciudades y urbanismo en Brasil y en la América hispana*. Editores Julio Sánchez Gómez y José Manuel Santos Pérez, Salamanca, 2010, pp. 91-112.
- CABRERA PABLOS, Francisco Ramón, *El puerto de Málaga en el siglo XVIII*. Málaga, 1986.
- CAJAMARCA AJILA, Mónica Marianela/ CHANCUSIG TOMALO, Luis Franklin, “Mármol” en *Diseño de un catálogo con ilustraciones digitales para el mejoramiento del diseño artesanal en el área de la cerámica, vidriería y marmolería en la provincia de Cotopaxi*. Tesis de Grado. Universidad Técnica de Cotopaxi. Lacatunga (Ecuador), agosto de 2011.
- CALATAYUD GINER, Salvador, “El Estado en los campos. La regulación del cultivo del arroz en la España del siglo XIX” en *Revista de Investigaciones de Historia Económica*, nº 8, Valencia, 2012, pp. 41-51.
- CALDUCH CERVERA, Rafael, “La estructura económica internacional del siglo XIX” en *Revista Estudios Internacionales de la Complutense*. Volumen 8, nº 3. Madrid, 2006, pp. 35-81.
- CALLEJA FERNÁNDEZ, José Gregorio/ GALLEGO PALOMARES, José Ángel, *La Guerra de la Independencia. Historia bélica, pueblo y nación en España (1808-1814)*. Salamanca, 2008.
- CALOSCI Laura, “La transformación del comercio mediterráneo durante la primera mitad del siglo XIX. El caso de Barcelona y Génova” en *Mediterráneo e Historia*

- Económica. Volumen nº 7.* Jordi Nadal y Antonio Parejo, coordinadores. Almería 2005, pp. 164-183.
- CALVO, Alberto. “La Economía. La Venezuela del café (1800-1846)” en *Multienciclopedia de Venezuela. Tomo IV*, Caracas (Venezuela), 2003, pp. 36-40.
- CALVO GARCÍA-TORNEL, Francisco, “Notas sobre el estado de la agricultura venezolana en el período pre-independientista” en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia, LXV, nº 258*, Caracas (Venezuela), 1982, pp. 375-388.
- CALVO GARCÍA-TORNELL, Francisco, “Agricultura comercial venezolana en la etapa de liquidación colonial” en *Paralelo 37. Revistas de Estudios Geográficos*, Almería, 1984-1985, (8-9), pp. 137-148.
- CANO GARCÍA, Gabriel, / JORDÁ BORRELL, Rosa, “Antiguos puertos e islas en el litoral andaluz. Cartografía, Toponimia e Historia” en *Cuadernos de Geografía nº 73/74*, Valencia, 2003, pp. 39-54.
- CAPRA, Carlo, “El final del Antiguo Régimen en Italia (1780-1820)” en *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos. Nº VII*, Madrid, 2008, pp. 115-134.
- CARDOZO GALUÉ, Germán, “Maracaibo: construcción de la identidad regional en el siglo XIX” en *Revista de Historia y Ciencias Sociales. Volumen 21, nº 84*. Caracas, octubre 2003, pp. 483-502.
- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe, “El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII” en *Revista de Historia Española, volumen 59, nº 201*. Madrid, 1999, pp. 269-304.
- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe, “Cádiz y el Báltico. Casas comerciales suecas en Cádiz (1780-1800)” en *Comercio y navegación entre España y Suecia. (Siglos X-XX)* en Alberto Ramos Santana, coordinador. Cádiz, 2000, pp. 317-345.
- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe, *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*. Cádiz, 1997.
- CARRETERO GARCÍA, María del Carmen, “El comercio español con Puerto Rico: 1809-1814. Etapa de la Regencia Española” en *Revista de Estudios de Historia Social y Económica de América nº 11*, Alcalá de Henares, 1986, pp. 265-293.
- CARRIÓN, María Elena, “La Real Cédula de Gracias (1815)” en *Arqueología e Historia. Historia. Evolución del siglo XIX. Enciclopedia de Puerto Rico*. 12 de septiembre de 2014. <http://www.encyclopediapr.org>. Sin numerar.
- CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia, Conferencia “El impacto de la Guerra de la Independencia en las relaciones comerciales con Filipinas” en el Seminario *El comercio y la actividad mercantil en Cádiz durante la guerra de la Independencia*. Varios autores. Cádiz, 10 de julio de 2010.
- CASTRO FIGUEROA, Andrés Mauricio, *Manual de Exportaciones: La Exportación en Colombia*. Bogotá, 2008.
- CAYUELA FERNÁNDEZ, José / POZUELO REINA, Ángel, *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*. Barcelona, 2004.
- CAYUELA FERNÁNDEZ, José, “Ejército e Hidrografía. Nelson y el bloqueo de Cádiz en los preliminares de Trafalgar” en Agustín Guimerá Ravina y José María Blanco Núñez (eds.) *Guerra Naval en la Revolución y el Imperio*. Madrid, 2008, pp. 227-252.
- CHAUCA GARCÍA, Jorge, “Irlandeses en el comercio gaditano-americano del Setecientos” en *Extranjeros en la España Moderna. Actas del I Coloquio Internacional*, Málaga 28-30 noviembre de 2002. Editores: María Begoña Villar García y P. Pezzi Cristóbal, Málaga 2003, pp. 267-277.
- CHAVES PALACIOS, Julián, “Desarrollo tecnológico de la Primera Revolución Industrial” en *Norba Revista de Historia, volumen 17*, Extremadura 2004, pp. 93-109.

- CHOCANO, Magdalena / CONTRERAS, Carlos / QUIROZ, Francisco / MAZZEO, Cristina / FLORES, Ramiro, *Compendio de Historia Económica del Perú. III Tomo Economía del Período Colonial Tardío*, Lima (Perú), 2010.
- COLL OLIVA DE HURTADO, Atlántida, “Oaxaca: geografía histórica de la granacochinilla” en *Boletín de Investigaciones Geográficas*, n° 36, México 1998, 71-82.
- COLLADO TRABANCO, Pablo, “Tipología del ladrillo” en *Control de ejecución de tabiquerías y cerramientos*. Valladolid, 2005, pp. 45-49.
- COLLADO VILLALTA, Pedro “El impacto americano en la bahía: la inmigración extranjera en Cádiz, 1709-1819”. *Actas de las Primeras Jornadas de Andalucía y América*. Huelva 1981, pp. 49-74.
- COMELLAS GARCÍA-LLERA, José Luis, “La crisis económica” en José Luis Comellas García-Llera (coord.) *Historia General de España y América. Del Antiguo al Nuevo Régimen hasta la muerte de Fernando VII. Vol XII*, Madrid, 1989, pp. 82-123.
- CONDE DE MORETTI, *Manual alfabético razonado de las monedas, pesos y medidas de todos los tiempos y países con las equivalencias españolas y francesas*, Madrid, 1828.
- CONTRERAS CARRANZA, Carlos, “Buenos para la guerra, malos para la paz: el legado económico de la independencia en el Perú”. En Susana Bandieri, comp., *La historia económica y los procesos de independencia en la América hispana*. Buenos Aires, 2010, pp. 269-297.
- CONTRERAS SÁNCHEZ, Alicia del Carmen, “El palo de tinte, motivo de conflicto entre dos naciones, 1670-1802” en *Historia de México. Volumen XXXVII, n° 1*, México 1987, pp. 49-74.
- CONTRERAS SÁNCHEZ, Alicia del Carmen, “Los circuitos comerciales del palo de tinte (1750-1807)” en *España y Nueva España: sus acciones transmarítimas: memorias del I simposio internacional, celebrado en la ciudad de México, del 23 al 26 de octubre de 1990*. México, 1991, 171-199.
- CÓRDOBA PARDO, Alberto / RODRÍGUEZ BOUZA, Ángeles, *La minería en Nueva Granada: Notas Históricas: 1500-1810*. Madrid, 1992.
- CORONAS VIDA, Luis Javier: “Relaciones comerciales entre el País Vasco y Castilla la Vieja en la Edad Moderna: un panorama de la investigación reciente” en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, n° 39, San Sebastián, 2005, pp. 11-46
- CORTÉS MELGAR, María Francisca, “Sobre el origen de la feria de Tarifa” en *Aljaranda: revista de estudios tarifeños*, n° 42. Servicio de Publicaciones del Excmo. Ayuntamiento de Tarifa, 2001, pp. 20-24.
- COVARRUBIAS VELASCO, José Enrique, *La moneda de cobre en México, 1760-1842: un problema administrativo*. México 2000.
- CRESPO SOLANA, Ana “El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1723)” en *Revista de investigaciones de Historia económica*, n° 8, Madrid, 2007, pp. 45-76.
- CRESPO SOLANA, Ana, “Comercio economía y finanzas: las comunidades mercantiles y el mantenimiento de los sistemas comerciales de España, Flandes y la República holandesa (1648-1750)”, en *España y las 17 provincias de los Países Bajos*. Coordinadores: Ana Crespo Solana y Manuel Herrero Sánchez, *Actas de Congreso Internacional*, vol. II. Córdoba 27 a 29 de junio de 2002, pp. 443-468.
- CRESPO SOLANA, Ana, *El comercio entre Ámsterdam y Cádiz (1713-1768)*. Madrid, 2000.
- CRESPO SOLANA, Ana, *Entre Cádiz y los Países Bajos. Una comunidad mercantil en la ciudad de la Ilustración*, Cádiz, 2001.
- CROSBY, Alfred W., *Estados Unidos, Rusia, el cáñamo y Napoleón: el comercio estadounidense con Rusia y el Báltico, 1783-1812*. Ohio, 1965.

CUBERO SALMERÓN, José Ignacio, “Variedades tradicionales de leguminosas de grano para alimentación humana.” En J.E. Hernández Bermejo & J. León (eds.): *Cultivos marginados, otra perspectiva de 1492. Colección FAO Producción y protección vegetal*, n° 26, pp. 289-301. FAO. Roma.

CUENCA TORIBIO, José Manuel, *La Guerra de la Independencia: un conflicto decisivo (1808-1814). 2ª Edición*, Madrid 2006,

CURTOYS DE ANDUAGA, José, “Comercio e industria” en *Memorias sobre el reino de Prusia*. Madrid, 1844, pp. 129-130.

D.M.O. y D.F.P., *Tesoro del Comercio o sea Biblioteca Mercantil que comprende todos los conocimientos útiles y necesarios a los comerciantes*. Obra publicada bajo los auspicios de la Real Junta de Comercio de Cataluña. Tomo VII, Barcelona 1837.

DAMIRÓN VELÁZQUEZ, Rafael, *La vainilla y su cultivo*. Veracruz, diciembre 2004.

DÁVILA QUEVEDO, Javier “El sector. La Hojalata” en *Gaceta Industrial. Informativo Semanal de la Sociedad Nacional de Industrias*, n° 98. Instituto de Estudios Económicos y Sociales. Lima (Perú), 2009, página 3.

DE AZCÁRRAGA PALMERO, Manuel, *La libertad de comercio en las Islas Filipinas*. Madrid, 1871,

DE CASTRO Y ROSSI, Adolfo, *Cádiz en la Guerra de la Independencia*. Cádiz, 1864.

DE CASTRO Y ROSSI, Adolfo, *Historia de Cádiz y su provincia desde los remotos tiempos hasta 1814*. (Reproducción facsimilar), Sevilla, 2007.

DE DIEGO GARCÍA Emilio, *Guerra de la Independencia ¿un conflicto sorprendente?. Cuadernos de Historia n° 110*, Madrid, 2010.

DE DIEGO GARCÍA, Emilio, “La ganadería” en *Puerto Rico bajo la administración española durante la primera mitad del siglo XIX*. Tesis Doctoral. Madrid, 2010, pp. 352-356.

DE DIEGO GARCÍA, Emilio, “El mar en la Guerra de la Independencia” en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Volumen extraordinario, Madrid, 2007, pp. 59-76.

DE EPALZA FERRER, Mikel, / SLAMA GAFSI, :Abdel- Hakim, “Relaciones entre España y Túnez en el siglo XIX: Nueva documentación y síntesis.” *Anales de Historia Contemporánea N° 23*, Alicante, marzo de 2007, pp. 259-276.

DE GORTARI RABIELA, Hira / PALACIOS OLIVARES, Guillermo, “El comercio novo-hispano a través de Veracruz (1802-1810)” en *Revista de Historia Mexicana. Volumen XVII, n° 3*, México, 1968, pp. 427-454.

DE JUAN-GARCÍA AGUADO, José María, *La carpintería de ribera en Galicia*, La Coruña, 2001.

DE LA CRUZ BAHAMONDE, Nicolás, *De Cádiz y su comercio. Tomo XII. El viaje de España, Francia e Italia.*, Cádiz, 1997.

DE LA REZA GUARDIA, Germán Adolfo, “Atomización de la América española: entre la necesidad y la contingencia” en *Araucaria: Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades. Año 12, N° 23, primer semestre*, México, 2010.

