

EL COMERCIO MARÍTIMO ENTRE ESTADOS UNIDOS Y ESPAÑA Y PORTUGAL. 1790-1812¹

SHIPPING TRADE BETWEEN THE UNITES STATES AND SPAIN AND PORTUGAL. 1790-1812

Guadalupe Carrasco-González
Universidad de Cádiz
ORCID: 0000-0002-5843-5811

Resumen

En este artículo se aborda el tema del tráfico marítimo mercantil entre los puertos estadounidenses del distrito de Filadelfia y de Nueva Inglaterra, con España y Portugal en la última década del siglo XVIII y en la primera del siglo XIX. La base documental principal de este estudio la constituyen los registros de entrada y salida de las aduanas estadounidenses, junto a numerosa correspondencia de mercaderes norteamericanos.

Palabras clave: Estados Unidos, Tráfico marítimo, Rutas comerciales, Península ibérica, siglos XVIII-XIX.

Abstract

This article focuses on the subject of commercial maritime traffic between the American ports of the Philadelphia district and those of New England with Spain and Portugal in the last decade of the 18th century and in the first decade of the 19th century. The main documentary base is made up of the entry and exit records of US Custom Houses along with numerous correspondence from US merchants.

Keywords: United States, Shipping trade, Trade routes, Iberian Peninsula, XVIII-XIX centuries.

¹ El presente trabajo se corresponde con los resultados del proyecto PID2021-126850NB-I00 *Connexa Mundi. Desarrollo y articulación de nodos de comunicación global: el litoral gaditano y sus proyecciones (c. 1680-1830)* financiado por MCIN/ AEI/10.13039/501100011033/ y por FEDER “Una manera de hacer Europa”; y ProyExcel_01045 *Proa a la mar. Desarrollo, logística y proyección de la bahía gaditana como nodo naval en el XVIII* financiado por la Consejería de Universidad, Investigación e Innovación- Junta de Andalucía.

Introducción

En un artículo precedente ha quedado establecido que no hubo cambios importantes en el orden de prioridades del comercio estadounidense con respecto a la península ibérica después de la independencia.² La ruta tradicional que había vinculado a las Trece colonias con el sur de Europa y algunos puertos mediterráneos siguió vigente. Aún más, las circunstancias geopolíticas y económicas de finales del siglo XVIII aparecieron ante el gobierno estadounidense como una gran oportunidad para extender su comercio exterior. Toda Europa se convirtió en un mercado potencial para sus producciones de provisiones y materias primas, para los productos de las Indias occidentales y, con el tiempo, también de las Indias orientales. No cabe duda de que el estado permanente de conflicto que invadió Europa en la década final del siglo XVIII y en los primeros años del XIX facilitó la penetración comercial estadounidense. Sus comerciantes y capitanes suministraron provisiones y materias primas a una Europa con una población en crecimiento, donde la movilización de los ejércitos, las coyunturas agrícolas adversas y las guerras de bloqueos mermaron la capacidad de las potencias beligerantes para producir o importar alimentos. Al compás de esta expansión comercial o como consecuencia de ella, Estados Unidos construiría una red de cónsules y de agentes por toda Europa y, en particular en la península ibérica, que se reveló como un instrumento eficaz en unos tiempos donde la neutralidad no siempre era respetada y donde el corso formaba parte del paisaje marítimo. Los cónsules podían ser una herramienta útil en la negociación con los gobiernos, en la repatriación de marineros y capitanes estadounidenses que quedaban varados en algún puerto por la pérdida del navío, por razón de apresamiento, naufragio o venta; podían proporcionar información sobre potenciales peligros o sobre el estado del mercado y gestionaban la organización de convoyes para posibilitar una navegación más segura.

² Guadalupe Carrasco González, “Vinos, sal y pasas por harina, pescado y duelas: El tráfico marítimo comercial estadounidense con España a finales del siglo XVIII, 1780-1800. Una primera aproximación”, *Studia Historica, Historia Moderna*, Vol. 42, 1, 2020, pp. 165-193.

Este trabajo amplía la cronología del análisis del tráfico estadounidense desde 1790 hasta 1812,³ fecha en la que se inicia el conflicto entre Estados Unidos y Gran Bretaña. Se retoma, por tanto, la década final siglo XVIII, ya estudiada en un artículo anterior, con la finalidad de observar cómo las adaptaciones a la nueva situación política tras la independencia se consolidaron en las décadas posteriores. La continuidad en las series del tráfico estadounidense hasta 1812 permite arrojar luz sobre la intensificación de las relaciones comerciales a uno y otro lado del Atlántico, así como sobre la necesidad que tenían las empresas mercantiles norteamericanas de posicionar agentes capaces de obtener y seleccionar información fiable acerca de la demanda (más allá de los capitanes e instituciones consulares). Al mismo tiempo, la conexión que los mercaderes estadounidenses mantenían con los mercados de las Indias orientales y occidentales y con los del norte de Europa y del Mediterráneo, les convirtió en actores útiles en la integración de los flujos comerciales ibéricos.

Los registros de las aduanas estadounidenses, junto a la correspondencia comercial y la prensa, componen la base documental de este artículo con las restricciones ya recogidas en el artículo precedente relativas a las lagunas provocadas por la mala conservación o destrucción de los registros de algunos puertos, sin duda claves, como Boston, Nueva York o Baltimore. Esta cantidad y variedad de fuentes disponibles, sin embargo, no ha animado a los historiadores americanos a mirar hacia Europa en busca de evidencias que aporten más argumentos que expliquen el extraordinario desarrollo del comercio estadounidense entre 1790 y 1812. No obstante, en estos últimos años ha habido ciertos cambios en la manera de analizar esta expansión, ya que, por un lado, se ha puesto el foco en los intercambios de determinados productos⁴ y por otro, desde el espacio europeo, se ha intentado comprender la importancia y la extensión del *american shipping* tras la independencia en ámbitos concretos como el Mediterráneo o el Báltico.⁵ Pero, aún

³ *Ibid.*

⁴ James G. Lydon, *Fish and Flour for Gold, 1600-1800: Southern Europe in the Colonial Balance of payments*, (Philadelphia: Library Company), 2008.

⁵ Silvia Marzagalli, "American Shipping into the Mediterranean during the French Wars: A First Approach". *Research in Maritime History*, 44, 43-62). "The United States and the Mediterranean during

faltan estudios más amplios y comprensivos sobre el tema que abandonen la aproximación nacional y bilateral que ha dominado tradicionalmente en el comercio marítimo en pos de un análisis de carácter relacional.

El comercio entre las Trece colonias y la península ibérica en el siglo XVIII

La independencia supuso una drástica interrupción del comercio entre las Trece colonias y el sur de Europa. Durante el transcurso de los dos primeros tercios del siglo XVIII este tráfico había prosperado al compás de los intercambios británicos. De hecho, el sistema comercial restrictivo propio del mercantilismo que sufrieron las Trece colonias y representado por las actas de navegación, no fue especialmente lesivo para las actividades marítimas mercantiles de los colonos y, se puede afirmar, que estos supieron sacar partido de esta legislación.⁶ La permisividad de las autoridades comerciales británicas para con sus colonos americanos, obedecía a la necesaria contrapartida en plata con la que estos contribuían a la economía metropolitana fruto de esos intercambios.⁷ Y probablemente, fue la necesidad de especie lo que persuadió, sin duda, a los pensadores mercantilistas y a las autoridades británicas para flexibilizar la legislación comercial

the French Wars (1793-1815)". En J. Eloranta, E. Golson, P. Hedberg y M. C. Moreira (eds.), *Small and Medium Powers in Global History. Trade, Conflicts, and Neutrality from the 18th to the 20th Centuries* (New York: Routledge, 2019), pp. 53-72.

⁶John J. McCusker, "Worth a war? The importance of the trade between British America and the Mediterranean", en Silvia Marzagalli, James R. Sofka and John J. McCusker, eds. *Rough Waters: American Involvement with the Mediterranean in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, International Maritime Economic History Association, (Liverpool: Liverpool University Press, 2010), pp.7-24.

A principios de 1736 Richard Derby, navegó a Cádiz y Málaga en su balandra *Ranger* cargada principalmente con pescado. En mayo regresó a Salem y el septiembre volvió a realizar un viaje similar. Estos viajes se hicieron violando el acta de navegación de 1663, que prohibía a los barcos coloniales comerciar con cualquier lugar excepto Inglaterra y sus colonias. Pero el privilegio de la sal facilitaba la evasión de esta legislación. El acta de navegación de 1663 autorizó la importación directa de ciertos artículos " especificados" y concretamente la sal, una necesidad para el curado de pescado, pero contrario a los principios mercantilistas. Por tanto, la sal se convertiría en la excusa para justificar los viajes de retorno. Véanse varios de estos ejemplos en Robert E Peabody, "The Derbys of Salem, Mass. A Study of 18th century commerce carried on by a family of typical new England merchants". *Historical Collections of the Essex Institute*, XLIV, July 1908, n° 3 p. 195.

⁷ *Ibid.*

haciendo participes de sus ventajas también a los colonos.⁸ Además, bajo el paraguas del pabellón y la diplomacia británica el comercio de las Trece colonias con Europa se benefició directamente de los tratados firmados por Gran Bretaña con otros estados europeos. Con España y Portugal, los británicos obtuvieron, desde el siglo XVII, la consideración de nación más favorecida, además del establecimiento de factorías y cónsules y el privilegio de juez conservador;⁹ que asistían tanto a los súbditos británicos como a los colonos americanos en los distintos puertos.¹⁰ En el siglo XVIII los intentos reformistas tanto en España como en Portugal intentaron socavar la posición británica, lo cual complicó las relaciones comerciales a lo largo del siglo. Pero, estas dificultades puntuales, que también sufrieron los comerciantes y capitanes de las Trece colonias, se compensaban con las oportunidades comerciales que se les abrían en el Mediterráneo amparados por el pabellón y por la armada británica, que custodiaba su comercio desde las bases navales estratégicamente adquiridas en Gibraltar, Tánger, Mahón y Malta.

Así, los colonos norteamericanos exportaron a la esquina sur de Europa sobre todo pescado, cereales y harinas. La escasez de estos productos fue crónica en la península ibérica a lo largo del siglo XVIII a pesar del evidente progreso en la productividad a partir de la década de los sesenta, de los proyectos de mejora de la pesca, de la recuperación y búsqueda de caladeros y a pesar de las nuevas leyes arancelarias que se pusieron en marcha durante el reinado de Carlos III.

El pescado llegaba de Terranova y Nueva Inglaterra y los cereales de Gran Bretaña, de Quebec y de las colonias centrales de Norteamérica,¹¹ y a estos productos se

⁸ James G. Lydon, *Fish and Flour for Gold, 1600-1800: Southern Europe in the Colonial Balance of payments*, (Philadelphia: Library Company), 2008.

⁹ Henry Roseveare, *Markets and Merchants of the late Seventeenth century. The Marescoe-David Letters, 1668-1680* (Oxford: The Oxford University Press, 1987). Véanse los tratados de 1645, 1654, 1662, 1665, y 1667.

¹⁰ Ello explicaría que el sistema consular inglés asistiera por igual a británicos y colonos americanos. La *Pennsylvania Gazette*, publicaba el 17 de enero de 1771, una noticia del otoño anterior, cuando la crisis de las islas Malvinas llevó a España e Inglaterra al borde de la guerra, de cómo el cónsul británico de Cádiz envió cartas de advertencia a comerciantes norteamericanos de un posible embargo. Citado por James G. Lydon, *Op. cit.*, 13.

¹¹ Véase 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: Cádiz entre la regulación y el mercado”,

unieron la madera y sus derivados, particularmente las duelas, y las mercancías procedentes de las Indias occidentales británicas, como el azúcar. Este comercio alimentó un tráfico marítimo mercantil cada vez más intenso entre los puertos de las Trece colonias y los de la península ibérica.

A mediados de la década de los treinta del siglo XVIII, más de un 20% de los barcos que salían del puerto de Filadelfia, tenían como destino los puertos de Gibraltar, Lisboa, Cádiz y Madeira.¹² Entre diciembre de 1757 y diciembre de 1758 según refiere el registro de seguros realizados por Timothy Orne, John Nutting Jr. y John Higginson, un porcentaje similar o superior de embarcaciones partió del puerto de Salem hacía esos mismos destinos, incluyendo también Bilbao.¹³ Los principales puertos de la península ibérica solían recibir cargamentos completos de pescado, mientras que las cargas mixtas de pescado, provisiones y madera se dirigieron sobre todo a los puertos de Madeira y Gibraltar. Según James G. Lydon los principales centros receptores de mercancías procedentes de las colonias británicas de Norteamérica en España eran Barcelona, Cádiz y Bilbao.¹⁴

Entre 1770 y 1773 arribaron a Barcelona una media de 28 barcos anuales con trigo y arroz procedente sólo de las Trece colonias, que regresaban a Norteamérica haciendo escala en las Islas Británicas o en puertos atlánticos franceses donde cargaban vino, brandy y otros bienes. Cádiz era no solo centro receptor sino redistribuidor de los productos de América del norte. En 1775 arribaron cinco barcos procedentes de Nueva

Investigaciones de Historia Económica, 44, 2005, pp. 43-79. Agustín González Enciso, *España y U.S.A. en el Siglo XVIII. (Crecimiento industrial comparado y relaciones comerciales)*, (Valladolid: Ediciones Universidad de Valladolid, 1979).¹¹ James G. Lydon, *Op. cit.*

¹² Entre el 25 de marzo de 1735 y el 25 de marzo de 1736 salieron de Filadelfia 124 embarcaciones de las cuales 26 (21%) fueron a Gibraltar, Lisboa, Cádiz y Madeira. *The Merchant Magazine*, 1844, p.312. Sobre las relaciones comerciales de Filadelfia con la península ibérica véase Thomas M. Doerflinger, *A vigorous spirit of Enterprise: merchants and Economic development in Revolutionary Philadelphia* (Williamsburg (VA): University of North Carolina Press, 1986).

¹³ Timothy Orne, John Nutting Jr. y John Higginson de Salem, aseguraron 102 embarcaciones entre diciembre de 1757 y diciembre de 1758; y 17 de ellas tuvieron como destino, Gibraltar, Cádiz, Lisboa, Bilbao y las *wine islands*. Compilado por George H. Allen, *The Essex Institute Historical Collections*, Vol. XXXI Jan-July 1894, n°. 1-6, pp 88-94.

¹⁴ James G. Lydon, *Op. cit.*, pp. 116-120.

Inglaterra y 67 de las colonias centrales con cereales.¹⁵ Si Cádiz concentraba las importaciones de cereales de Norteamérica, Bilbao hacía lo propio con el pescado.¹⁶ Los registros de la avería del Consulado de Bilbao muestran, por ejemplo, que entre 1750 y 1755 entraban una media anual de 23 barcos procedentes de Nueva Inglaterra, principalmente de Marblehead y Salem; y que veinte años después entre 1770 y 1773 el promedio ascendió a 35 barcos (11% de las entradas).¹⁷ Según James G. Lydon a partir de 1750, y cuando no había amenazas de guerra, las llegadas de pescado a Bilbao representaban entre el 30% y el 50% de las exportaciones de Nueva Inglaterra.¹⁸ En el tornaviaje cargaban hierro y lana, que intercambiaban en los puertos ingleses por otras mercancías.

Los comerciantes de Salem mantenían estrechas relaciones con firmas bilbaínas, como *Parminter & Barrow, Lynch, Kelly & Moroney* o *Joseph Gardoqui & Sons*.¹⁹ Sin embargo, para los comerciantes *Stocker & Wharton* de Filadelfia, Lisboa, en el trascurso del siglo XVIII, parecía ser el mejor puerto ibérico.²⁰

En 1757 y 1758, Richard y John Derby de Salem navegaron con frecuencia a Cádiz, Lisboa, Gibraltar y Alicante para vender el azúcar de las *British West Indies* y el pescado salado y ahumado de Nueva Inglaterra a cambio de clarete, vino tinto y vino de Marsella, así como sal y pasas.²¹ La mejora de las relaciones diplomáticas entre España y Gran Bretaña en la década de los cincuenta, sin duda, favoreció la frecuencia de estos viajes. Así el *snow Haley* de 105 toneladas, del capitán John Russell salió de Salem con destino a Europa el 29 de enero de 1755, para regresar el 12 de septiembre. En algún momento después de esa fecha partió nuevamente, regresando de Lisboa el 21 de abril de

¹⁵ *Ibid.*, pp. 20-21.

¹⁶ Véase Alberto Angulo Morales y Álvaro Aragón Ruano, “No sólo pescado y harina a cambio de oro. Vascos en el comercio con los Estados Unidos durante el siglo XVIII”, *Boletín Americanista*, año LXVIII, 2, nº 77, Barcelona, 2018, pp. 147-166.

¹⁷ Aingeru Zabala Uriarte, *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1810* (Bilbao: Bilbao Bizkaia Kutxa, 1994). Apéndice I: Los derechos de averías, pp. 661-720.

¹⁸ James G. Lydon, *Fish and Flour for Gold...* p. 73.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.* p. 36.

²¹ *The Merchant Magazine*, 1857, p.149.