DE LA SAGRA PERIS, Ramón Dionisio, “Sobre el añil de Guatemala, cultivado en el jardín botánico de La Habana, y las experiencias que en el mismo se han hecho para fabricarlo por el método de la India.” En *Anales de Ciencias, Agricultura, Comercio y Artes*, La Habana, 1828, pp. 127-140.

DE LA SAGRA Y PERIS, Ramón Dionisio, *Historia económica-política y estadística de la isla de Cuba: o sea de sus progresos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas*. La Habana, 1831.

DE LA SERNA HERRERA, Juan Manuel, *El Caribe en la Encrucijada de su Historia (1780-1840)*. México, 1993.

- DE LA SIERRA FERNÁNDEZ, Lorenzo Alonso, “Mármoles italianos en Cádiz durante el siglo XVIII. Un retablo de Alesandro Aprile” en *Revista Atrio*, nº 7, Utrera (Sevilla) 1995, pp. 57-66.
- DE LA TABLA DUCASSE, Javier, *El comercio exterior de Veracruz 1778-1821. Crisis de dependencia*. Sevilla, 1978.
- DE LA TABLA DUCASSE, Javier, *Memorias políticas y económicas del consulado de Veracruz. (1796-1822)*. Sevilla, 1985.
- DE LABORDE Alexandre Louis Joseph, *Itinerario descriptivo de las Provincias de España: Andalucía*. Valencia, 1816.
- DE LORENZO, José, / DE MURGA, Gonzalo, / FERREIRO, Martín. *Diccionario marítimo español*. Madrid, 1864.
- DE MIÑANO Y BEDOYA, Sebastián, *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal dedicado al Rey Ntro. Señor. Tomo V*. Madrid 1826.
- DE OCERÍN GARCÍA, Enrique, “Apuntes para la Fábrica de Artillería de Sevilla” en *Revista de Historia Militar*, nº 19, año IX, Madrid 1965, pp. 7-48.
- DE ONÍS GONZÁLEZ-VARA, Luis, *Memoria sobre las negociaciones entre España y los Estados Unidos de América que dieron motivo al tratado de 1819*. Madrid, 1820.
- DE PAULA MELLADO, Francisco, *Enciclopedia Moderna. Diccionario Universal de Literatura, Ciencias, Artes, Agricultura, Industria y Comercio. Tomo nº 26*, Madrid, 1833.
- DE PAZ SÁNCHEZ, Manuel Antonio, “Canarias y América. Aspectos de una vinculación histórica” en *Anuario americanista europeo*, nº4/5, Madrid, 2006-2007, pp. 197-211.
- DE PRADO Y TORRES, Pedro, *La Ilustración: Periódico universal. (Los anales de la guerra)* Valladolid, 13 de febrero de 1833.
- DE SOLANO, Francisco, “La imagen de Venezuela vista por el militar profesional (1815-1820)” en *Estudios Latinoamericanos*, 6, p. II . Caracas, 1980, pp. 241-278.
- DE VEGA DOMÍNGUEZ, Jacinto, “Notas sobre la tierra en la villa de Huelva a mediados del siglo XVIII” en *Studia Histórica. Historia Moderna*, nº 5, Salamanca, 1987, pp. 299-311.
- DEL MORAL ITUARTE, Leandro, “Un intento frustrado de acondicionamiento del Guadalquivir: la actuación de la Real Compañía de navegación en la primera mitad del siglo XIX: nuevas aportaciones y replanteamiento geo-histórico de un tema político” en *Persée, Revistas Científicas: Mélanges de la Casa Velázquez*, nº 25, Sevilla, 1989, pp. 327-353.
- DEL MORAL VEGA, José, *El cultivo del garbanzo. Diseño para una agricultura sostenible*. Madrid, 1996.
- DEL VALLE SANTORO, Eusebio María, “Recursos de la producción en Francia e Inglaterra” en *Revista Económica de Madrid. Periódico mensual consagrado a las cuestiones agrícolas, fabriles, comerciales y rentísticas*. Madrid, 1842, pp. 144-395.
- DEMERSON, Paula, “3 años de movimiento portuario en Ibiza (1752-1754)” en *Revista del Departamento de Ciencias Históricas y Teoría de las Artes. Vol. 31*, Mallorca, 2006, pp. 397-406.
- DEVY-VARETA, Nicole, “La investigación en la Historia Forestal portuguesa en los siglos XIX y XX. Orientaciones y lagunas.” En *Historia agraria. Revista de agricultura e historia rural*, nº 18, Murcia 1999, pp. 57-94.
- DI MEGLIO, Gabriel, “Algunas claves de la Revolución en el Río de la Plata (1810-1820)” en *Bicentenario de la Independencia de América Latina*. Presentadores. Hendrik Kraay / Jurandir Malerba. *Revista do Estudos Iberoamericanos. Volumen 36, nº 2*. Porto Alegre (Brasil), julio-diciembre 2010, pp. 266-287.

DÍAZ DÍAZ, Francisco José, / GÓMEZ MUÑOZ, Luis Alberto, *Atlas enciclopédico digital de barcos de guerra*. León, 1999.

DÍAZ MERCHÁN, José Andrés / Ávila Lina, María, “Sondeo del mercado mundial de Añil (*Indigofera* spp).” *Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt*. Bogotá, Colombia, 2002, pp. 1-12.

DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel, “El informe de Bernardo Ricarte: Administración directa del suministro de jarcia para la Armada Real.” En *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)* (coords.) Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, Madrid 2009, pp. 232-248.

DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel, *Lo legal y lo ilegal en la contratación del asiento de jarcia para la Armada Española*. En *Tiempos Modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, Vol. 2, nº 2, Barcelona, 2001.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, *Orto y ocaso de Sevilla*, Sevilla, 1974.

DOMÍNGUEZ, CRISTÓBAL Carlos M., “El café en el acontecer histórico de Puerto Rico” en *Revista Acta científica*, nº 20 (1-3), San Juan (Puerto Rico), 2006, pp. 43-46.

DOREL FERRÉ, Gràcia, “Los orígenes del capital industrial catalán: el ejemplo de la familia Puig de Vilanova i la Geltrú.” En *Revista de Historia Industrial*, nº 8, año 1995, pp. 173-192.

DOVAL HUECAS, Gregorio, “El nacimiento de la ganadería tejana” en *Breve historia de los Cowboys*, Madrid, 2009, pp. 14-23.

DUBERT GARCÍA, Isidro “Comercio y tráfico marítimo en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1820.” En *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 17, Santiago de Compostela, 2008, pp. 211-243.

EBERHARD, Urban, *1.000 barcos: los barcos de vela, barcos de vapor y trasatlánticos más conocidos de todos los tiempos*. Barcelona, 2007.

EGEA IBÁÑEZ, José, *Sistema agrario: proyecto evolutivo estable*. Madrid, 2005.

ELÍAS CARO, Jorge Enrique, “El desarrollo portuario de Santa Marta y su incidencia en el crecimiento económico y social de la ciudad: 1770-1860” en *El Desarrollo Portuario de Santa Marta y su incidencia en el crecimiento económico y social de la ciudad, a partir de un estudio Cliométrico: Siglos XVIII – XX*. Santa Marta (Colombia), Junio 2008, pp. 1-23.

ENCISO RECIO, Luis Miguel, “La América anglosajona, francesa y portuguesa. Las bases del poder material: comercio e industria”. *Historia Universal. Siglo XVIII. Volumen VII*, Barcelona, 1991, pp. 2818-2820.

ERENCHUN, Félix, *Anales de la isla de Cuba: Diccionario administrativo, económico, estadístico y legislativo* La Habana 1855.

ESCALANTE GONZALBO, Pablo / GARCÍA MARTÍNEZ, Bernardo / JÁUREGUI FAIG GARICOITS, Juan Francisco, *Sistema electoral y gobernabilidad en Uruguay*, Montevideo, 1996.

FRÍAS, Luis Antonio, *Nueva historia mínima de México*. México, 2004.

ESDAILE, Charles, *La Guerra de la Independencia. Una nueva historia*, Barcelona 2004.

ESPIGADO TOCINO, Gloria, “El comercio gaditano a fines del siglo XIX: Análisis de un año de actividad portuaria” en *Trocadero nº 4*, Cádiz 1992, pp. 157-196.

ESPINOSA, Pedro Celestino, *Manual de construcciones y albañilería*, Madrid 1859.

ESPINOZA MORALES, Jorge, *Minería boliviana: su realidad*. La Paz (Bolivia), 2010.

ESTÉVEZ, José Jerónimo, “Bebidas estimulantes: café, té, cola, mate y cacao”, en *Revista Anales de la Real Academia de Ciencias Veterinarias de Andalucía Oriental (RACVAO)*. Vol. 6, Córdoba, 1993, PP. 85-112.

- FAIG GARIKOÏTS, Juan Francisco, *Sistema electoral y gobernabilidad en Uruguay*. Montevideo, 1996.
- FARIÑA GUITIAN, Francisco, *Historia de la navegación*, Madrid, 1950.
- FELIP VIDAL, Victoriano, *El tabaco: su historia, su estancamiento*. 3ª edición. Madrid, 1857.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Diccionario marítimo español*, Madrid, 1834.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO ECHEVARRÍA, Nadia, *Las balanzas del comercio exterior de La Habana, (1803-1807)*, Bilbao, 2000.
- FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, Bernabé, “Problemas de la agricultura de Honduras a comienzos del siglo XIX” en *Revista de temas americanistas* n° 7, Sevilla, 1990, pp. 23-27.
- FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, Bernabé, *El gobierno del intendente Anguiano en Honduras (1796-1812)*. Sevilla, 1997.
- FERNÁNDEZ PASCUA, Delfina, “Ramón Power, primer americano vicepresidente y presidente interino de las Cortes de Cádiz” (Discurso de ingreso como Académica Correspondiente en Puerto Rico) en *Revista Digital de la Real Academia Hispanoamericana de las Ciencias, las Artes y las Letras (RAHA)*, n° 2. Cádiz, 2012.
- FERRANDIS TORRES, José, “Cordobanes y Guadamecíes”, en *Sociedad Española de Amigos del Arte. Catálogo Ilustrado de la Exposición*. Universidad Autónoma de Barcelona. Madrid, 1955, pp. 131.
- FERSMAN, Alexander Eugevish, “El azufre, propulsor de la industria química” en *Geoquímica recreativa. Capítulo 13*, Barcelona, 1988, pp. 1-38.
- FIGUERAS, Manuel/ GARCÍA, Mario, *Navíos y veleros. III Volumen. Historia, modelos y técnicas*. Barcelona, 1993.
- FISHER, JOHN ROBERT, *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid, 1993.
- FISHER, John Robert, *El Perú Borbónico 1750-1824*. Lima, 2000.
- FISHER, John Robert, *Minas y mineros en el Perú colonial 1776-1824*. Instituto de Estudios Peruanos. Lima 1977.
- FLORES MORENO, Francisco, *Ensayo médico-práctico sobre la fiebre amarilla*, Cádiz 1813.
- FLORIDO DEL CORRAL, David “Las almadrabas andaluzas: entre el prestigio y el mercado”, in Chic, G. (dir.), *Economía de prestigio vs. Economía de mercado*. Sevilla, 2007, 193-214.
- FRANCH BENAVENT, Ricardo, “La inmigración italiana en la España moderna” en *Actas del coloquio. “La inmigración en España.”* Santiago de Compostela, 6-7 de noviembre de 2003, pp. 103-145.
- FRANCH BENAVENT, Ricardo: “Los negocios de una gran empresa sedera en la Valencia del siglo XVIII, La Compañía de Nuestra Señora de los Desamparados.” En *Revista de Historia Económica. Año XIV. N° 3, Otoño- Invierno*, Madrid, 1996, pp. 557-589.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, “La Marina en la Guerra de la Independencia” en *Revista General de Marina. Vol 255, Agosto-Septiembre, números 8 y 9*, Madrid, 2008, pp. 257-266.
- GABRIEL GARCÍA, José, *Compendio de la Historia de Santo Domingo. Tomo II. 4ª edición. V parte. “Segunda Era de España. Libro I. Período de la reconstrucción.”* Santo Domingo (República Dominicana), 1968.
- GALEANO, Eduardo, *Las venas abiertas de América Latina*. Madrid, 2008.
- GALIBERT, León, *Historia de la República de Venecia*, Madrid, 1857.

GALLARDO CRUZ, Fernando, “El castaño en el parque natural Sierra Norte de Sevilla” en *Montes, revista de ámbito forestal*, nº 69, Madrid 2002, pp. 18-24.

GAMERO ROJAS, Mercedes / FERNÁNDEZ CHAVES, Manuel Francisco, “Los negocios” en *Irlanda y el Atlántico Ibérico. Movilidad, participación e intercambio cultural*. Editores: Igor Pérez Tostado/Enrique García Hernán: Valencia, 2010, pp. 11-12.

GAMERO ROJAS, Mercedes / FERNÁNDEZ CHAVES, Manuel Francisco, “Los inicios de la presencia irlandesa en el puerto interior sevillano” en *Irlanda y el Atlántico Ibérico. Movilidad, participación e intercambio cultural*. Editores: Igor Pérez Tostado/Enrique García Hernán: Valencia 2010, pp. 3-5.