1756. No tardó mucho en salir a navegar con destino a Cádiz y otros puertos ibéricos desde donde regresó el 29 de julio de 1757, para viajar de nuevo en el transcurso de los siguientes meses a Lisboa y regresar en enero de 1758. Un año después, en enero de 1759 regresó a Europa, arribando a Salem procedente de Cádiz el 31 de marzo de 1760, para zarpar de nuevo hacia Cádiz el 6 de septiembre de 1760.²² En total hizo once trayectos entre Salem y los puertos ibéricos en cinco años y completando seis viajes redondos. El caso del *Snow Haley* no es excepcional, de hecho, podrían citarse multitud de casos similares, especialmente entre 1750 y 1770, periodo en el que el tráfico de embarcaciones entre los principales puertos de Nueva Inglaterra y la península ibérica se incrementó considerablemente. Las travesías de estas embarcaciones entrelazaban puertos ibéricos, europeos (preferentemente británicos) y norteamericanos en viajes sencillos de ida y vuelta o en itinerarios más complejos entre varios puertos a este lado del Atlántico, atendiendo a las necesidades de los consignatarios o del mercado. El *Rockingham* llegó a Bilbao desde Marblehead el 27 de julio de 1772 y después de descargar pescado, salió en lastre para Cádiz y Málaga donde el capitán Stacey aprovechó para reparar y pintar el barco y cargarlo con vino, pasas y limones. El viaje a casa se hizo a través de Falmouth (Inglaterra), donde algunos de los productos del sur se cambiarían por la batista y otras telas finas que la Compañía británica de las Indias Orientales importaba de Oriente.²³

La correspondencia entre Joseph Gardoqui, de Bilbao y Timothy Orne, de Salem, también revela la existencia de un intenso tráfico de escala entre Bilbao, Cádiz y Lisboa desde 1752 a 1767, tanto en el viaje de ida, donde la escala en Cádiz solía suponer el reenvío a Bilbao de las mercancías arribadas de Norteamérica en otro barco; como a la vuelta, cuando en Bilbao se hacía difícil encontrar fletes de retorno y se optaba por hacer escala en Lisboa o Cádiz, buscando el vino, la fruta o la sal. En ocasiones, estas escalas en el viaje de ida y el consiguiente reenvío de la mercancía hacia otro u otros puertos

²² *The Essex Institute Historical Collections*, Vol. LXVII, 1931, p. 281. También el *schooner Hitty* de 66 toneladas realizó cinco viajes entre 1761 y 1765 con destino a Lisboa, Bilbao, Cádiz y Bilbao y regresando a Salem desde Cádiz, a excepción del último viaje que fue de ida y vuelta a Lisboa. p. 287.

²³ William Hammond Bowden, "The commerce of Marblehead, 1665-1775", *The Essex Institute Historical Collections*, Vol. LXVIII, 1932, pp. 117- 128.

podían tener que ver con el ahorro en los derechos de entrada. Así, algunos barcos con destino a Bilbao preferían descargar en A Coruña donde las tasas portuarias eran notablemente más bajas que en Bilbao, acarreando luego las mercancías en embarcaciones menores hasta Bilbao. Probablemente no fue solo el menor coste de los derechos portuarios lo que estimulaba este sistema de reenvíos, sino los peligros de apresamiento o las facilidades para el contrabando.²⁴ Que sepamos, este mismo sistema era utilizado entre Algeciras y Cádiz cuando las mercancías que los barcos estadounidenses descargaban en Gibraltar o Algeciras, eran conducidas a Cádiz en pequeñas embarcaciones, muchas de ellas portuguesas.²⁵

En esas mismas fechas, el tráfico con Alicante o Barcelona desde Nueva Inglaterra fue más limitado, ya que la mayor parte del bacalao y pescado salado llegaba allí en embarcaciones británicas procedente de Terranova. La correspondencia entre *Wombwell, Coxon & Wombwell* de Alicante y Timothy Orne de Salem, revela no solamente este hecho, sino la circunstancia de que el puerto de Alicante actuaba como centro redistribuidor de pescado, pues los excedentes que llegaban allí tanto desde Terranova como desde Nueva Inglaterra eran reenviados sistemáticamente a Barcelona o Livorno.²⁶

En este contexto, después de 1750 y en tiempos de paz, Salem enviaba alrededor del 60% de sus cargamentos a España y la mayor parte del resto a Portugal, siendo relativamente pocos los envíos que llegaron a Gibraltar o cruzaron el Estrecho. Los cargadores de Boston por el contrario tenían más interés por los puertos del Estrecho y los puertos de Alicante, Málaga, Barcelona o Mahón, aunque a partir de la década de los sesenta del siglo XVIII, la pérdida de dominio de Boston sobre las exportaciones de

²⁴ Correspondencia entre *Joseph Gardoqui & Sons* y Timothy Orne Jr, fechada en Bilbao entre 1752 y 1767. Phillips Library (PhL) Orne Family Papers, Manuscripts (Mss) 41, Box (B) 11, Folder (F) 1.

²⁵ Guadalupe Carrasco-González, “La presencia de comerciantes estadounidenses en España a finales del Antiguo Régimen: La actividad mercantil y los negocios de Richard Worsan Meade (1804-1818)”, *Chronica Nova*, Vol 44, 2018, pp. 215-242.

²⁶ Correspondencia de *Wombwell, Coxon & Wombwell* de Alicante entre 1764 y 1768. En la carta del 7 de mayo de 1766, explican cómo entre comienzos de octubre y final de marzo se habían recibido 50.000 quintales de bacalao de los que 3 o 4 cargas eran de Nueva Inglaterra y el resto procedía de las pesquerías británicas en Terranova. De esas 50.000, solo 10.000 fueron desembarcados para la venta minorista y el resto se enviaron a puertos de más al norte. PhL, Orne Family Papers, Mss., B13, F.8.

pescado al mercado europeo, se vio agravada por la creciente competencia de Filadelfia, Nueva York y Charleston.²⁷

El tráfico estadounidense con la península ibérica entre 1790 y 1812: análisis de conjunto

La independencia de las trece colonias significó la separación de los mercados británicos.²⁸ El golpe se sintió en todas las áreas comerciales sobre todo porque se había perdido la salvaguarda británica. El comercio del Mediterráneo fue uno de los principales damnificados por la independencia, ya que los ataques de los corsarios berberiscos impedirían la reanudación inmediata de los intercambios con esa zona; de hecho, no fue hasta la firma de la paz con Marruecos en 1786, cuando los barcos estadounidenses regresaron al ámbito marítimo del estrecho de Gibraltar.

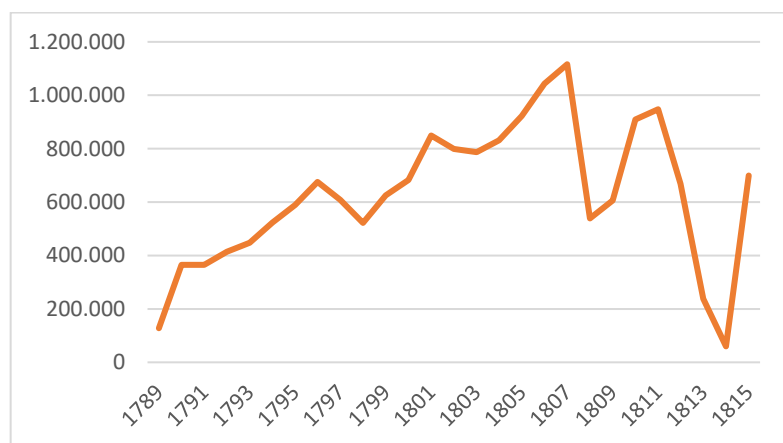
En la década posterior a la guerra de independencia el tráfico marítimo, se recuperó de manera ostensible y progresiva. Se conjuraron para ello el interés del gobierno por reactivar el comercio exterior y la preocupación de los comerciantes por recuperar sus negocios y enjugar las deudas adquiridas con los proveedores británicos. Además, en Europa, la larga coyuntura bélica unida a las crisis agrarias, colaboraría en la recuperación del comercio estadounidense. La evolución positiva del tonelaje destinado al comercio exterior (gráfico 1) expresa con claridad cómo ese comercio sedujo a políticos y comerciantes estadounidenses en los años finales del siglo XVIII y primeras décadas del XIX.²⁹

²⁷ James G. Lydon, *Op. cit.*, 116-120.

²⁸ Se perdió el comercio con las Indias Occidentales británicas que daba salida a los productos pesqueros y forestales a cambio del azúcar y la melaza para la fabricación de ron. John Douglas Forbes, *Israel Thorndike, Federalist Financier* (New York: The Beverly Historical Society, 1953), p. 23.

²⁹ Timothy Pitkin, *A statistical View of the Commerce of the United States of America* (New Haven: Durrie and Peck, 1835), pp. 444-445 y también Greg H. Williams, *The French Assault on American Shipping, 1793-1813. A History Comprehensive Record of Merchant Marine Losses* (Jefferson: McFarland & Company, 2009), pp. 7-36

Gráfico 1: Evolución del tonelaje anual empleado en el comercio exterior estadounidense (1789-1815)



Fuente: Timothy Pitkin, *A statistical View of the Commerce of the United States of America* (New Haven: Durrie and Peck, 1835), pp. 444-445.

Ningún mercado estuvo al margen de este despliegue de barcos y mercancías. Con las Indias occidentales mantuvieron los intercambios que habían desarrollado durante la etapa colonial; en cambio, su incursión en el mercado asiático fue una novedad, porque era monopolio de la Compañía británica de las Indias Orientales.³⁰ Pero, sin duda, el mercado más importante fue Europa a donde enviaron sus provisiones y materias primas y reexportaron los productos adquiridos en Asia, el Caribe y la América española. En este contexto y teniendo en cuenta que los principales mercados para el comercio estadounidense fueron, por este orden, Gran Bretaña, Francia, la Alemania hanseática, España, Dinamarca y Portugal,³¹ vamos a analizar el tráfico marítimo mercantil de Estados Unidos con la península ibérica y sus islas.

Como ya advertí en un artículo anterior, las cifras de este tráfico proceden del tratamiento de la documentación de las *Custom Houses* sólo de los puertos de Nueva Inglaterra y de Filadelfia, además de incluirse datos sueltos, poco relevantes

³⁰ En 1784 fue enviado a China el primer barco estadounidense el *Empress of China* del comerciante y financiero de Filadelfia Robert Morris. James G. Lydon, *Op. cit.*, p. 15.

³¹ Timothy Pitkin, *Op. cit.*, 364-365

numéricamente, de otros puertos (Norfolk, Baltimore...).³² La selección de estos puertos no ha sido caprichosa sino obligada por la pérdida o/y destrucción de la documentación o por la dificultad de la autora para acceder a todos los archivos donde se conservan.³³ A este problema, hay que añadir que las series halladas en muchos casos están incompletas debido a la falta sistemática de datos, que puede achacarse a las mencionadas pérdidas o a una falta de actividad puntual con los puertos ibéricos.³⁴ Además por cohesión explicativa, se ha optado por la unidad geográfica de la península ibérica, a la hora de extraer la información, incluyendo Gibraltar, pero también las islas españolas y portuguesas, aunque las más relevantes en este tráfico fueron los archipiélagos atlánticos (Canarias, Madeira, Azores y Cabo Verde).

En líneas generales, la península ibérica representaba a finales del siglo XVIII y principios del XIX un mercado importante de exportación y reexportación para Estados Unidos. En algunos puertos estadounidenses el tráfico marítimo mercantil con España y Portugal, entre 1790 y 1812, representaba hasta un 20% de los intercambios exteriores. Por ejemplo, entre los años 1790 y 1798, el 20% de los barcos que zarparon del puerto de Salem se dirigieron a puertos españoles y portugueses, aunque los que arribaron procedentes de la península ibérica se redujeron a un 12%. Entre 1800 y 1812, el 38% de los barcos que salieron de Filadelfia hacia puertos foráneos tuvieron como destino puertos españoles o portugueses. Pero, sin duda, el caso más significativo, fue el del puerto de Marblehead, donde el 49% de los barcos arribados, procedían de puertos ibéricos, y aún más, el 46% salieron o tocaron Bilbao en su última escala y solo el 3% restante llegó a

³² Se han utilizado para este estudio los manifiestos de carga y los libros de registro de entrada y salida. National Archives and Record Administration (NARA), Record Group (RG) 36, Records of the United States Customs Service.

³³ No se utiliza la documentación de Boston y Nueva York, por haberse perdido los registros de la época que aquí se analiza. Tampoco se incluyen los datos de Baltimore por haber sido pasto de las llamas. Y no se han conservado para estos años los de Alexandria y Norfolk. Por otro lado, no he podido todavía consultar los de Charleston y Savannah.

³⁴ Sobre el problema de las fuentes véase Guadalupe Carrasco-González, “Vino, sal y pasas...”, pp.170-172.

Marblehead desde otros puertos ibéricos.³⁵ Estos ejemplos ponen de manifiesto la relevancia del tráfico marítimo estadounidenses con la península ibérica.

En total, para el periodo 1790 y 1812, se cuentan 2001 salidas de embarcaciones desde los puertos estadounidenses (aquí considerados) con destino inicial en los de la península ibérica y sus archipiélagos y 2018 entradas desde estos últimos a los puertos norteamericanos. Naturalmente, estos datos son orientativos, pero nos indican la tendencia y el sentido general del tráfico, ya que al margen de las pérdidas documentales señaladas que pueden afectar al monto total, la navegación comercial estaba sujeta a múltiples factores que obligaban a cambiar y adaptar los propósitos iniciales del viaje. Así, por ejemplo, el puerto de destino señalado por el cargador en el manifiesto de carga, no tenía por qué coincidir siempre con la plaza donde se proyectaba llevar a cabo la descarga y venta de las mercancías, sino que podía tratarse simplemente de un punto en el itinerario donde recabar noticias recientes sobre el estado de mercados concretos. El comerciante, que era consciente de la dinámica cambiante de las condiciones de la demanda, elaboraba unas instrucciones que entregaba al capitán. En ellas se contemplaban planes alternativos para la embarcación y la carga, exigiendo al capitán, por encima de todo, prudencia en los gastos y el compromiso de informarse sobre la situación del mercado de destino antes de realizar cualquier operación; todo lo cual le permitía adaptar convenientemente su ruta, intentando maximizar los beneficios y no demorar demasiado el regreso. Resulta ilustrativo el caso de la goleta *La Industria* cuyo cargador registró en la aduana de Marblehead el puerto de Cádiz como destino, en mayo de 1796; aunque en las instrucciones dadas a su capitán declaraba que en realidad debía conducirla a “cualquier” puerto del Mediterráneo. La escala en Cádiz era, por tanto, meramente técnica y buscaba obtener de sus consignatarios allí, la casa comercial *Iznardy, padre e hijo*, “las convenientes instrucciones, órdenes y noticias” sobre la venta

³⁵ Solo se ha podido reconstruir el movimiento portuario de conjunto de algunos de los puertos estadounidenses señalados en unos cuantos años.

más favorable de la carga (duelas y azúcar) en los puertos mediterráneos, así como sobre la seguridad de la navegación.³⁶

La participación de muchos capitanes norteamericanos en la propiedad de las embarcaciones y de la carga, implicaba una mayor libertad de estos a la hora de decidir acerca de los posibles destinos y negociaciones. En estos casos, la información de primera mano que aportaban los contactos constantes con comerciantes y con otros capitanes en los puertos europeos de arribada,³⁷ así como las noticias que los consulados proporcionaban a sus connacionales, favorecían las modificaciones en los planes iniciales, facilitando la navegación de escala, vendiendo la carga y comprando otras mercancías o enajenando la propia embarcación, para adquirir otra de condiciones diferentes, que pudiera cargar con nuevos productos con destino a otros mercados.³⁸ La presencia en los puertos europeos de estos “vendedores ambulantes” del mar explicaría la disparidad en los datos del tráfico a uno y otro lado del Atlántico. Por ejemplo, existe falta de concordancia entre el número de barcos que salieron de puertos estadounidenses con destino Cádiz y las entradas de barcos de este pabellón para esos mismos años en el puerto gaditano. La tabla 1 muestra que las salidas desde puertos estadounidenses con

³⁶ Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), Protocolos Notariales (PN), Cádiz, 4548, fol. 1840-1843. No fue el único caso. Lo mismo sucedió con la goleta el *Bilbao* procedente de Boston, con azúcar y café. *Ibid.*, fol. 2035-2037.

³⁷ Carta circular fechada en Bilbao el 6 de agosto de 1796. James McMahon escribía a *Brown, Benson & Ives* sobre el perfecto conocimiento que había adquirido del comercio estadounidenses gracias a que conocía a todos los capitanes y sus conexiones con Bilbao, The John Carter Brown Library (JCB), Providence (Rhode Island), *Brown & Benson Records*, B-108.

³⁸ Carta del capitán Albert Smith a Stephen Gorham de Boston, a bordo del *brig Apollo* 4 noviembre 1792, Baker Library (BL) Special Collections, Harvard Business School (HBS), Albert Smith and Thomas Smith papers, 1773-1823. Albert Smith letterbook. Mss., 733, 1773-1814, B.1, F.1.