GÁMEZ AMIÁN, Aurora, *Comercio colonial y burguesía mercantil “malagueña” (1765-1830)*. Málaga, 1992.

GÁRATE OJANGUREN, Montserrat, “Comercio exterior en el País Vasco (siglos XVIII-XIX)” en *Revista de Historia Contemporánea (Transición al siglo XIX)*, nº 2, Vitoria, 1989, pp. 165-178.

GARAVAGLIA, Juan Carlos / MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan, *América Latina de los orígenes a la Independencia. Tomo II. La sociedad colonial Ibérica en el siglo XVIII. Capítulo IX*. Barcelona, 2005.

GARCÍA BERNAL, Manuela Cristina, “Economía, sociedad y cultura. III. “Sobre el origen de las mercancías.” en *Historia General de España y América. América en el siglo XVIII. Los primeros Borbones. Tomo XI-1*. Coordinador Luis Navarro García, Madrid, 1989, pp. 236-237.

GARCÍA DELGADO, Francisco Javier, *Industrias cárnicas, territorio y desarrollo en Sierra Morena. La transformación del cerdo ibérico en las comarcas de Jerez de los Caballeros, Llerena y Azuaga (Badajoz), La Sierra, el Andévalo Occidental y el Andévalo Oriental (Huelva), la Sierra Norte (Sevilla) y Los Pedroches (Córdoba)*. Tesis Doctoral. Tomo II., Universidad de Huelva 2003.

GARCÍA ESTEBAN, Luis, “El comercio de la madera en el siglo XIX” en *Revista Digital AITIM (Asociación de Investigación Técnica de las Industrias de la Madera)*, nº 199. Madrid, 1999. Sin numerar.

GARCÍA FERNÁNDEZ María Nélica, *Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)*, Madrid, 2006.

GARCÍA FERNÁNDEZ, María Nélica, *Comunidad extranjera y puerto privilegiado. Los británicos en Cádiz en el siglo XVIII*, Cádiz, 2005.

GARCÍA FUENTES, Lutgardo, *Sevilla, los vascos y América. (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII.)* Bilbao 1991.

GARCÍA MOLINA, Jesús María, “La economía cubana desde el siglo XVI al XX: del colonialismo al socialismo con mercado.” *CEPAL. Serie estudios y perspectivas*. México D.F., 2005, pp. 56.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, “Estados Unidos, Cuba y el comercio de neutrales: los inicios del intervencionismo económico norteamericano en la América española” en *Revista de la Universidad Complutense*, vol. XXVI, nº 107. Madrid, 1977, pp. 117-42.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *Cádiz y el Atlántico. (1717-1778)*, Sevilla, 1976.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *Comercio colonial y guerras revolucionarias*. Sevilla 1972.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, “Estados Unidos, Cuba y el comercio de neutrales: los inicios del expansionismo norteamericano en la América española.”, en *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado. Problemas y debates*. Granada, 2003, pp.289-318.

GARRIDO HERRERO, Samuel Pascual, “Cáñamo gentil. Una indagación sobre los condicionantes del cambio técnico en la agricultura.” En *Revista de Historia Agraria* n° 36, Murcia 2005, pp. 287-310.

GARZÓN LÓPEZ, Ricardo / BOTINA NARVÁEZ, Mauro Adrián / BURBANO ROSERO, Edwin Fernando, “La utilización de la quina (cinchona sp.) en el tratamiento de enfermedades tropicales en el suroccidente colombiano durante principios del siglo XIX” en *Historia Hoy. Aprendiendo en el Bicentenario de la Independencia*. Bogotá (Colombia) 2009. pp. 1-30.

GEORGE, Pierre, *Diccionario Akal de Geografía*, Madrid, 2007.

GIBBONS, Tony, *La enciclopedia de los barcos*. Madrid, 2001.

GIL-BERMEJO GARCÍA, Juana, *Panorama histórico de la agricultura en Puerto Rico*, Sevilla, 1970.

GILLOW, John / SENTANCE, Bryan, *Tejidos del mundo: Guía visual de las técnicas tradicionales*. San Sebastián, 2000.

GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique, *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*. Valencia, 1981.

GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique, *El fin del Antiguo Régimen: el reinado de Carlos IV. Historia 16*. Madrid, 1996.

GIRARD, Albert, *El comercio francés en Sevilla y Cádiz en tiempo de los Habsburgo*, ed. original. Sevilla, 2006.

GIRARD, Albert, Le commerce de la cire et les relations hispano-marocaines jusqu’à la fin du XVIII siècle. *Bulletin de la Société d’Histoire Moderne*, 3 série, n° 22, Paris 1913.

GLODEL, Mezilas, “La revolución haitiana de 1804 y sus impactos políticos sobre América Latina” en *Revista Estudios de Filosofía Práctica e Historia de las Ideas*. Versión on-line. Volumen 11, n° 2. Mendoza -Estado de Veracruz- (México), 2009.

GODECHOT, Jacques, *Europa y América en la época napoleónica*, Barcelona, 1969.

GÓMEZ ALBA, Julio, “Historia económica, minera y geológica de la cuenca carbonífera de Surroca-Ogassa.” En *Monografías del curso de Ciencias Naturales n° 4*. Instituto de Cultura de Barcelona, 2007, pp. 262.

GÓMEZ BARCELÓ, José Luis, *Historia de Ceuta. De los orígenes al año 2000. De los Austrias al siglo XXI*. Varios autores. Ceuta, 2009.

GÓMEZ DÍAZ, Donato, “Aportación al estudio de las comunicaciones y su repercusión sobre la formación del mercado interior almeriense en el siglo XIX” en *Boletín del Instituto de Estudios Almerienses. Letras*. N° 7, Almería, 1987, pp. 95-108.

GÓMEZ ZOTANO, José, “La hojalatería en Málaga durante el siglo XVIII” en *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, n° 35, 2004, pp. 43-54.

GONZÁLEZ ARTEAGA, José, *El arroz en las marismas del Guadalquivir: evolución y problemática actual*. Sevilla, 2005.

GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo, “España “Boba”, España “Calavera” y España “Madre y Maestra” en *Clío. Órgano de la Academia Dominicana de la Historia*. Año 80, n° 182, 2011. Santo Domingo (República Dominicana), pp. 227-248.

GONZÁLEZ DÍAZ, Antonio Manuel, “Ordenanzas del Marquesado de Ayamonte, año 1702. Ordenación del territorio y regulación de los recursos” en *Huelva en su Historia. Volumen 12*. Huelva 2005, pp. 257-283.

GONZÁLEZ GORDON, Manuel María (marqués de Bonanza), *Jerez-Xerez-Scherry. Noticias sobre el origen de esta ciudad, su historia y su vino*. Jerez de la Frontera, 1970.

GONZÁLEZ LLANA, Manuel / VIGIL ESCALERA, Evaristo, *La Italia del siglo XIX: sus revoluciones, sus nombres célebres, su legislación, sus ciencias, su literatura, sus artes y su industria y comercio*. Madrid, 1861.

- GONZÁLEZ MATEO, José Luis, “¿Por qué se perdió la batalla?” en *Dossier Trafalgar. Revista de Historia Ubi Sunt?. Año VIII. N° 18*, Cádiz, 2005, pp. 38-45.
- GONZÁLEZ PACCIOTTI, Margarita, “La política económica virreinal en el Nuevo Reino de Granada: 1750-1810” en *Anuario colombiano de Historia Social y de la Cultura. Volumen 11*. Bogotá, 1983, pp. 129-186.
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel “La industria siderúrgica en el País Vasco: del Verlagssystem al capitalismo industrial” en Manuel Tuñón de Lara y otros: *La crisis del Antiguo Régimen e industrialización en la España del siglo XIX*. Madrid 1977, pp. 117-181.
- GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio / ROMERO MUÑOZ, Dolores / SÁENZ SANZ, Amaya, “Los caminos del mercurio de Almadén a Nueva España” en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica. Tomo III*, Guadalajara 2010, pp. 683-692.
- GONZÁLEZ, Lidia / LUVERÁ, Silvana, *Ciudad de Buenos Aires. Un recorrido por su historia*. Buenos Aires (Argentina), 2009.
- GONZÁLEZ, Miguel Ángel, “La confección de la pleita” en *Diario de Ibiza.es*. Ibiza, 28 de marzo de 2010.
- GRIS MARTÍNEZ, Joaquín / MULA GÓMEZ, Antonio José / HERNÁNDEZ FRANCO, Juan: “La Barrilla en el sureste peninsular a finales del siglo XVIII: producción y comercialización.” *Comunicación presentada al III Congreso de Historia Económica*, Alcalá de Henares (Madrid), 1985, pp. 211-224.
- GUERRERO ACOSTA, José Manuel, “El Duque de Albuquerque y la retirada del Ejército de Extremadura a la Isla de León” en *Revista de Historia Militar*, año LV, n° extraordinario, Madrid 2011, pp. 13-40.
- GUERRERO CANO, María Magdalena, “El contexto antillano y el centro hispano-ultramarino de Cádiz” en *Trocadero n° 20*, Cádiz, 2008, pp. 113-125.
- GUIARD LARRAURI, Teófilo, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de la Villa de Bilbao, vol III*, Bilbao 1914.
- GUILLAMÓN ÁLVAREZ, Francisco Javier, “Noticias sobre el comercio de la ciudad de Dantzig: la embajada del Conde de Aranda en Varsovia (1760-1762)” en *Anales de la Universidad de Murcia. Letras, volumen 40, n° 3-4*. Murcia 1982, pp. 259-290.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín/ ROMERO MUÑOZ, Dolores, *Puertos y Sistemas Portuarios (Siglos XVI-XX): en Actas del Coloquio Internacional. El Sistema Portuario Español*, Madrid, 1995.
- GUITIÁN RIVERA, Luis “La destrucción histórica del bosque en Galicia. Cap.7. La fábrica de curtidos.” En *Historia ecológica de Galicia. SEMATA. Ciencias Sociales y Humanidades. Vol. 13*. Editores: Luis Guitián Rivera/Augusto Pérez Alberti. Santiago de Compostela, 2001, pp. 105-166.
- GUITIÁN RIVERA, Luis, “La destrucción histórica del bosque en Galicia. Cap.5. La exportación de madera.” en *Historia Ecológica de Galicia. Revista Semata. Ciencias Sociales y Humanidades Volumen 13*. Editores: Luis Guitián Rivera y Augusto Pérez Alberti. Santiago de Compostela, 2001, pp. 105-166
- GUIVÉN FLORES, César, “La Real Cédula de Gracias de 1815 para Puerto Rico. Instrumento jurídico de reformas y cambios en la primera mitad del siglo XIX.” en *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, México, 1996, pp. 171-187.
- GULLÓN ABAO, Alberto José, / PORTELA MIGUÉLEZ, María José, “Los partes oficiales de la Vigía de Cádiz: Análisis y posibilidades de una fuente” en *Baluarte, n° 1*, Cádiz, 1994, pp. 63-78.
- GUTIÉRREZ CLAVEROL, Manuel / LUQUE CABAL, Carlos, *Recursos del subsuelo de Asturias*. Oviedo, 1993.