El capitán Albert Smith navegó a Cádiz con carga de harina como respuesta a las expectativas creadas por las informaciones sobre las cortas cosechas en la península ibérica. En las instrucciones que le dio Stephen Gorham le aconsejaba que, si el mercado de Cádiz no respondía a las expectativas, podría continuar su periplo buscando un mercado más atractivo, deteniéndose, si este era el caso, por ejemplo, en Gibraltar, donde Mr. Twmbull, amigo y agente de Stephen Gorham podría facilitarle la venta. Carta de Stephen Gorham a Mr. Twmbull de Gibraltar, fechada en Baltimore el 8 noviembre 1792. Finalmente, la venta de la harina fue un éxito en Cádiz y el retorno fue inmediato a Baltimore, con carga de sal, brandy y vino y letras por el valor restante de 1300 libras esterlinas. Antes de su regreso a Baltimore el capitán Albert Smith había avisado a través del Capitán Cooper del *ship Bearing*, vía Filadelfia, que todavía los precios de la harina y el trigo se mantendrían por un tiempo altos en Cádiz, pero que la carne de cerdo tenía mala venta. Carta de Albert Smith a *May & Payson* de Baltimore, fechada en Cádiz el 1 de enero de 1793. *Ibid.*

destino a Cádiz representaron un 13,5% entre 1790 y 1812. Para los años 1792 a 1796 según los datos de la aduana de Filadelfia no salió ninguna embarcación hacia Cádiz, sin embargo, en esos años al puerto gaditano arribaron al menos 152 barcos con bandera estadounidense según el *Diario marítimo de la Vigía*.³⁹ El sub-registro se agrava al no disponer de datos de las aduanas para los distritos de Boston, Nueva York o Baltimore, cuando en esos mismos años, en Cádiz sabemos que entraron 18 barcos procedentes de Boston, 12 de Baltimore y otros 18 barcos de Nueva York, y que además también arribaron otras 104 embarcaciones estadounidenses de las que no se consignaba su procedencia. Ítem más, de los 152 barcos arribados a Cádiz en esos años (1792-1796), según el *Diario marítimo de la Vigía*, y de los que conocemos su procedencia, el 16,5% (25 embarcaciones) procedían de otros puertos españoles y europeos (Bilbao, A Coruña, Cartagena, Lisboa, Oporto, Londres, Hamburgo...), descubriéndonos así las estrategias comerciales cambiantes y de adaptación de los capitanes estadounidenses una vez en contacto con los mercados europeos. Esta tendencia que les llevaba a hacer viajes más complejos (por el número de escalas) y largos, se hace más evidente a medida que la guerra se instala en la lógica de los negocios.⁴⁰ H. B. Stewart capitán del *A. Magin* escribía el 5 de diciembre de 1809 a su llegada a Lisboa al comerciante de Filadelfia William Waln, propietario de la mayor parte de la carga, y le informaba de que los precios de la harina no eran muy favorables allí. El capitán del *Atalanta* (un barco estadounidense que arribó a Lisboa procedente de Cádiz) y otros comerciantes de Lisboa le habían aconsejado dirigirse a Cádiz “donde las últimas operaciones están siendo esperanzadoras, lo cual haré sin retraso porque creo que será lo mejor para sus intereses (los de Waln) probar ese mercado antes de cualquier otro” además “el cambio es también más favorable en Cádiz

³⁹ Biblioteca Unicaja de Temas Gaditanos “Juvencio Maeztu”, Cádiz.

⁴⁰ El capitán Stewart se queja a W. Waln de la cantidad de rumores que corren acerca del estado de los mercados y las dificultades para distinguir los verdaderos de los falsos, particularmente en una situación como “la de Europa en la actualidad que es imposible prever lo que pueda cambiar...”. Carta del capitán Stewart enviada el 7 de diciembre de 1809 a William Waln de Filadelfia, el original por el *Atalanta* y el duplicado por el *Ariel*. Historical Society Philadelphia (HSPH), H.B. Stewart letter book, AMB 6951.

y la diferencia en los precios entre los dos mercados contribuirá muy generosamente por el riesgo de ir hasta allí”.⁴¹

A partir de 1805 y según el *Diario marítimo de la Vigía*, la diversidad de procedencia de los barcos estadounidenses que entraron en el puerto de Cádiz aumenta, pasando de una media de 15 puertos distintos anualmente en la última década del siglo XVIII, a 35. Entre 1807 y 1812 hay además que destacar que casi una cuarta parte de las embarcaciones estadounidenses entrantes en Cádiz provenían de puertos europeos y africanos. Los puertos del norte de Europa que aparecen repetidamente eran Londres, Liverpool, Dublín, Ámsterdam, Bremen y Hamburgo; también llegaron desde los puertos portugueses de Lisboa, Setúbal y Madeira y desde los mediterráneos de Algeciras y Gibraltar, que parecen tener un protagonismo especial, junto con Málaga, Tarragona, Marsella y Livorno.⁴² Todo lo cual ahonda en la necesidad de analizar los flujos del tráfico marítimo mercantil desde una perspectiva dinámica y multifocal, abandonando la visión estática que otorga el simple estudio estadístico, del origen y destino de las embarcaciones.

La evolución del movimiento general de entradas y salidas entre los puertos estadounidenses y los puertos españoles y portugueses, que se representa en la gráfico 2 muestra la disposición y el instinto de los comerciantes americanos para aprovechar las oportunidades que la coyuntura política y económica les ofreció. No obstante, hubo circunstancias adversas que obstaculizaron la evolución positiva de los intercambios entre ambos extremos del Atlántico.

La tendencia al aumento de las salidas hacia puertos ibéricos con la que comienza la última década del siglo XVIII queda empañada en la curva de salidas por una caída inicial debida a la falta de datos para los años 1792 a 1796 en los registros del distrito de Filadelfia, a causa de posibles pérdidas documentales o a la paralización del tráfico debido a las graves epidemias de fiebre amarilla que se padecieron allí en 1793 y 1796.

⁴¹ *Ibíd.*

⁴² Guadalupe Carrasco-González, “Vino, sal y pasas...”, p. 184.

Tabla 1: Número de embarcaciones que salieron de los puertos estadounidenses con destino a Cádiz, en contraste con las entradas registradas en dicho puerto de barcos estadounidenses. 1790-1812

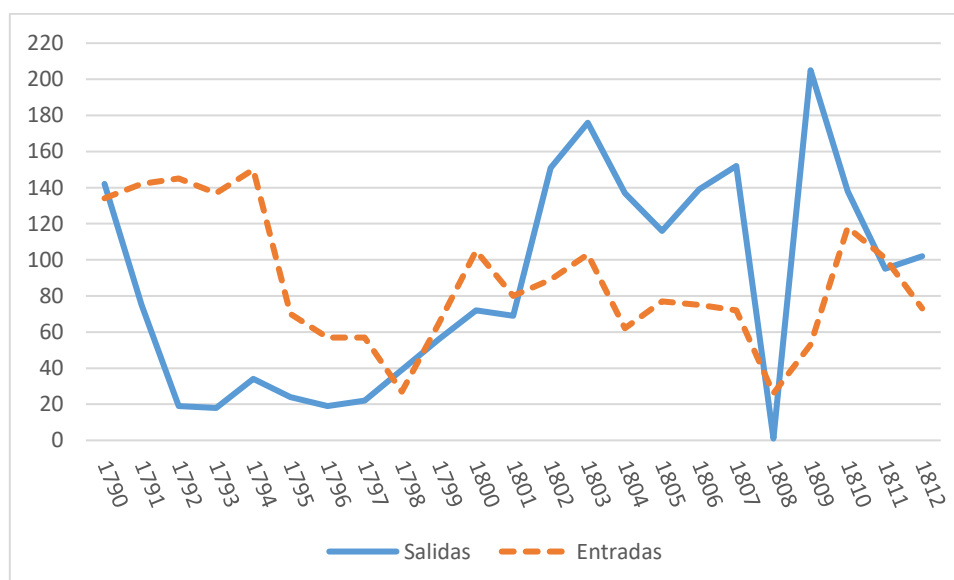
Año	Salidas con destino Cádiz	Entradas de barcos estadounidenses en Cádiz	Año	Salidas con destino Cádiz	Entradas de barcos estadounidenses en Cádiz
1790	12	55	1802	18	162
1791	14	90	1803	10	107
1792	2	142	1804	16	158
1793		162	1805	6	94
1794	2	44	1806	6	94
1795			1807	10	102
1796	1		1808		46
1797	5	81	1809	33	212
1798	14	54	1810	49	189
1799	13	82	1811	14	250
1800	5	47	1812	38	255
1801	3	35	Total	271	2460

Fuente: Salidas: los registros de las diferentes aduanas de puertos estadounidenses considerados. Entradas: *Diario marítimo de la Vigía*

Sin embargo, los precios elevados de los cereales y harinas, por las cortas cosechas que se sucedieron en la península entre 1792 y 1793 atraieron el interés de los comerciantes estadounidenses. La correspondencia comercial abunda en la tendencia ascendente de los precios del trigo y en la conveniencia de cargar con destino a Lisboa y Cádiz. En noviembre de 1792 el capitán Albert Smith advertía a Stephen Gorham, de Boston, de la urgencia de partir ya que las últimas cartas de Cádiz insistían en la escalada

de los precios de la harina.⁴³ Dicho y hecho, el 22 de diciembre llegaba a Cádiz y el día 1 de enero informaba de que “mi carga ha llegado a un buen mercado, aunque las últimas llegadas con harina han reducido el precio”.⁴⁴

Gráfico 2: Movimiento general de salidas y entradas de embarcaciones, desde los puertos estadounidenses considerados, hacia y desde los puertos españoles y portugueses (1790-1812)



Fuente: NARA, Record Group (RG) 36, Records of the United States Customs Service y Historical Society, Providence, R. I.