- GUTIÉRREZ Y POCH, Miquel, “Redes en la génesis y desarrollo de un distrito papeler catalán: el caso de Capellades (siglo XIX)” en *Investigaciones de Historia Económica*, n° 10, Barcelona 2008, pp. 69-96.
- GUTIÉRREZ Y POCH, Miquel, “Papel de fumar y mercado exterior: la historia de un éxito. Los casos de Capellades y Alcoy (1800-1936).” *Comunicación presentada a la sesión A-2: Empresas y distritos industriales en el mercado mundial del IX Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*. (Murcia 9 al 12 de septiembre de 2008), pp. 1-28.
- GUTIÉRREZ Y POCH, Miquel, “Tout le monde fume en Espagne. La producción de papel de fumar en España: un dinamismo singular, 1750-1936” Luis Alonso, Lina Gálvez y Santiago de Luxán (eds.): *Tabaco e Historia Económica. Estudios sobre fiscalidad, consumo y empresa (siglos XVII-XX)*, Madrid, Fundación Altadis, 2006, pp. 435-460.
- GUZMÁN CASADO, Gloria I. / GONZÁLEZ DE MOLINA, Manuel, “Sobre las posibilidades de crecimiento agrario en los siglos XVIII, XIX y XX. Un estudio de caso desde la perspectiva energética.” En *Revista de Historia Agraria*, n° 40, Murcia, 2006, pp. 437-470.
- GUZMÁN RAJA, Isidoro, “Normativa contable en la Armada Española durante el período 1700-1850: especial referencia a la administración de provisiones.” En *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, n° 5, Madrid, 2006, pp.65-146.
- HAMERLY, Michel T., *Historia social y económica de la antigua provincia de Guayaquil. 1763-1842*, Guayaquil, 1973.
- HAMILTON, Henning, “El corte y quema en la historia de los bosques suecos” en *Red Forestal para el desarrollo rural*, Documento n° 21f, Londres 1997, pp. 23-29.
- HARDOY, Jorge Enrique, *Cartografía urbana y colonial de América Latina y el Caribe*. Buenos Aires, 1991.
- HARING, Clarence Henry, *Comercio y Navegación entre España y las Indias*, México, 1979.
- HEERS, J., “La búsqueda de colorantes” en *Historia de la Ciencia y la Tecnología, Lecturas de Historia Mexicana 1*, México 1991, pp. 1-27.
- HERNÁNDEZ ANDREU, Juan: “Rasgos de la economía menorquina desde la época británica hasta mediados del siglo XIX” en *Documentos de trabajo de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Complutense*, n° 12, Madrid, 2000, pp. 1-34.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Rosaura, “Comercio entre México y las ciudades hanseáticas en 1842.” *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México. Volumen 1*, México, 1965, pp. 135-158.
- HERNÁNDEZ RUIGÓMEZ, Almudena, “Efectos de la guerra de la Independencia Española en la política estadounidense”. *Cuadernos dieciochistas*, n° 8, Salamanca, 2007.
- HOBSBAWM, Eric J., *Industria e Imperio. Una historia económica de Gran Bretaña desde 1750*. Barcelona 1982, pp. 37-58.
- IBARRA ROMERO, Antonio, *La organización del mercado interno colonial novohispano: La economía de Guadalajara, 1770-1804*. Puebla (México), 2000.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José, *La epidemia gaditana de fiebre amarilla de 1800*. Cádiz, 1987.
- JÁUREGUI, Luis, *La Real Hacienda de Nueva España: su administración en la época de los intendentes 1786-1821*, México, 1999.
- JIMÉNEZ CODINACH, Guadalupe, “Veracruz, almacén de plata en el Atlántico. La Casa Gordon y Murphy, 1805-1824” en *Historia Mexicana, volumen XXVIII núm 2*, El Colegio de México, México, 1986, pp. 325-353.

- JORDÁN REYES, Miguel, *La desforestación de la isla de Cuba durante la dominación española (1492- 1898)*. Tesis Doctoral. Madrid 2006.
- JUAN VIDAL, Josep, “Las relaciones mercantiles entre Mallorca y Cádiz en la Edad Moderna” en *Trocadero*, nº 12-13, Cádiz 2000-2001, pp.253-364.
- JUÁREZ MARTÍNEZ, Abel, “España, el Caribe y el puerto de Veracruz en tiempos del libre comercio (1789-1821).”, en *La palabra y el hombre*, nº 83, Veracruz, 1992, pp. 93-108.
- JUÁREZ MARTÍNEZ, Abel, “La decadencia de Cádiz y Veracruz, centinelas del monopolio peninsular 1800-1820” en *Revista La palabra y el hombre*, nº 40. Veracruz, (México) 1994, pp. 129-140.
- JUÁREZ MARTÍNEZ, Abel, “La polémica en torno al libre comercio en Veracruz (1800-1821)” en *Anuario IX*. Veracruz (México), 1994, pp. 45-56.
- JUMAR, Fernando Alberto, “El comercio Atlántico de Río de la Plata, 1680-1778. El circuito legal español. Las fuentes utilizadas y su tratamiento” en *América latina en la Historia Económica*. Volumen 11, nº 1, Buenos Aires 2004, pp. 11-36.
- JURADO DOÑA, Vicente, “La dehesa de la Sierra de Huelva: un patrimonio cultural, histórico y ambiental”, en *XXII Jornadas de la Comarca de la Sierra*, Higuera de la Sierra (Huelva), Diputación Provincial de Huelva, 2010, pp. 117-132.
- KATZ, Miguel, *Materiales y materias primas. El Azufre*. Ministerio de Educación. Instituto Nacional de Educación Tecnológica. Buenos Aires (Argentina), 2011.
- KAUKIAINEN, Yrjö, “Relaciones mercantiles e intercambios de información entre España y Finlandia antes de 1850”, en *Comercio y navegación entre España y Suecia (siglos X-XX)*. Coord. Alberto Ramos Santana, Cádiz, 2000, pp. 355-363.
- KELLENBENZ Hermann, “Relaciones comerciales entre Alemania y la costa oriental de España (fines de la Edad Media hasta el siglo XVIII)” en *Estudis: Revista de Historia Moderna*, nº 14, Valencia ,1988, pp. 246-261.
- KENT, Neil, *Historia de Suecia*, Madrid, 2008.
- KEREMITSIS, Dawn, *La industria textil mexicana en el siglo XIX*, México 1973.
- KILLICK, John P., “La revolución industrial en los Estados Unidos” en WP. Adams (compilador) *Los Estados Unidos de América, Historia Universal. Siglo XXI. Tomo 30*, México, 1979, pp. 109-165.
- KOKKO, Ari / HAAVISTO, Tarmo, “La política como factor determinante del desempeño económico: el caso de Finlandia”, en Blömstom Magnus, coord. *Trayectorias divergentes: Comparación de un siglo de desarrollo económico latinoamericano y escandinavo*. Santiago de Chile, 1990, pp. 199-230.
- KYTÖOJA, Vesa, “El bosque, base del comercio finlandés” en *La industria forestal finlandesa. 1ª parte*. On line, finland.fi. Sección de Cultura y Educación del Ministerio de Asuntos Exteriores de Finlandia, Helsinki, 2012.
- LACOMBA ABELLÁN, Juan Antonio, “Andalucía en la transición del Antiguo Régimen (1800-1839)” en *Historia de Andalucía*.Málaga, 1996, pp. 283-295.
- LACOMBA ABELLÁN, Juan Antonio, “Descripción de la industria malagueña en un momento de expansión. Siglo XIX.” En *Revista de Estudios Regionales*, nº 20, Málaga, 1988, pp. 211-231.
- LACOMBA ABELLÁN, Juan Antonio, “Málaga a fines del siglo XVIII: una ciudad próspera” en *Jábega* nº 2. Año 1973, Málaga, pp. 61-64.
- LANDETA BILBAO, Juan, *Aportación del estudio de la pesca del bacalao en el área del Atlántico Norte*. Cádiz, 1996.
- LANGE, Frédérique, “El añil en la Venezuela Ilustrada: una historia inconclusa” en *Revista de Indias*, volumen LVIII, nº 214, Madrid, 1998, pp. 637-653.

- LARIO DE OÑATE, María del Carmen, *La colonia mercantil-británica e irlandesa en Cádiz a finales del siglo XVIII*. Cádiz, 2000.
- LASPRA RODRÍGUEZ, Alicia Teresa, “La intervención británica en España durante la guerra de la Independencia: Ayuda material y diplomática”. *Revista de Historia Militar*, N° extraordinario 2, junio 2005, pp. 59-78.
- LAVIANA CUETOS, María Luisa, “Entre Quito y Lima: la disputa por Guayaquil a comienzos del siglo XIX” en *José de San Martín y su tiempo*, Luis Navarro García (ed.) Sevilla, 1999, pp. 209-216.
- LE RIVEREND BRUSONE, Julio, *Problemas de la formación agraria de Cuba. Siglos XVI-XVII*. La Habana, 1991.
- LEMEUNIER, Guy, “ La apicultura en Francia y España entre los siglos XVIII y XIX.” en *Revista de Historia Agraria*, n° 54, Murcia, 2011, pp. 17-40
- LEÓN ACOSTA, Diana Mercedes, *Estudio de pre-factibilidad para la producción e industrialización de vainilla en la zona de Plan Piloto (Santo Domingo de los Colorados) Pichincha con fines de exportación*. Quito, 2005.
- LEÓN TELLO, Pilar, *El Ejército Expedicionario de Costa Firme: documentos del Conde de Torrependo conservados en el Archivo Histórico Nacional. Volumen I*. Madrid, 1985.
- LINCOLN PASCUAL, María Cristina, *No solo sal: un viaje al maravilloso mundo de las especias*. Barcelona, 2010.
- LOMAS SALMONTE, Francisco Javier, *Historia de Cádiz*, Cádiz, 2005.
- LOMBARDI, John V., *La crisis estructural de las sociedades implantadas. Historia General de América Latina. Volumen V*. París, 2003.
- LÓPEZ DE ALBORNOZ, Cristina, “Tiempos de cambio: producción y comercio en Tucumán (1770-1820)” en *Revista Andes*, n° 13, Salta (Argentina) 2002, pp. 213-258.
- LÓPEZ GONZÁLEZ, J. A. / RUIZ ACEVEDO, J.M., “Series históricas de capturas del atún rojo en las almadras del Golfo de Cádiz -siglos XVI-XXI-.” *International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas. Collective Volume of Scientific Paper*, 67, Tánger, 2012, pp. 139-174.
- LÓPEZ GONZÁLEZ, Juan Jaime “Aspectos del contrabando gibraltareño a finales del siglo XVIII y principios del XIX” en *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía, Andalucía Moderna. Siglo XVIII*. Córdoba 1978, pp. 321-334.
- LÓPEZ MARTÍNEZ, Antonio Luis, “El abastecimiento de sal a las pesquerías gallegas, 1780-1816” en *Obradoiro de Historia Moderna*, n° 16, Santiago de Compostela, 2007, pp. 91-112.
- LÓPEZ MORRELL, Miguel Ángel, “La comercialización del mercurio de Almadén durante el siglo XIX y el primer tercio del siglo XX” en *Boletín Geológico y Minero* n° 119 (3), Madrid 2008, pp. 309-330.
- LORENZO, Celso Ramón, *Manual de Historia Constitucional Argentina I*, Rosario, 1996.
- LORENZO SANZ, Eufemio, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Tomo I. Valladolid 1997.
- LOVETT, Gabriel H., “El intento afrancesado y la guerra de la Independencia” en *Historia General de España y América. Del Antiguo al Nuevo Régimen. Volumen XII*, Madrid, 1981, pp. 167-248.
- LOZANO BAYANNI: Eduardo M. “Una aproximación a la industria minera en Filipinas en el siglo XIX”, en *Oppidum* n° 3, Segovia 2007, pp. 107-132.
- LUCENA GIRALDO, Manuel, *Naciones de rebeldes. Las revoluciones de independencia latinoamericanas*, Madrid, 2010.

- LUCENA SALMORAL, Manuel, “Características del comercio entre La Guaira y los puertos andaluces durante la Revolución Caraqueña: 1808-1812”, en *Actas de las I jornadas de Andalucía y América, Tomo I*. Huelva, 1981, pp. 149-164.
- LUCENA SALMORAL, Manuel, “El comercio de los Estados Unidos con España e Hispanoamérica a comienzos de la presidencia de Madison: 1809” en *Actas del Congreso de los Estados Unidos*, La Rábida, 1976, pp. 171-241.
- LUNAR HERNÁNDEZ, Rosario. *I Reunión de mineralogía y metalogenia del hierro. Temas geológicos mineros*. Madrid, 1979.
- LLOPIS AGELÁN, Enrique, “La crisis del Antiguo Régimen y La Revolución Liberal (1790-1840)” en Francisco Comín, Mauro Hernández y Enrique Llopis eds. *Historia Económica de España. Siglos X-XX*, Barcelona, 2002, pp. 165-202.
- MAESTRO BÄCKSBÄCKA, Javier “Las relaciones de comercio y navegación entre Suecia-Noruega y España en el siglo XIX” en *Comercio y Navegación entre España y Suecia. Siglos X-XX*. coord.. Alberto Ramos Santana. Cádiz, 2000, pp. 365-456.
- MAIXÉ ALTÉS, Joan Carles, “El mercado algodonero y la producción industrial en Cataluña (1780-1790).” en *Pedralbes: Revista de Historia Moderna, n° 8 (I)*, Barcelona, 1988, pp. 365-384
- MALAMUD RIKLES, Carlos, “El comercio de Buenos Aires y sus respuestas coyunturales: el comercio de neutrales” en J. Fontana, A. Miguel Bernal y otros autores: *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*. Madrid, 1987, pp. 301-314.
- MALDWYN, Allen Jones, “La controversia sobre los derechos de los neutrales”, en *Historia de Estados Unidos (1607-1992)*. Madrid, 2001. pág. 95 y ss.
- MANCINI LOVERA, Pedro Martín, *Economía en el virreinato del Perú La minería*. <http://www.monografias.com/>, Madrid, 2012.
- MANERA ERBINA Carles, “Manufactura textil y comercio en Mallorca, 1700-1830” en *Revista de Historia Económica. Año VI, n° 3*, Madrid, 1988, pp. 523-555.
- MARICHAL SALINAS, Carlos, “Las guerras imperiales y los préstamos novohispanos, 1781-1804” en *Historia Mexicana, volumen 39, n° 4*, México D.F., 1990, pp. 881-907.
- MARICHAL SALINAS, Carlos, *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*. México, 1999.
- MARTÍN CORRALES, Eloy, “La flota greco-otomana en Cádiz a fines del siglo XVIII” en *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna (II)*, Córdoba, 1995, pp. 389-400.
- MARTÍN CORRALES, Eloy, *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglo XVI-XVIII). El comercio con los enemigos de la fe*. Barcelona, 2001.
- MARTÍN GARCÍA, Hilda: *Barcos, velas y aparejos en los mares de 1812. Diario la Voz de Cádiz*. Cádiz, marzo de 2010.
- MARTÍN GARCÍA, Hilda: *Sobre el movimiento de buques. Diario Digital La Voz de Cádiz*. Cádiz marzo de 2009.
- MARTÍN GUTIÉRREZ, Isidro, *Historia conocida o desconocida del cannabis*, Málaga, 2003.
- MARTÍN, Luis, *La conquista intelectual del Perú: El Colegio jesuita de San Pablo, 1568-1767*. Barcelona, 2001.
- MARTÍNEZ FONSECA, Juan Manuel, “Santa Marta en la independencia: el pragmatismo y la insurrección” en *Folios. Segunda época n° 32*. Santa Marta, 2010, pp. 61-72.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Maximino, *Plantas medicinales de la flora mexicana*. México, 1959.

- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, “Ejército de Tierra y operaciones navales: el caso español” en Agustín Guimerá Ravina y José María Blanco Núñez, eds. *Guerra Naval en la Revolución y el Imperio*. Madrid, 2008, pp. 123-148.
- MARTÍNEZ RUIZ, José Ignacio, “El mercado internacional de cereales y harinas y el abastecimiento de la periferia española en la segunda mitad del siglo XVIII.” En *Revista de Investigaciones de Historia Económica, n° 1*, Sevilla, 2005, pp. 45-79.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos / ALFONSO MOLA, Marina, *Europa y los Nuevos Mundos. Siglos XV-XVIII*, Madrid, 1999.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos, / FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto, “La pesca en la España del siglo XVIII. Una aproximación cuantitativa (1758-1765)” en *Revista de Historia Económica, año II, n° 3*, Madrid, 1984, pp. 183-201.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos, “Las almadrabas españolas a fines del Antiguo Régimen” en *Estudis: Revista de Historia Moderna, n° 35*, Valencia, 2009, pp. 259-286.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos, “Las relaciones económicas entre Cataluña y la Baja Andalucía en el siglo XVIII. Un intento de interpretación” en *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna (Siglo XVIII)*, Córdoba, 1978, pp. 347-356.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos, *Cataluña en la Carrera de Indias (1680-1756)*. Barcelona, 1981.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos, *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, 2007.
- MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, José María, *Enciclopedia General del Mar. Volúmenes I al VI*, Madrid, 1957.
- MARUGÁN Y MARTÍN, José, *Descripción geográfica, física y política, estadística y literaria del Reino de Portugal y de los Algarves comparado con los principales de Europa. Tomo I*, Madrid 1833.
- MAURO, Frederic. “Les ports comme entreprise économique”, en *I Porti come impresa económica, XIX Settimana de Storia Economica* Francesco Datini, Prato, 1987, pp. 751-778.
- MAZÍN GÓMEZ, Oscar, *Iberoamérica: del descubrimiento a la Independencia*. México, 2007.
- MAZZEO DE VIVÓ, Cristina Ana, “El comercio internacional en la crisis de la Independencia de América. Lima-Cádiz 1723-1785” en Cristina Ana Mazzeo, *Los comerciantes limeños a fines del siglo XVIII: capacidad y cohesión de una élite*. Universidad Pontificia Católica del Perú/Dirección Académica de Investigación, Lima 2000, pp. 1-16.
- MAZZEO DE VIVÓ, Cristina Ana, “El Hombre y el Espacio. Incidencia del norte peruano en la exportación del cacao y la cascarilla”, en Hildegardo Córdoba ed. *Espacio, Teoría y Praxis*. PUCP, Lima 1997, pp. 199-214.
- MAZZEO DE VIVÓ, Cristina Ana, *Comercio “neutral” y comercio “privilegiado” en el contexto de la guerra de España con Inglaterra y con Francia 1796-1815*. Perú, 1998.
- MAZZEO DE VIVÓ, Cristina, “El comercio colonial en el siglo XVIII y su transformación frente a las coyunturas de cambio. Crisis del sistema mercantil español: las consecuencias de la invasión napoleónica” en *Compendio de Historia Económica del Perú. Tomo III. Economía del período colonial tardío*, ed. Carlos Contreras. Lima, 2010, pp. 223-287.
- MAZZEO DE VIVÓ, Cristina, “Intercambios comerciales en el Pacífico Sur. El comercio de exportación entre Perú y Cádiz 1700-1820”, en *Revista de Historia n° 43*, San José (Costa Rica), 2001, pp. 167-184.
- MC FARLANE, Anthony, “El comercio exterior del virreinato de la Nueva Granada: conflictos en la política económica de los Borbones (1783-1789)” en *Anuario*

- Colombiano de Historia Social y de La Cultura*. 6-7 Bogotá (Colombia), 1971-1972, pp. 69-115.
- MC MASTER, John, “Aventuras asiáticas del peso mexicano” en *Historia del peso mexicano*, vol. 8, nº 3, México 1959, pp.372-399.
- MEIJIDE PARDO, Antonio, “La pugna por la habilitación portuaria de Carril, 1812-1816.” En *Cuadernos de Estudios Gallegos*, volumen 35, fascículo 100, Santiago de Compostela, 1984-85, pp. 211-234.
- MEIJIDE PARDO, Antonio, “Las primeras industrias del curtido en Betanzos”, en *Untia. Boletín do Semanario de Estudios Mariñans*, nº 2, Betanzos 1986, pp. 27-43.
- MEIJIDE PARDO, Antonio, *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*, Valladolid, 1971.
- MEIJIDE PARDO, Antonio, *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*, La Coruña, 1984.
- MEISEL ROCA, Adolfo, “Entre Cádiz y Cartagena de Indias: La red familiar de los Amador, del comercio a la lucha por la independencia americana” en *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, nº 12. Cartagena de Indias, 2004, pp. 589-612.
- MELLADO SALVADOR, Francisco de Paula, *Enciclopedia Moderna*, tomo I. Madrid, 1864.
- MELLADO, Francisco de Paula, *Diccionario de artes y manufacturas, de agricultura, de minas, etc. Tomo II*. Madrid, 1857.
- MENÉNDEZ DÍAZ, José Ángel, *El carbón en la vida cotidiana: De la pintura rupestre al ascensor espacial*. Oviedo, 2012.
- MERCADER RIBA, Joan, “España en el bloqueo continental” en *Estudios de Historia Moderna*, tomo II . Madrid, 1952, pp. 233-278.
- MESSALLES DE ZUNZUNEGUI, Jaime, *Restauración Básica de Muebles y Nociones de Pintura Decorativa*. Madrid, 2010.
- MESTRE NAVAS, Pablo Alberto, “La fábrica de fusiles en Andalucía durante la Guerra de la Independencia” en *Actas del Congreso Internacional Guerra de la Independencia en Extremadura, II Centenario (1808-2008). IX Jornadas de Historia en Llerena*. Llerena (Badajoz) 2009, pp. 283-296.
- MEZA, Robinson, “Las preocupaciones económicas de los Capitulares de Guayana frente al reformismo y al liberalismo (1764-1814)” en *Pasado y presente. Revista de Historia*. Año 15, nº 30, Mérida (Venezuela), 2010, pp. 223-252.
- MIÑO GRIJALVA, Manuel, *Obrajes y tejedores de Nueva España, 1700-1810*, México, 1998.
- MIRA CABALLOS, Esteban, *La Española, epicentro del Caribe en el siglo XVI*. República Dominicana. 2010.
- MIRAFLORES Marqués de, *Apuntes histórico-críticos sobre la Revolución de España*, Londres, 1834.
- MITRE MARTÍNEZ, Bartolomé, *Historia de Belgrano y de la Independencia Argentina. Tomo II*, Buenos Aires 1887.
- MOJARRO BAYO, A.M., / ROMERO MACÍAS, E.M., “El puerto de Huelva y el resurgir de la minería (1873-1930).” *Boletín Geológico y Minero nº 123 (I)*. Huelva, 2012, pp. 3-15.
- MOLINO GARCÍA, María Teresa, “Nueva Granada” en *Historia General de España y América: América en el siglo XVIII. Los primeros Borbones, Volumen 11*. Coord. Luis Navarro García. Madrid, 1983, pp. 599-646.
- MOLINO GARCÍA, María Teresa, “Nueva Granada. La agricultura: el algodón” en *Historia General de España y América. América en el siglo XVIII. Los primeros Borbones. Tomo XI-1*, Madrid, 1989, pp. 615-616.

- MONLEÓN Y TORRES, Rafael, *Construcciones navales*. Reproducción facsímil sin numerar. Madrid 1989.
- MONTOJO MONTOJO, Vicente, “El comercio de los puertos del Levante español (Cartagena y Alicante). Secuencia y funcionalidad en la Edad Moderna.” *En Congreso de Historia de España*. Universidad de Murcia, 2005.
- MORAES VÁZQUEZ, María Inés, “Los hombres, la tierra y el ganado. Una propuesta sobre la ocupación del espacio y la formación de los paisajes agrarios en el Uruguay.” *En Ciencia y Ambiente, volumen 33*, Santa María/Río Grande do Sul, Brasil 2005, pp. 57-79.
- MORALES ÁLVAREZ, Juan María, “Aspectos sociales y económicos de Venezuela (1810-1830). II. Estructura económica” en *Historia general de España y América. Volumen XIII. Emancipación y nacionalidades americanas*. Demetrio Ramos Pérez, coord., Madrid, 1992, 447-472.
- MORALES PADRÓN, Francisco, *El comercio canario-americano*. Sevilla, 1955.
- MORALES PADRÓN, Francisco, *Historia de unas relaciones difíciles (Estados Unidos-América española)*. Madrid, 1987.
- MORALES VEGA, Martha Angélica, *Estudio del ciclo biológico de la cochinilla silvestre (Dactylopius sp)*. Tesis de licenciatura. Jalisco (México), 1994.
- MOREIRA, María Cristina, “La importancia del mercado español en el comercio exterior portugués” en *Hispania Nova. Revista Electrónica de Historia Contemporánea. Separata. nº 6*, Madrid, 2006. Sin numerar.
- MORENO ALONSO, Manuel, “El precio del asedio napoleónico en Cádiz” en *Revista de Historia Naval, nº 65. La Independencia de la América española 1812-1828*. Gonzalo Rodríguez González-Aller, coord. XLIV Jornadas de Historia marítima, Madrid, 2012, pp. 13-32.
- MORENO ALONSO, Manuel, *La verdadera historia del asedio napoleónico de Cádiz 1810-1812: una historia humana de la guerra de la Independencia*. Madrid, 2011.
- MORENO LÁZARO, Javier, “Tecnología, mercado y empresa en la fabricación española de galletas, 1790-1936”. En *Revista de Historia Industrial, nº 37*, Valladolid, 2008, pp. 15-35.
- MORERA ALFARO, Franklin, *El cultivo del tabaco. Cultivos mayores..* San José (Costa Rica), 1989.
- MÖRNER, Magnus, “El comercio y la navegación de Suecia con la Península Ibérica desde el siglo XVI hasta comienzos del XVIII” en *Comercio y navegación entre España y Suecia. Siglos X-XX*. Coordinador Alberto Ramos Santana. Cádiz, 2000, pp. 105-125.
- MÖRNER, Magnus, *Episodios de la historia de las relaciones hispano-suecas*, Madrid, 1996.
- MOTA, Carlos Guilherme, / LÓPEZ, Adriana: en *Historia de Brasil. Una interpretación*. Salamanca, 2009.
- MOYA PONS, Frank, *Historia de la República Dominicana. Volumen 2*, Madrid, 2010.
- MOYA, José, *Una empresa llamada Estados Unidos*, Madrid, 1994.
- MOYANO BAZZANI, Eduardo L., “Situación de la isla de Cuba hasta 1830” en *Cuba, la perla de las Antillas. Actas de las I Jornadas sobre “Cuba y su historia”*. Consuelo Naranjo Orovio y Tomás Mallo Gutiérrez, eds., Madrid, 1994, pp. 326-328.
- MOYANO PAISA, Ángela, *E.U.A. Documentos de su Historia Política, Tomo I*. México, 1988.
- MUÑOZ DE CUERVA, Augusto Jurado, *El cerdo y sus chacinas. Voces, refranes, literatura*. Madrid, 2008.
- MURÚA, Hilario / ARANDA, Martín/ MOTOS, Lorenzo, “Evaluación y gestión internacional del bacalao de Terranova” en Rosa García Orellán (ed.) *Canadá y la Unión*