Según relata el capitán A. Smith, entre el 12 de diciembre de 1792 y el 10 de enero de 1793 entraron diez barcos estadounidenses con 22.300 barriles de harina (siete procedían de Filadelfia y los otros tres de Baltimore). No obstante, sigue diciendo que “la

⁴³ Carta de Albert Smith a Stephen Gorham, de Boston, fechada en Baltimore el 6 de noviembre de 1792. BL, Special Collections, HBS, Albert Smith and Thomas Smith papers, 1773-1823. Albert Smith letter book. Mss., 733, 1773-1814, B1, F1.

⁴⁴ Carta 1 de enero de 1793 de A. Smith a *May and Payson* de Baltimore por el *ship Bearin*, cap. Cooper, vía Filadelfia. *Ibid.*

probabilidad actual es que el precio del trigo y de la harina se mantendrá, lo que permitirá garantizar un flete desde América hasta la próxima cosecha”.⁴⁵ Y en septiembre y octubre de 1793 John Morony de Bilbao escribía a *Brown, Benson & Ives* de Providence sobre la gran demanda de trigo por las cortas cosechas en Castilla;⁴⁶ situación que se prolongó y agravó con los embargos de harinas llevados a cabo por los franceses tras la toma de San Sebastián.⁴⁷

Las guerras revolucionarias y la cuasi-guerra con Francia entre 1798 y 1800, explicaría la lenta recuperación del tráfico en el periodo siguiente, 1794-1800. En esos años las hostilidades con Francia ocasionaron la captura de 444 embarcaciones mercantes estadounidenses por corsarios franceses.⁴⁸ Además, la alianza hispano francesa contra Inglaterra en 1796 añadiría otros 225 barcos apresados que fueron llevados a puertos españoles.⁴⁹ No obstante, la autorización del gobierno español a los estados neutrales, para mediar en los intercambios entre España y sus colonias en 1797, neutralizaría las consecuencias negativas de la guerra para el comercio exterior estadounidense.⁵⁰ Las exportaciones norteamericanas siguieron aumentando hasta el hundimiento puntual de 1808, probablemente provocado por la aplicación de la ley del embargo de 1807, que una vez derogada en marzo de 1809, permitió que el tráfico con la península ibérica se recuperara, incrementándose considerablemente a causa de la demanda pendiente, justamente en unos años en los que la invasión napoleónica de España disparó las necesidades de aprovisionamiento de la población y de las tropas españolas y británicas que combatían a Napoleón. De hecho, los años 1809 y 1810 fueron los mejores años del periodo.

⁴⁵ Carta de A. Smith a S. Gorham, de Boston, fechada el 16 enero de 1793. *Ibid.*

⁴⁶ Carta fechada en Bilbao el 24 de septiembre y el 13 de octubre de 1793. JCB, *Brown & Benson* Records, B-108.

⁴⁷ Carta fechada en Bilbao el 30 de diciembre 1794. *Ibid.*

⁴⁸ Greg H. Williams, *Op. cit.*, 3. Según Charles Stuart Kennedy, entre julio de 1796 y junio de 1797, 316 barcos Americanos fueron apresados por los franceses. Charles Stuart Kennedy, *The American Consul. A History of the United States Consular Service, 1776-1914* (New York: Greenwood Press, 1990), p. 25.

⁴⁹ American State Papers: Documents, Legislative and Executive, Second series vol. V (1888), pp. 37-48.

⁵⁰ Donald R. Adams Jr, “American Neutrality and Prosperity, 1793-1808: A Reconsideration”, *The Journal of Economic History*, Vol. 40, nº 4, Dec. 1980, pp. 713-737.

Los puertos de origen y destino del tráfico marítimo mercantil estadounidense entre 1790 y 1812

Los puertos de origen en Estados Unidos

Los puertos estadounidenses de procedencia de las embarcaciones que navegaron hacia la península pertenecen a dos áreas geográficas y económicas muy diferentes, algo que se refleja en los productos de exportación, en las características de las expediciones y en los mercados de destino; por eso evaluar de manera conjunta el movimiento portuario puede privarnos de ciertos matices que individualizan dos modelos distintos de intercambio.

Los diferentes puertos de Nueva Inglaterra, con Salem a la cabeza, centran su negocio con la península ibérica en la venta de pescado y en las reexportaciones de azúcar, cacao y tabaco procedentes de las Indias occidentales, además de la pimienta, telas y el té de las Indias orientales. Los armadores fletan embarcaciones pequeñas y medianas de unas 170 toneladas de promedio, para viajes que, aunque con escalas suelen ser viajes de ida y vuelta a puertos de la península, quedando las islas marginadas de este tráfico. Aunque se puede hablar de regularidad a lo largo de todo el periodo considerado, las expediciones desde los puertos de Nueva Inglaterra hacia la península ibérica aumentaron con el cambio de siglo, probablemente atraídas por las mayores garantías en la navegación por el Mediterráneo, gracias no solo a las treguas y tratados con Marruecos y Argel, sino también a la seguridad que conferían los barcos de guerra estadounidenses que patrullaban desde Cádiz, el estrecho de Gibraltar y las costas mediterráneas. Es en la primera década del siglo XIX cuando se amplía el número de oficinas consulares en las costas mediterráneas españolas, a Valencia, Barcelona, Palma, Mahón, Cartagena al compás precisamente del incremento del tráfico con esta área.⁵¹

⁵¹ Con anterioridad se había reconocido la importancia comercial de algunos puertos mediterráneos con el nombramiento de vicecónsules: Bartolomé Miqueloti fue nombrado vicecónsul de Estados Unidos en Cartagena y Tomas Vague lo fue de Valencia en 21 de marzo de 1795, Juan Montgomery se postuló para Barcelona el 22 de agosto de 1795, Roberto Ryan para Benicarló en 14 de mayo de 1796. Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado 628-1 exp. 5, y 18 y 628-2 exp. 41.

Filadelfia, junto con Baltimore o Alexandria, eran los puertos desde donde se exportaban los cereales, harinas y galleta, además de las duelas y las reexportaciones procedentes de las Indias occidentales, con las que los comerciantes de Filadelfia mantenían un activo comercio desde la época colonial con los puertos españoles y portugueses. También se reenviaban las especias y *nankeens*, junto al té que llegaban de las Indias orientales. Los barcos que partían de Filadelfia con destino a la península y sus archipiélagos eran barcos de mayor tamaño que los de Nueva Inglaterra, con un tonelaje medio de 215 toneladas pero que fue aumentando hasta las 300 toneladas con el cambio de siglo. El mayor tamaño de estas embarcaciones probablemente influyó en una mayor dificultad para completar la carga de retorno en un solo puerto, lo que obligó a implicar a otros puertos en el tornaviaje.

El tráfico con los puertos estadounidenses también acarreo problemas sanitarios a las autoridades españolas debido a la propensión de algunos de ellos a padecer brotes estacionales de fiebre. Las embarcaciones procedentes de Filadelfia fueron las más afectadas sobre todo a raíz de las epidemias de fiebre amarilla de los años 1793 y 1796 que obligaron a cerrar su puerto con la consiguiente paralización de su comercio exterior. Desde entonces, las autoridades españolas fueron cada vez más severas exigiendo cuarentenas a los barcos que procedían de Filadelfia y de otros puertos norteamericanos durante los meses de verano y principios del otoño (entre junio y octubre).⁵² Las epidemias recurrentes de fiebre amarilla que se padecieron en algunos puertos como Cádiz⁵³ y Málaga en el primer lustro del siglo XIX, excitaron la aprensión de las autoridades españolas ante cualquier indicio o noticia sobre la infección, de tal modo que

El nombramiento de vicecónsules continuo en el siglo XIX: para Motril y Almuñécar a Juan María Dadeya (18 de abril de 1803), para Reus y Salou a Juan Montagout (18 de febrero de 1802), en Vilanova a Pablo Sala (13 de marzo de 1802) (AHN, Estado, 634, exp. 4, 9, 20, 21,35). El 9 de febrero de 1805 se nombró cónsul de EEUU en Baleares (AHN Estado, 635, exp.7), Nombramiento de vicecónsul de Menorca a Teodoro Ladico el 14 de mayo de 1807 (AHN, Estado, 637, exp. 13), y el 7 de marzo de 1807 nombramiento de cónsul de Estados Unidos en Vélez Málaga a Federico Leerds (exp. 8).

⁵² Guadalupe Carrasco-González, “La Délégation consulaire des États-Unis à Cadix au debut du XIX^e siècle, en J. Ulbert, ed., *Consuls et services consulaires au XIXe siècle* (Hamburg: DOBU Verlag, 2010).