- Europea: visión multidisciplinar de la gestión pesquera*, Santiago de Compostela 2007, pp. 77-93.
- NADAL FARRERAS, Joaquín, *Comercio exterior y subdesarrollo. Las relaciones comerciales hispano-británicas 1772-1914*. Barcelona 1979.
- NÁTER VÁZQUEZ, Laura, “Engranajes del Imperio: el caso de los monopolios de tabaco en el siglo XVIII” en Alonso, Gálvez y Luxán (eds.). *Tabaco e Historia Económica. Estudios sobre fiscalidad, consumo y empresa (siglos XVII-XX)*. Madrid, 2006, pp. 205-229.
- NAUDY TRUJILLO, Mascia, “Algunas consideraciones sobre la organización de las haciendas ganaderas en la Venezuela del período histórico-colonial” en *Revista del Colegio de Médicos-Veterinarios del estado de Lara, año 3, N° 1, volumen 5*, Barquisimeto (Venezuela) 2013. <http://revistacmvl.jimdo.com/>
- NAVARRO DOMÍNGUEZ, José Manuel, *La feria de Mairena del Alcor: mercado y fiesta (1750-1850)*. Mairena del Alcor (Sevilla), 1997.
- NAVARRO MARTÍNEZ, María Angélica, “La Caoba. Más de un siglo de aprovechamiento” en *Riqueza biológica de Quintana Roo, un análisis para su conservación*. México 2011, pp. 212-220.
- NAVARRO MIRALLES, Luis José, “Contactos comerciales entre el litoral catalán, costas norte del corregimiento de Tarragona y corregimiento de Villafranca del Penedés y puertos de Andalucía (1799-1808).” *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna (Siglo XVIII)*, Córdoba, 1978, pp. 63-80.
- NAVARRO, Joaquín José, “Memoria sobre el cultivo del nopal y la cría de la cochinilla” en *Memorias de la Sociedad Patriótica de La Habana*. Volumen XIII, La Habana (Cuba), 1841, pp. 241-263.
- NEWLAND, Carlos, “Las consecuencias económicas de la independencia iberoamericana” en *Revista de Historia Económica. Año IX, n° 3*, Madrid, otoño de 1991, pp. 581-584.
- NEWSON, Linda, “La minería de la plata en la Honduras colonial”, en *Lecturas de Historia de Centroamérica*, n° 97, Costa Rica, 1989, pp. 115-140.
- NORTH, Douglas Cecil, “La expansión de los Estados Unidos en un mundo en guerra. 1790-1815” en *Una nueva historia económica. Crecimiento y bienestar en el pasado de los Estados Unidos*. Madrid, 1971, pp. 68-69.
- NÚÑEZ ROLDÁN, Francisco, *En los confines del Reino. Huelva y su Tierra en el siglo XVIII*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1987.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, “Tipología naval española de los siglos XVI a XVIII” en Luis A. Ribot García y Luigi de la Rosa, *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*. Madrid, 2003, pp. 15-36.
- OCAÑA TORRES, Mario Luis, *El Estrecho de Gibraltar en las Guerras Napoleónicas (1796-1814). Guerra de corso, comercio, navegación y naufragios*. Algeciras, 2009.
- OCAÑA TORRES, Mario Luis, *Historia Moderna y Contemporánea de Algeciras. Tomo II*, Cádiz 2001.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes, “La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI-XVIII” en *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, San Sebastián, 1998, pp. 93-146.
- OLCINA LLORÉNS, Gilberto “El primer molino papelero de la comarca de Alcoy” en *Recerques del Museu d'Alcoi, n° 21*, Alcoy, 2012, pp. 95-106.
- OLIVARES GALVÁN, Pedro, *Historia de la seda en Murcia*, Editora Regional de Murcia, Murcia, 2005.
- OLIVERO GUIDOBONO, Sandra Fabiana, “El comercio ilícito en el Río de la Plata: el pago de la Costa en el siglo XVIII” en *Temas Americanistas, n° 18*, Sevilla 2005, pp. 24-29.

OLIVERO GUIDOBONO, Sandra Fabiana, “Los andaluces en el Río de la Plata, siglos XVII y XVIII.” En *Contrastes, Revista de Historia*, n° 13, Murcia, 2004-2007, pp. 123-138.

ORIOLO RONQUILLO, José: *Diccionario de materia mercantil, industrial y agrícola que contiene la indicación, la descripción y los usos de todas las mercancías. Tomo II, Barcelona 1853.*

OROZCO MELGAR, María Elena, “Afirmación de la función portuaria de Santiago de Cuba: El barrio de la Marina (1.800-1.860)” en *Estudios de historia social y económica de América, Revista de la Universidad de Alcalá n° 15*. Alcalá de Henares, 1991, pp. 391-402.

OROZCO SANTOS, Mario, *El cultivo del tamarindo en el trópico seco de México en en Inifap (Instituto Nacional de Investigaciones Forestales, Agrícolas y Pecuarias)*. Campo experimental de Tecomán. Folleto técnico n° 1, Colima (México), 2001.

ORTEGA, Alfredo, “Comercio y contrabando en Gibraltar a mediados del siglo XIX”: Informe de Joseph Antoine Limperani, cónsul de Francia.” En *Almoraima, Revista de Estudios Campogibraltares, n° 16*, Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar. Instituto de Estudios Campogibraltares, Algeciras 1996, pp. 51-62.

ORTÚZAR MATURANA, Raúl, “Materiales para la construcción de buques” en *Revista de Marina. Armada de Chile, n° 2*, Valparaíso, 1999, pp. 1-11.

PACHECO TROCONIS, Germán, “El añil comercial en Filipinas: surgimiento, consolidación y ocaso, 1773-1876.” *Illes e Imperis, n° 6*, Universitat Pompeu Fabra. Barcelona, 2002, pp. 101-124.

PACHECO TROCONÍS, José Germán. *El añil: historia de un cultivo olvidado en Venezuela, (1767-1870)*. Tesis Doctoral. Cerdanyola del Vallés (Barcelona), 2000.

PALACIOS BAÑUELOS, Luis, “La época de las revoluciones”. *Historia Universal. Siglo XIX, Volumen 8*, Barcelona, 1991, pp. 2924-2985.

PALACIOS BAÑUELOS, Luis, “Napoleón y El Imperio.” *Historia Universal siglo XIX. Volumen 8*, Barcelona, 1991, pp. 2969-2985.

PALOP RAMOS, José Miguel, “Los problemas económicos del siglo XVIII. La estructura del tráfico comercial marítimo de Valencia a fines del siglo XVIII. Aproximación a su estudio.” en *Biblioteca Valenciana. Mayans y la Ilustración: Simposio Internacional de la muerte de Gregorio Mayans*, Valencia-Oliva 30 de sept.- 2 de oct. de 1999, pp. 697-727.

PAN-MONTOJO GONZÁLEZ, Juan, *La bodega del mundo. La vid y el vino en España (1800-1936)*. Madrid, 1994.

PARRA SÁNCHEZ, Luis Alberto, *Breve Historia de América*. Buenos Aires, 1998.

PARRÓN SALAS, Carmen, “Comercio exterior de Lima: El circuito español, 1778-1821” en *Europa e Iberoamérica: Cinco siglos de Intercambio*. Vol. II, coord. M^a Justina Sarabia Viejo. Sevilla, 1992, pp. 671-692.

PARRÓN SALAS, Carmen, “El comercio de El Callao con España en vísperas de la emancipación (1797-1808)” en *Áreas n° 7*, Murcia, 1986, pp. 31-54.

PARRÓN SALAS, Carmen, *De las Reformas borbónicas a la República: El Consulado y el comercio marítimo de Lima (1778-1821)*. Murcia, 1995.

PAYNE IGLESIAS, María Elizet, *El puerto de Trujillo: Espacio, economía y sociedad (1780-1870)* Tesis doctoral. Universidad de Costa Rica, San José 2005.

PAYRÓ, Roberto P., “Progresos y retrocesos económicos” en *Historia del Río de la Plata: Tomo I, Capítulo 6: la aventura colonial española en el Río de la Plata: Conquista, colonización, emprendimientos. Del Descubrimiento hasta la Revolución de mayo de 1810*. Buenos Aires, 2007-2008, pp. 133-167.

- PAYRÓ, Roberto R., “Economía y Finanzas (1810-1817)” en *Historia del Río de la Plata: Tomo II, Capítulo 7: Peripecias de la organización nacional en los países del Río de la Plata y sus vecinos. De la revolución de mayo de 1810 a la caída de Rosas*. Buenos Aires, 2008, pp. 105-117.
- PEKIC, Vojislav, “Los objetivos nacionales” en *Brasil, el gigante del sur*. Madrid, 1991, pp. 161-192.
- PELLEGRINI, Sandro, “Los genoveses en España. La colonia de Cádiz” en *Boletín de la Real Sociedad Geográfica, nº 139-140*, Madrid, 2003-2004, pp. 137-174.
- PENA GARCÍA, José Manuel, “Estradenses en la guerra de la Independencia. Don Felipe Constenla y Garrido: campaña de 1810” en *Revista A. Estrada. Miscelánea histórico y cultural. Volumen 11*, La Coruña 2008, pp. 177-196.
- PÉREZ DE PERCEVAL VERDE, Miguel Ángel, *Fundidores, mineros y comerciantes. La metalurgia de la sierra de Gádor. 1820-1850*. Almería, 1984.
- PÉREZ HERRERO, Pedro, “Conflictos ideológicos y la lucha por el poder” en Germán Carrera Damas y John V. Lombardi: *La crisis estructural de las sociedades implantadas. Historia General de América Latina. Volumen V*. París, 2003, pp. 323-356.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, *Comercio y economía en la Intendencia de Yucatán: 1797-1814*, Sevilla, 1978.
- PÉREZ MURILLO, María Dolores, “La emigración de catalanes a Cuba a comienzos del siglo XIX” en *El Trocadero, nº 4*, Cádiz, 1992, pp. 145-156.
- PÉREZ PICAZO, Teresa, / LEMEUNIER, Guy, *El proceso de modernización de la región murciana (siglos XVI-XIX)*, Murcia, 1984.
- PÉREZ RAMOS, Ignacio Manuel, *Factores que condicionan la regeneración natural de especies leñosas en un bosque mediterráneo del sur de la Península Ibérica*. Tesis Doctoral. Sevilla, 2006.
- PÉREZ SARRIÓN, Guillermo, *Más estado y más mercado. Absolutismo y economía y economía en la España del siglo XVIII*, Madrid 2011.
- PERIBÁÑEZ CABEDA, Daniel, *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial (1750-1850)*. Gijón, 1992.
- PÉRONNET, Michel, *Del Siglo de las Luces a la Santa Alianza*. Madrid, 1991.
- PETTENGHI LACHAMBRE, José, “La familia de San Martín en Cádiz”. En *Internet*, <http://www.sanmartiniano.gov.ar/>. *Documentos del Instituto Nacional Sanmartiniano. Capítulo 1. San Martín El Hombre*. Presidencia de la Nación. Bicentenario. Buenos Aires, 2013. Sin numerar.
- PIETSCHMANN, Horst, “La marginación de Andalucía en el comercio trasatlántico de las ciudades Hanseáticas en el primer tercio del siglo XIX. Un aporte historiográfico.” *Andalucía y América en el siglo XIX. Volumen 1*. Huelva 1986, pp. 247-266.
- PINIELLA CORBACHO, Francisco, / HERNÁNDEZ MOLINA, Ricardo, “La crisis de la construcción naval española en los primeros años del siglo XIX. Cambios en la tipología y tonelaje de las embarcaciones” en *Llull: Revista de la Sociedad española de historia de las ciencias y de las técnicas. Vol. 17*. Zaragoza, 1994, pp. 391- 402.
- PIQUERAS HABA, Juan, “El fomento de las plantas textiles en la España Ilustrada” en *Cuadernos de Geografía, nº 50*, Valencia. 1991, pp. 247-262.
- PITA MOREDA, María Teresa, “Los hospitales andaluces y el ejército de América” en *Andalucía y América en el siglo XVIII: Actas IV Jornadas de Andalucía y América*. Sevilla, 1984, pp, 349-378.
- PONCE CORDONES, Francisco, *Gades, Gadium, Gadibus. Vol. II*, Málaga, 2007.
- POTAU ESCUR, Sara, *Noruega*. Barcelona, 2009.
- PRADELLS NADAL, Jesús, *Diplomacia y comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII*. Alicante, 1992.