⁵³ Pablo Ortega del Cerro, “La gestión sanitaria de la epidemia de fiebre amarilla de 1800 en Cádiz”, *Dynamis*, n°42 (2), 2022, pp. 501-523

tanto si había contagio en los puertos de origen como si no, se obligaba a los barcos americanos a guardar una cuarentena. La declaración del capitán de un barco norteamericano en Gibraltar de que en Baltimore se sufría fiebre amarilla, indujo a la junta de sanidad a ordenar una rigurosa cuarentena el 20 de octubre de 1800, de la que se quejaron amargamente los maestros de los barcos surtos en Málaga el 19 de noviembre de ese año, pidiendo la rebaja de la misma.⁵⁴ El malestar por la prolongación de las cuarentenas exigidas a los barcos estadounidenses se repitió en varios puertos. En San Sebastián se aplicaron los cuarenta días de rigor, aunque los capitanes estadounidenses solicitaron al capitán general la reducción a veinte días. En Málaga, su cónsul obtuvo la rebaja a quince días y en Cádiz, el vicecónsul Anthony Terry, consiguió que el gobernador autorizara solo diez días, aunque la urgencia en el abastecimiento de determinadas provisiones hizo que la cuarentena se quedara en 3 o 4 días e incluso no fuera necesaria.⁵⁵

Los puertos de destino de los barcos estadounidenses en la península ibérica

El tráfico estadounidense se repartió de manera bastante equilibrada entre los puertos españoles y portugueses, si bien la mayor extensión del litoral español y la distribución estratégica de algunos de sus puertos en tres espacios marítimos (atlántico, cantábrico y mediterráneo), persuadieron a los mercaderes estadounidenses para enviar más de la mitad de las expediciones comerciales a las costas españolas.

Como hemos visto, y en la tabla 2 se aprecia, las cifras diferenciadas de entradas y salidas se convierten en un aspecto esencial del análisis del tráfico, que permite matizar y comprender las necesidades y exigencias comerciales, así como la dirección de los negocios de los armadores y comerciantes estadounidenses.

Pero, como hemos matizado más arriba, tampoco hay que considerar estos datos globales demasiado rígidamente ya que no disponemos de series completas, por lo que esas disparidades pueden estar sobredimensionadas o no, tanto en las salidas como en las entradas. Así, por ejemplo, si consideramos las arribadas desde los puertos portugueses

⁵⁴ AHN, Estado, 3892-bis, exp. 2.

⁵⁵ AHN, Estado, 5537, exp. 2.

de Cabo Verde, Lisboa, Madeira, Oporto y Setúbal estas representaron casi el 39,7% de todos los barcos que llegaron a los puertos estadounidenses procedentes de España y Portugal, a pesar de que solo habían salido poco más del 36% (tabla 3). Detrás de este aumento en el número de retornos puede estar la falta de datos intermitente mencionada en las arribadas a Filadelfia en la década final del siglo XVIII, aunque no hay que descartar otras posibilidades que pudieron influir en la decisión de los capitanes para tocar a su regreso en puertos portugueses, pues la propia naturaleza y dinámica de los intercambios, obligaba, muchas veces en los retornos, a buscar fletes en otros puertos cuando no se encontraban en el puerto de destino. Además, en estos años en que los conflictos infestaron los mares de corsarios y beligerantes ávidos de capturas, una escala comercial o técnica para completar la carga o recabar información antes de cruzar el Atlántico para volver a casa, podía decidir el alcance final de un viaje.

Tabla 2: Distribución del tráfico marítimo mercantil estadounidense con España, Portugal y Gibraltar, 1790-1812

Destino/Procedencia	Salidas hacia	Porcentaje	Entradas desde	Porcentaje
España	1138	56,9	1064	53
Portugal	790	39,5	890	44
Gibraltar	73	3,6	64	3
Totales	2001	100,00	2018	100

Fuente: NARA, Record Group (RG) 36, Records of the United States Customs Service (Boston and Philadelphia) y Historical Society, Providence, R. I.

Las discrepancias evidentes entre entradas y salidas ya han sido analizadas en un artículo anterior demostrando que los principales puertos españoles mediterráneos y cantábricos fueron más propensos a la navegación de escala que los puertos atlánticos como Cádiz o Lisboa. Estos últimos, además de convertirse en la última escala de los periplos mediterráneos y del norte, mantuvieron más frecuentemente viajes redondos con

los puertos estadounidenses.⁵⁶ Obsérvese en la tabla 3 cómo los puertos de Alicante, Málaga o Algeciras pudieron servir de escala en los retornos de los viajes procedentes de otros puertos mediterráneos. Incluso, el incremento de salidas de barcos estadounidenses desde Cádiz manifiesta la vocación del puerto gaditano como última escala antes de cruzar el océano; lo mismo podía suceder con el puerto de Lisboa para los tráficos de los puertos al norte.

La fuerte demanda de provisiones durante la última década del siglo XVIII y el cambio en las condiciones del comercio colonial español a partir de 1797, debido a la guerra y a la autorización para que los neutrales participaran del comercio colonial, sostuvo la intensidad del tráfico marítimo mercantil estadounidense con España y Portugal hasta 1812, cuando la guerra entre Estados Unidos y Gran Bretaña entorpeció los intercambios entre ambas orillas.

Los puertos de Bilbao, Cádiz, Lisboa y Madeira concentraron la mayor parte del tráfico estadounidense demostrando la tendencia creciente de la última década del siglo XVIII que se replicó y aún se incrementó en los primeros doce años del siglo XIX dentro de la misma dinámica de guerras y bloqueos, de malas cosechas y de epidemias recurrentes.

Tabla 3: Puertos de procedencia y destino más frecuentes de los barcos estadounidenses que navegaron hacia España y Portugal, 1790-1812

Puertos principales	Salidas hacia	Porcentaje	Entradas desde	Porcentaje
Bilbao	362	18	283	14
Lisboa	361	18	439	21,7
Cádiz	271	13,5	327	16,2
Madeira	227	11,3	127	6,3
Oporto	150	7,5	106	5,2
Tenerife	85	4,2	52	2,6

⁵⁶ Véase Guadalupe Carrasco-González, “Vino sal y pasas...”, p. 176.

Gibraltar	73	3,6	64	3,1
Coruña	61	3	62	3,1
Málaga	48	2,4	102	5
San Sebastián	46	2,3	25	1,2
Barcelona	41	2	22	1,1
Fayal	36	1,8	24	1,2
Santander	34	1,7	25	1,2
Alicante	32	1,6	65	3,2
Algeciras	10	0,5	28	1,4
Setúbal	5	0,2	66	3,3
Isla de Mayo			124	6,1
Total	1842	91,6	1941	95,9

Fuente: NARA, Record Group (RG) 36, Records of the United States Customs Service (Boston and Philadelphia) y Historical Society, Providence, R. I.

Para los puertos españoles, la paz firmada en 1802 significó la reactivación de los flujos comerciales, aunque el nuevo conflicto con Gran Bretaña (1805-1808) se reflejaría en una caída temporal del tráfico que se vio intensificada por la política de ambos contendientes contra las embarcaciones de estados neutrales. En esos años el gobierno británico no renunciaría a su derecho a examinar los barcos neutrales y, de igual manera, el gobierno francés se escudó en esas visitas para detenerlos. Los damnificados de ambas políticas, naturalmente, fueron las embarcaciones norteamericanas. Así, como respuesta al decreto napoleónico del 2 de enero de 1808, que conminaba a capturar a buques neutrales que hubieran mantenido algún tipo de contacto con ingleses, por ocasional que este fuese; corsarios españoles apresaron diez barcos estadounidenses que fueron llevados a Algeciras y declarados buena presa por haberse dejado visitar por buques de la *Royal Navy*.⁵⁷ El cambio de alianzas que supuso la invasión francesa de la península ibérica a partir de mayo de 1808, facilitaría la liberación de los barcos apresados restituyendo a

⁵⁷ AHPC, Gobierno Civil, 3- 2/19.

partir de entonces el impulso exportador norteamericano, ahora estimulado por las necesidades que la guerra impuso.⁵⁸ Cádiz y en especial Lisboa incrementaron, a partir de entonces, el volumen de los intercambios con Estados Unidos cambiando, en el caso de Lisboa, así la dinámica del siglo anterior.

En la década final del siglo XVIII los desencuentros de Portugal con los gobiernos estadounidenses fueron habituales, debido a los estrechos lazos diplomáticos y militares que existieron entre Portugal e Inglaterra desde la década de 1640. Los diplomáticos británicos presionaron a Lisboa para que negara el reconocimiento a los estadounidenses y, en consecuencia, un mercado para sus bienes, todo lo cual llevó a una tardía extensión del comercio estadounidense en los puertos portugueses.⁵⁹ Prueba de ello fue la debilidad de la red consular estadounidense en Portugal que inicialmente se asentó en los antiguos vínculos comerciales con las islas del vino (Madeira y Fayal): En 1785 se estableció en Madeira un agente comercial (John Marsen) cuya oficina pasaría a convertirse en consulado en 1794; en 1790 se aprobó el establecimiento de un vicecónsul en Fayal (John Steet) y no fue hasta 1794 que se constituyó un consulado en Lisboa, al frente del cual se nombró al comerciante americano Edward Church.⁶⁰

Es evidente que el incremento del tráfico estadounidense en los inicios del siglo XIX tuvo mucho que ver con el crecimiento de sus intercambios directos con las colonias españolas y portuguesas y con el comercio de reexportación;⁶¹ pero, sin duda, fue la presencia de contingentes militares en España lo que disparó las exportaciones de provisiones americanas a la península ibérica permitiendo que los puertos de Lisboa, Cádiz y Gibraltar se convirtieran en los principales destinos para los buques norteamericanos y en centros de redistribución de cereales harinas y pescado procedente de Estados Unidos. Así,

⁵⁸ *Ibid.*

⁵⁹ James G. Lydon, *Op. cit.*, p. 242.