- PRADO ANTÚNEZ, Ana Isabel, “La independencia de los Estados Unidos: la guerra del bacalao” en *Suite 101.net. Editor independiente*. Artículo de Internet: <http://suite101.net/>. Publicado en marzo de 2013. Vancouver (Canadá). Sin numerar.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro, “El comercio hispano-británico en los siglos XVIII y XIX” en *Revista de Historia Económica, Año II, N° 2*, Madrid 1984, pp. 113-162.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro, *De Imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*, Madrid, 1988.
- QUINTANILLA RASO, María Concepción, “La reglamentación de una villa de señorío en el tránsito de la Edad Media a la Edad Moderna. Ordenanzas de Cartaya (Huelva)” en *Historia, Instituciones. Documentos, n° 13*, Sevilla, 1986, pp. 189-260.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José, *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Madrid 2004.
- RADKAU Verena, “El desarrollo de determinados sectores de la economía alemana. El comercio.” en *Los pioneros del imperialismo alemán en México*. Brígida Von Mentz, Beatriz Scharrer y Guillermo Turner (eds.), México, D.F. 1982, pp. 44-58.
- RAMÍREZ JAIMES, Alejandro, *Los efectos de la extracción y exportación de la corteza de quina en el departamento de Soto, Estado soberano de Santander, 1876-1884*. Tesis Doctoral. Bogotá, 2009.
- RAMÍREZ MEDINA, José, “La ruptura colonial en Cumaná (1810-1814)” en *Revista Mañongo n° 23. Año XII. Volumen XII, 2004*. Carabobo (Venezuela), pp. 1-33.
- RAMOS PÉREZ, Demetrio / DÍAZ-TRECHUELO Y LÓPEZ-SPÍNOLA, María Lourdes, “El comercio libre americano y sus repercusiones en España y América”, en *Historia General de España y América. Tomo XI-2. América en el siglo XVIII*. Madrid, 1989, pp. 325-336.
- RAMOS PÉREZ, Demetrio, “El proceso del regreso de Fernando VII a España en el proceso emancipador: las expediciones marítimas” en *Historia General de España y América. Volumen XIII. Emancipación y nacionalidades americanas*. Madrid, 1992, pp. 269-292.
- RAMOS PÉREZ, Demetrio, “La Emancipación de la América Hispana” en Luis Navarro García, coord. *Historia de las Américas. Volumen III*, Madrid 1991, pp. 749-838.
- RAMOS SANTANA, Alberto, “Cádiz y el combate de Trafalgar” en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (coords.). *Trafalgar el mundo atlántico*, Madrid, 2004, pp. 321-336.
- RAMOS SANTANA, Alberto. *La constitución de 1812 en su contexto histórico. Estudios. Volumen I*, Sevilla, 2000.
- RAMOS SANTANA, Alberto, *Cádiz en el siglo XIX. De ciudad soberana a capital de provincia*. Madrid, 1992.
- REES JONES, Ricardo: “Chile en la época emancipadora: la consolidación de la República”, en Demetrio Ramos Pérez coord. *Historia General de España y América. Volumen XIII. Emancipación y nacionalidades americanas*. Madrid, 1992, pp. 531-540.
- REGAÑA BARROETA, Manuel Rafael, “Reflexiones acerca del Medio Físico de Venezuela y sus reacciones frente al dominio del hombre”. En *Boletín de la Academia Nacional de Ciencias Económicas*. Caracas, 1988, pp. 137-191.
- REGINO ESPINAL, Francisco Bernardo, “Herencia colonial de las naciones dominicana y haitiana” en *Revista Clío. Órgano de la Academia Dominicana de la Historia, n° 174*, 2007. Santo Domingo, República Dominicana, año 2007, pp. 67-98.
- RIAL GARCÍA, Serrana, “Las mujeres “solas” en la sociedad semi-urbana gallega del siglo XVIII.” En *Obradoiro de Historia Moderna, n° 8*, Santiago de Compostela, 1999.

- RIBES IBORRA, Vicent, *Los valencianos y América. El comercio valenciano con Indias en el siglo XVIII*. Valencia, 1985, pp. 169-197.
- RÍOS JIMÉNEZ, Segundo: “La industrialización de la pesca en la provincia de Huelva (1800-1930).” En *Historia Agraria*, n° 28. Huelva, 2002, pp. 45-68.
- RIVAS GARCÍA, Heriberto, *Plantas curativas mexicanas: descripción y usos*. México D.F., 2005.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón, “Algunos apuntes sobre el combate de Trafalgar” en *Bicentenario de Trafalgar. Revista General de Marina*. Madrid. Tomo 249, 2005, pp. 299-310.
- RODRÍGUEZ GORDILLO, José Manuel, *La difusión del tabaco en España: diez estudios*. Sevilla, 2002.
- RODRÍGUEZ MUÑOZ, Javier, “La importancia del carbón de piedra.” En *La Nueva España, Diario Independiente de Asturias*, <http://www.lne.es/asturias/2011/11/10/importancia-carbon-piedra/1154608.html>10, 2011.
- RODRÍGUEZ ORDÓÑEZ, Jaime Edmundo, “El Reino de Quito 1808-1810” en *1808. La eclosión juntera en el mundo hispano*. Coord. Manuel Chust Calero México, 2007, pp. 162-191.
- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Adolfo, “La exportación durante la Independencia” en *Trama y ámbito del comercio de cueros en Venezuela (un aporte del conocimiento de la ganadería llanera)*. *Boletín Americanista n° 31*, Barcelona. 1981, pp. 187-218.
- ROMERO CABOT, Ramón, “El liberalismo en las Floridas: Sociedad, Economía e Ideología” en *Andalucía y América en el siglo XIX. Jornadas de Andalucía y América, Volumen I*. Bibiano Torres Ramírez y José Hernández Palomo (coords.), Huelva, 1985, pp. 129-156.
- ROMERO PADILLA, Emilio, *Historia económica del Perú*, Lima 2006.
- ROSELLÓ, Richard, *Antiguas monedas cubanas del siglo XIX*. <http://www.cubanet.org/LaHabana>, 2006.
- ROUX DE ROCHELLE, Jean Baptiste Gaspard, *Historia de las ciudades hanseáticas*, Barcelona, 1844.
- RUBIO SÁNCHEZ, Manuel, *Historia del añil o xiquilite en Centro América. Tomo II, anexos 3 y 4*, El Salvador, 1976.
- RUEDA HERNANZ, Germán: *España 1790-1900: sociedad y condiciones económicas*. Madrid, 2006.
- RUIZ ABREU, Carlos / LIMA JIMÉNEZ, Rosario, *El Puerto de Campeche (1800-1829)*. México, 1998.
- RUIZ ALCÓN, María Teresa, *Vidrio y cristal de La Granja*. Madrid 2ª edición, 1985.
- RUIZ ÁLVAREZ, Antonio, “Los cónsules de Bremen en Tenerife 1828-1867” en *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° 20, Las Palmas de Gran Canaria, 1974, pp. 315-336.
- RUIZ RIVERA, Julián, *El Consulado de Cádiz. Matrícula de comerciantes, 1730-1823*, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 1988.
- RUIZ URRESTARAZU, Manuel: “La foresta en Vasconia. La evolución de las especies forestales en el País Vasco a lo largo de la Historia y su utilización en la provisión energética en dicho contexto.” en *Documentos de Jornadas Celebradas. Seminario. “Montes y crisis energética: Biomasa Forestal.”* Internet: <https://www.yumpu.com/>. San Sebastián 2 al 4 de diciembre de 2009.
- RUIZ SOSA, Mario Humberto, “El añil en el Yucatán del siglo XVI”. En *Revista de la UNAM (Universidad Autónoma de México)*, Volumen XII. México, 1979, pp. 111-156.
- SAAVEDRA FERNÁNDEZ, Pegerto, “La renovación de los grupos burgueses en Galicia en la segunda mitad del siglo XVIII.” en *Cuadernos de Estudios Gallegos. Tomo XLI, Fascículo 106*, Santiago de Compostela 1993/94, pp. 195-220.

SAFFORD Frank, / JAKOBSEN, Nils “Las economías de la América Andina 1830-1835. Venezuela” en *Historia de la América Andina. Volumen 5*. Quito (Ecuador), 2003, pp. 32-91.

SALA DE TOURON, Lucía, “El mostrador montevideano” en Ángel Rama (dir.) *Enciclopedia de la Historia Uruguaya*. Volúmen 8, Montevideo, 1968, p.p.143-160.

SALDAÑA FERNÁNDEZ José / BUTRÓN PRIDA, Gonzalo, “Algarve-Huelva-Cádiz: un eje clave en la guerra de la Independencia” en *Erebea, Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, nº 2, Huelva 2012, pp. 337-342.

SALINAS SALINAS, Carlos, “Las relaciones de la República de Génova con la Francia revolucionaria, a través de la documentación diplomática española (1789-1796)” en *Revista Anales de Historia Contemporánea, Volúmen nº4*, Murcia, 1985, pp. 41-54.

SAN PÍO ALADREN, Pilar / ZAMARRÓN MORENO, Carmen, *Colección de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval (serie primera: numeración romana) Vol. I*. Instituto Histórico de Marina, Madrid 1980.

SÁNCHEZ GÓMEZ, Julio, “El cobre de Chile en su etapa chilena (1550-1900).” Publicado en Juan José Sánchez Baena y Lucía Provencio Garrigós (eds.): *El Mediterráneo y América: Actas del XI Congreso de Asociación Española de Americanistas*. Murcia 2005, pp. 61-97.

SÁNCHEZ GÓMEZ, Julio, “Montevideo y la Banda Oriental en los tiempos de la Constitución” en *Los diputados americanos en las Cortes de Cádiz* (en prensa, todavía no publicado). Universidad de Salamanca.

SÁNCHEZ MANTERO, Rafael, *Historia breve de Andalucía*. Madrid, 2001.

SÁNCHEZ MANTERO, Rafael, *Estudios sobre Gibraltar: Política, diplomacia y contrabando en el siglo XIX*. Cádiz, 1989.

SÁNCHEZ PICÓN, Andrés, *La integración de la economía almeriense en el mercado mundial (1778-1936). Cambios económicos y negocios de exportación*. Tesis doctoral Almería, 1992

SÁNCHEZ SILVA, Carlos / SUÁREZ BOSA, Miguel, “Evolución de la producción y el comercio mundial de la grana cochinilla, siglos XVI-XIX” en *Revista de Indias, volumen LXVI, nº 237*. Madrid, 2006, pp. 473-490.

SÁNCHEZ RECIO, Glicerio, “La ciudad entre 1800 y 1860” en Francisco Moreno Sáez (dir.) *Historia de Alicante. Tomo II*. Alicante 1990, pp. 1-43.

SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio / GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro, *Economía y Colonia: La Economía Cubana y la Relación con España (1765-1902)*, Madrid, 2001.

SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio, “Reformas coloniales, economía y especialización productiva en Puerto Rico y Cuba, 1760-1850.” En *Revista de Indias, Volumen LXV, nº 235*, Madrid, 2005, pp. 709-728.

SANTOFIMIA ALBIÑANA, Marta / MANZANO, J., “La industria textil del río de la villa en Antequera, Málaga (España) como lugar de interés industrial.” En *XI Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación*. Módulo I. Sevilla, 2012, pp. 258-272.

SARABIA VIEJO María Justina, *La Grana y el Añil. Técnicas tintóreas en México y América Central*. Sevilla, 1994.

SARMIENTO ESPIAU, Virginia, “Longás. Los peceros se recrean” Artículo de Internet: <http://www.elperiodicodearagon.com/>, en *El Periódico de Aragón*. Zaragoza, 22 de octubre de 2006.

SAY, Jean Baptiste, *Tratado de Economía política*. México D.F., 2001. (Ed. Original publicada en francés en 1841)

SCHMIDT HEBBEL, Hermann, *Las especias (condimentos vegetales) su importancia en química y tecnología de alimentos y en el arte culinario*. Chile, 1980.

SCHMIT, Roberto / ROSAL, Miguel Ángel, “Política comercial, flujos mercantiles y negocios: Buenos Aires y Montevideo frente al comercio exterior rioplatense en el siglo XIX” en *Revista de Indias. Volumen LIX, n° 215*, Madrid, 1999, pp. 91-122.

SCHMITT, Roberto, “El Río de la Plata desde la tradición colonial a las transformaciones económicas posrevolucionarias” en *X Congreso Internacional de la AEHE 8, 9 y 10 de Septiembre 2011 Universidad Pablo de Olavide Carmona (Sevilla)*. Coordinadores: Carlos Marichal, Susana Bandieri, JordMaluquer de Motes y Xavier Tafunell, pp. 1-24.

SCHOP SOLER, Ana María, *Un siglo de relaciones diplomáticas entre España y Rusia (1733-1833)*. Madrid, 1984.

SEMPRÚN BULLÓN, José, / BULLÓN DE MENDOZA, Alfonso, *El ejército realista en la independencia americana*, Madrid, 1992.

SERNA VALLEJO, Margarita, *Los viajes pesquero-comerciales de guipuzcoanos y vizcaínos a Terranova (1530-1808): régimen jurídico*, Madrid 2010.

SERRATO DELGADO, David, *Historia de México*, México 1997.

SEVILLA SOLER, María del Rosario, “El comercio entre Santo Domingo y Andalucía (1750-1795)” en *Andalucía y América*, Sevilla, 1981, PP. 137-148.

SILVA DE OYUELA, Inmaculada Leticia, *Esplendor y miseria de la minería en Honduras*. Tegucigalpa, 2003.

SILVA, Hernán Asdrúbal, *El comercio entre España y Río de la Plata (1778-1810)*. Madrid, 1993.

SOBOUL, Albert / LEMARCHAND, Guy / FOGEL, Michèle, *El Siglo de las Luces. Tomo I. Los inicios (1715-1750)*, Madrid, 1992.

SOBREVILLA PEREA, Natalia, “Entre proclamas, actas y una capitulación: la independencia peruana vista en sus actos de fundación” en *Declaraciones de Independencia. Los textos fundamentales de las independencias americanas*. Alfredo Dávila/Jordana Dym/Érika Pani (coords.). Universidad Autónoma de México, México D.F. 2013, pp. 241-374.

SOBRINO SIMAL, Julián, *Arquitectura de la industria en Andalucía*. Instituto de Fomento de Andalucía. Sevilla, 1998.

SOLÁ BARTINA, Luis, “Apuntes sobre las operaciones anfibia, la proyección del poder naval sobre la costa y otras acciones del poder militar transportado por mar durante la guerra de la Independencia 1808-1814.” En *Boletín de Infantería de Marina, n° 19*, San Fernando (Cádiz), 2013, pp. 57-69.

SOLANO RODRÍGUEZ, Rosario, “Contactos diplomáticos entre España y Prusia” en *La influencia de la Guerra de la Independencia en Prusia a través de la prensa y la propaganda: la forjadura de una imagen sobre España (1808-1815)*. Alicante, 2000, pp. 130-140.

SOLDEVILA ZUBIBURU, Ferran *Historia de España. Volumen VI*, Barcelona 1963.

SOLÍS LLORENTE, Ramón, *El Cádiz de las Cortes: La vida en la ciudad en los años de 1810 a 1813*. Madrid, 2000.

SOUBEIRÁN, Eugène, *Nuevo tratado de Farmacia. Teórica y práctica. Tomo II*, Barcelona, 1845.

SOUTO MANTECÓN, Matilde, “Desarrollo urbano y comercio colonial: la ciudad de Veracruz en la etapa borbónica” en *Istor. Revista de Historia Internacional, año 9, n° 36*, México 2009, pp. 149-176.

SOUTO MANTECÓN, Matilde, “Veracruz: llave comercial del Imperio español” en *Omnia. Revista de la Secretaría Ejecutiva del Consejo de Estudios de Posgrado*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, n. 7, junio 1987, pp. 25-32.

STEPÁNEK, Pavel, “El misionero checo Miguel Sabel y el comercio de cristal de Bohemia en América: sus posibles consecuencias iconográficas.” En *Anales del Museo de América*, nº 8, Madrid 2000, pp. 201-223.

SUÁREZ MORENO, Francisco, “La fabricación de brea o pez en nuestros pinares” en *Apuntes de Etnografía e Historia. Artículo de Internet: <http://www.ieslaaldeia.com/>* Consejería de Educación, Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias, Canarias 2006.

SUTTIE, J.M., *Conservación de heno y paja: para pequeños productores y en condiciones pastoriles*. Colección FAO: Producción y protección vegetal, nº 29, Roma, 2003.

TEJONERO GARCÍA, José Javier, *El movimiento portuario en Cádiz en 1803*, Madrid, 2002. Tesis de licenciatura inédita.

TERÁN, Marta / SERRANO ORTEGA, José Antonio, *Las guerras de Independencia en la América española*. México D.F. 2003.

TERCERO MARTÍNEZ, Ana Belén, “El mercado de quesos en los Países Bajos” en *Embajada de España. Oficina Económica y Comercial. La Haya*, 2001, pp. 1-10.

THOMSON, J.K.J., “La política del algodón en la España del siglo XVIII”, en *Revista de Historia Industrial. Nº 36. Año XVII*. Barcelona, 2008, pp. 15-44.

TOBAR ARELLANO, Verónica Alexandra, “Historia y origen de las especias” Capítulo II. En *Análisis y estudio de la canela y su aplicación en la gastronomía*. Tesis Doctoral. Quito 2010, pp. 22-26.

TORNERO TINAJERO, Pablo, “La participación de Cádiz en el comercio exterior de La Habana (1776-1786)”, en *I Jornadas de Andalucía y América*, La Rábida (Huelva), 1981, pp. 83-108.

TORNERO TINAJERO, Pablo, “Comerciantes, hacendados y política mercantil en Cuba: la rivalidad Cádiz- Estados Unidos (1763-1800)” en *Andalucía y América en el siglo XVIII. Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*. Coordinadores: Bibiano Torres Ramírez y José J. Hernández Palomo, La Rábida (Huelva) 1984, pp. 119-146.

TORRA FERNÁNDEZ, Lidia, “Comercio, difusión y consumo de tejidos de importación en Cataluña durante el siglo XVIII.” En *Pedralbes, Revista de Historia Moderna. Barcelona*, nº 18, 1, Barcelona, 1998, pp. 73-82.

TORREJÓN CHAVES, Juan, “El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto”. *Puertos españoles en la Historia*. Madrid, 1994, pp. 117-145.

TORREJÓN CHAVES, Juan: *El puerto franco de Cádiz (1829-1832)*. Cádiz, 2002.

TORREMOCHA SILVA, Antonio, “El Estrecho como puente pasado y presente” en *Triángulo de Al-Andalus, Alcazaba de los Udayat*, Catálogo. Rabat, 2003-2004, pp. 185-195.

TORRES BARRAGÁN, Camilo Alfonso, *Un rojo fugitivo: extracción, circulación y consumo del palo de brasil de la Nueva Granada. (1770-1850)*. Bogotá 2013.

TORRES CUEVAS, Eduardo, *Historia de Cuba (1492-1898). Formación y liberación de la nación*. La Habana, 2001.

TROIN, Jean-François, *Las metrópolis del Mediterráneo*, Barcelona, 2003.

TRUJILLO BOLIO, Mario, *El Golfo de México en la centuria decimonónica: entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, 2005.

TRUJILLO BOLIO, Mario, “El puerto de Cádiz y el Atlántico americano en su tráfico marítimo-mercantil desde el Diario Marítimo de la Vigía (1800-1840)” en *Trocadero nº 17*, Cádiz, 2005, pp. 208-220.

TRUJILLO BOLIO, Mario, “Exportación vitivinícola española al mercado novohispano. Las redes de realización y sus circuitos mercantiles, 1790-1810” en *América Latina. Historia Económica*, año 20, nº 2, México, 2012, pp. 121-150.

- TRUJILLO BOLIO, Mario, *El péndulo marítimo mercantil en el atlántico novohispano (1798-1825). Comercio libre, circuitos de intercambio, exportación, importación*. Cádiz, 2009.
- URIARTE AYO, Rafael, “La industrialización del bosque en la España interior: producción y cambio técnico en la industria resinera (1860-1914)” en *Revista de Historia Económica*. Año XIII, n° 3, otoño Barcelona, 1995, pp. 509-552.
- UKRA, Mark, *La dieta del té*. Bogotá, 2008.
- VALLINA ARBOLEYA, Isaac, “El lino y la lana” en *Cartafueyos de El Ventolín, n° VII. Artículo de Internet: <http://cartafueyos.files.wordpress.com/>* Pola de Siero (Asturias), 2011.
- VARELA MARCOS, Jesús, “El comercio libre americano y sus repercusiones en España y América” en Demetrio Ramos Pérez y María Lourdes Díaz-Trechuelo López-Spínola (coords.). *Historia General de España y América. América en el siglo XVIII. La Ilustración en América. Vol XI-2*, Madrid, 1989, pp.325-356.
- VARGAS, Francisco Alejandro, / BAS PEIRED, Carlos, *Gran enciclopedia del mar. Volumen 6*, Pamplona, 1975.
- VARIOS AUTORES, “Bajo Guadalquivir: Sanlúcar de Barrameda. Puerta de Doñana” en *Historia de la Provincia de Cádiz pueblo a pueblo*. Cádiz, 1995, Fascículo 18, pp. 1-18.
- VARIOS AUTORES, “Campo de Gibraltar: Tarifa. Viento entre dos mares.” en *Historia de la Provincia de Cádiz pueblo a pueblo*. Fascículo 10. Cádiz, 1995., pp. 1-10
- VARIOS AUTORES, *Aplicaciones del uso de la madera de pino pinaster*. Coordinador Fernando Sanz. Galicia 2004, pp. 16-31.
- VARIOS AUTORES, *España en armas. El reinado de Carlos IV y la guerra de la Independencia. Historia de España, volumen 17*, Barcelona, 1993.
- VARIOS AUTORES, “La pimienta: una especia milenaria en un mercado especial” en *Claridades Agropecuarias. N° 96*, México, 2001, pp. 1-28.
- VARIOS AUTORES, “Los bosques y la evolución del mundo moderno” en *El estado de los bosques del mundo 2012. Edición n° 10*. Coordinador R. M. Martín. Informe bienal de la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la alimentación y la agricultura), Roma, 2012, pp. 7-23.
- VARIOS AUTORES, *Puertos españoles en la Historia*. Madrid, 1994.
- VARIOS AUTORES, *Chile: país oceánico*. Chile, 2005.
- VARIOS AUTORES, *Cuba Internacional. Números 5-12. Prensa latina*, La Habana 1986.
- VARIOS AUTORES, *Diccionario Geográfico Universal dedicado a la Reina Nuestra Señora (Q.D.G.). Tomo IV*, Barcelona, 1831.
- VARIOS AUTORES, *El comercio libre entre España y América latina, 1765-1824*. Madrid 1987.
- VARIOS AUTORES, *Historia de Marruecos*. Coordinadores: Enrique Guerra López y Juan Rivero Corredera. Consejería de Educación. Embajada de España en Marruecos, Rabat, 1994.
- VARIOS AUTORES, *II Congreso de Academias Iberoamericanas de la Historia: factores de diferenciación e instancias integradores en la experiencia del mundo iberoamericano*, Madrid, 1992.
- VASALLO BORG, Carmelo, “El reclutamiento de marineros malteses en la Armada española durante la segunda mitad del siglo XVIII” en *Revista Naval Española. Año 8. n° 30*. Madrid, 1990, pp. 21-30
- VASALLO BORG, Carmelo, “Los malteses en el Cádiz del siglo XVIII”. *Revista Gades n° 20*. Cádiz 1992, pp. 361-374.

- VÁZQUEZ DE FERRER, Belín, “Instituciones económicas, comercio libre y movimiento comercial hispano-venezolano, 1765-1789” en *Memoria del IV Congreso Venezolano de Historia*. Caracas, 1983, pp. 373-390.
- VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco, “La sosa-barrilla: una seña de identidad del Campo de Cartagena en los siglos XVI al XIX.” En *Revista murciana de antropología*, n° 10, Murcia, 2004, pp.145-158.
- VILAPLANA PERSIVA, Manuel, *Historia del real de a ocho*. Murcia, 1997.
- VILAR HERNÁNDEZ, Juan / ESTÉVEZ ALCALDE, Antonio, “El sector de elaboración de aceite de oliva en Malta” en *Radiografía Mundial del Olivar. Sección Economía. Diario de Jaén. Artículo de Internet: <http://diariodigital.ujaen.es/>* Jaén, 2013.
- VILAR, Pierre, *La Catalogne dans l’Espagne moderne*, París, 1962.
- VILLABERTRÁN, Fray Jerónimo de, *Reducción recíproca de reales de vellón nominales, efectivos, catalanes, libras, sueldos y dineros valencianos, aragoneses y mallorquines entre sí*. Barcelona 1816.
- VILLAPLANA PERSIVA, Manuel, *Historia del real de a ocho*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia, 1997.
- VILLAR GARCÍA, María Begoña, “La contribución irlandesa al progreso de Europa en el siglo XVIII: militares, políticos y comerciantes” en *Baetica*, n° 24, Málaga, 2002, pp. 445-460.
- VILLAR GARCÍA, María Begoña, “Málaga y el comercio: una aproximación” en *Baetica*. n° 9, Málaga, 1986, pp. 357-366.
- VON HUMBOLDT, Alexander, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*. Ed. Original : 1822 París (Ed. Moderna: 1973 México)
- VON HUMBOLDT, Alexander, *Viajes a las regiones Equinociales. Tomos II y III del año 1800*, Caracas 1956.
- VON GRAFENSTEIN GAREIS, Johanna, “Patriotas y piratas en un territorio en disputa, 1810-1819” en *Theorethikos*, año III, n° 1, San Salvador, 2000, pp. 1-51.
- YÁNES, Francisco Javier, *Compendio de Historia de Venezuela desde su descubrimiento y conquista hasta que se declaró Estado Independiente*, Caracas 1944.
- ZABALA URIARTE, Aingeru, *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1810*. Bilbao, 1994.
- ZARAUZ LÓPEZ, Héctor Luis: “Integración comercial durante el siglo XIX: el caso de la explotación de caoba en el sur de Veracruz.” En *Revista de Historia, Sociedad y Cultura Ulúa*, volumen 1, n°. 2, 2003, Veracruz (México), pp. 135-170.
- ZARZA RONDÓN, Gloria de los Ángeles, “Cádiz y los inicios de la isla de Cuba en el siglo XIX” en *El Trocadero*, n° 20, Cádiz, 2008, pp. 217-230.
- ZUBIRI MARÍN, María Teresa, “Algunos productos básicos de la agricultura venezolana en el siglo XVIII: añil, cacao, tabaco.” En *Boletín americanista* n° 47, Barcelona, 1997.
- ZURDO SAÍZ, David / GUTIÉRREZ TAPIA, Ángel, *El libro de los licores de España*. Barcelona, 2004, pp. 249-260.