⁶⁰ Edward Church estaba al frente de la única casa comercial americana en Lisboa, con agentes en Setúbal y Oporto. Carta de Edward Church a *Brown, Benson & Ives*, fechada en Lisboa el 8 de julio de 1794, JCB, *Brown & Benson Records*, B-108.

⁶¹ Véanse las cifras que da John H. Coatsworth, "American Trade with European colonies in the Caribbean and south America, 1790-1812", *The William and Mary Quarterly*, Vol. 24, nº 2, apr.1967, pp. 243-266; Robert S. Smith, "Shipping in the port of Veracruz, 1790-1821", *Hispanic American Historical Review* XXIII, 13,1941, pp. 289-313.

antes de la invasión francesa de la península los barcos de la compañía *Brown & Ives*, de Providence (R.I) llegaban a Cádiz y Lisboa con algo de algodón, tabaco y casia, junto con provisiones de varios tipos, pero pronto descubrieron que los alimentos eran lo que realmente se demandaba. Harina, arroz, pan, galletas, trigo, centeno y café se convirtieron en los grandes productos básicos de este comercio. En un periodo de 30 meses, entre febrero de 1809 y julio de 1811, los barcos de *Brown & Ives* realizaron hasta 25 visitas a puertos de la península. Y aún con el estallido de la guerra de 1812 entre Estados Unidos y Gran Bretaña, el comercio de esta compañía no se detuvo, ya que la dependencia ibérica de las provisiones estadounidenses hizo que se recurriera a partir de 1812 a un sistema de licencias para su transporte a España y Portugal, de manera que los intercambios continuaron y, entre el 29 de julio y finales de octubre de 1812, ocho barcos propiedad *Brown & Ives* zarparon de Providence con destino a Lisboa o Cádiz llevando harina, arroz y centeno.⁶²

El caso de la compañía *Brown & Ives* encuentra su reflejo en el incremento excepcional del número de llegadas a Cádiz entre 1809 y 1811. Al menos arribaron 651 barcos estadounidenses cuyas cargas consistían esencialmente en cereales y harina, y cuya comercialización y distribución se concentró en un puñado de consignatarios.⁶³ El comerciante estadounidense, Richard W. Meade concentró el 49% de todas esas llegadas,⁶⁴ mientras que el cónsul estadounidense vigente en esos años, Richard S. Hackley, y las casas comerciales irlandesas de *Enrique Lynch y compañía; Gordon, Shaw y compañía; Fleetwood Arguibel y compañía y Enrique Dowell y compañía*, se repartieron el 40%. El 11% restante correspondió a aquellos capitanes que llegaron a Cádiz atraídos por los elevados precios que allí se podían conseguir, con la esperanza de

⁶² James B. Hedges, *The Browns of Providence Plantations. Colonial years* (Cambridge (Ma): Harvard University Press, 1952), pp. 132-133. Del *Hector, Argus, Pilgrim, Charlotte y Patterson* eran los únicos propietarios; en el *Munn, George, Warren y Little* tenían un interés parcial.

⁶³ El tráfico estadounidense en esos años se incrementó casi un 60% respecto de 1804. Los datos se han obtenido del *Diario marítimo de la Vigía*, Biblioteca Unicaja de temas gaditanos “Juvencio Maeztu”, Cádiz.

⁶⁴ Richard W. Meade recibió 312 barcos a su consignación en esos tres años. Buena parte de su fortuna la obtuvo de su actividad como comisionista de varios comerciantes estadounidenses y británicos en Cádiz en esos años. Véase Guadalupe Carrasco-González, “La presencia de...”.

cerrar un buen negocio a pesar de no disponer en el puerto gaditano de un consignatario que colocara convenientemente su carga.

La tabla 3 también muestra la importancia que en estos años finales del siglo XVIII y principios del XIX adquirieron los puertos del litoral ibérico mediterráneo para la expansión comercial estadounidense. Algunos datos extraídos sobre el tráfico marítimo mercantil estadounidense con estos puertos nos permite colaborar en las renovadas inquietudes que los vínculos entre el Mediterráneo y el Atlántico han despertado en los últimos años dentro del horizonte de la Historia Global⁶⁵. Por supuesto, estos vínculos bilaterales no se limitaban a las circulaciones económicas y culturales propiciados por agentes particulares como los comerciantes o los capitanes de las embarcaciones que transitaban estos mares, sino que como hemos visto se reforzaban con instituciones como los consulados. La presencia estadounidense en el Mediterráneo analizada por S. Marzagalli ejemplifica estas conexiones.⁶⁶ Los capitanes norteamericanos se convirtieron así, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, en agentes privilegiados en la construcción y densificación de las redes mercantiles estadounidenses que conectaban múltiples ámbitos marítimos (Báltico, Atlántico y Mediterráneo con las Indias orientales y occidentales) y, al mismo tiempo, los puertos próximos al estrecho como Cádiz o Gibraltar asumieron el papel de nodos navales y comerciales en la distribución de ese tráfico.⁶⁷

⁶⁵ Véase el dossier publicado en *la Revue d'Histoire Maritime* de la Universidad de la Sorbona en 2011, "Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIIIe siècle" coordinado por los profesores de la Universidad de Niza Silvia Marzagalli y Arnaud Bartolomei. Más recientemente, intentando problematizar la conexión histórica entre el Atlántico y el Mediterráneo véase también Juan José Iglesias Rodríguez, José Manuel Díaz Blanco e Isabel M. Melero Muñoz (coord.), *En torno a la Primera Globalización: circulaciones y conexiones entre el Atlántico y el Mediterráneo (1492-1824)*, (Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2022).

⁶⁶ *Ibíd.*

⁶⁷ Álvaro Aragón Ruano, "The Mediterranean Connections of basque Ports (1700-1841): Trade, trust and Networks", *Journal of European Economic History* 3, 2015, pp. 51-90. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIIIe siècle*, *Revue d'Histoire Maritime*, nº 13, 2011. Guadalupe Carrasco-González, "El puerto de Cádiz en el tráfico marítimo entre el Atlántico y el Mediterráneo (1789-1815)" en Juan José Iglesias Rodríguez, José Manuel Díaz Blanco e Isabel M. Melero Muñoz (coord.), *En torno a la Primera Globalización: circulaciones y conexiones entre el Atlántico y el Mediterráneo (1492-1824)*, (Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2022), pp. 365-396.

El interés de los comerciantes estadounidenses por los mercados mediterráneos en esos años, se reflejaba, por ejemplo, en la publicación de manuales sobre las bondades y las condiciones de su comercio; incluso algunos de estos mercaderes intercambiaban noticias a través de la correspondencia o elaborando prontuarios con informaciones acerca de los productos más demandados según las zonas y las tasas exigidas en algunos de sus puertos.⁶⁸ El afán estadounidense por recuperar y ensanchar sus contactos en los mercados mediterráneos se manifestó a través de la evolución de su red consular de apoyo.⁶⁹ Sin embargo, la dificultad que representaba el paso del estrecho de Gibraltar a causa del peligro de apresamiento derivado de los conflictos con Francia y los estados norteafricanos, contuvo la presencia estadounidense en los puertos mediterráneos, al menos hasta los años finales de la década de los noventa del siglo XVIII. Los tratados con Marruecos y Argel, la presencia de barcos de guerra estadounidenses en el Mediterráneo a partir de 1798 y la labor de sus cónsules en la organización de convoyes allanó su presencia en el *Mare Nostrum*, a pesar de que las primas de los seguros castigaron especialmente este comercio.⁷⁰ Todos estos inconvenientes, no fueron obstáculo para muchos capitanes que se arriesgaron ante potenciales ganancias. Los comerciantes John Derby y Benjamin Pickman armaron el *Margaret* y lo cargaron con azúcar por valor de 40.000 \$ y café por 46.000 \$ y ordenaron al capitán John Prince dirigirse a Gibraltar para vender su carga por 100.000\$ en *spanish hard dollars* y luego dirigirse a Cantón. Estos

⁶⁸ “Particulars of the Mediterranean Trade”, *Literary Magazine*, november 1, 1805, pp. 350-352. John Jackson, *Reflections on the commerce of the Mediterranean, deduced from actual experience during a residence on both shores of the Mediterranean Sea* (London: Printed for W. Clarke and sons, 1804). John M. Baker, *A view of the commerce of the Mediterranean with reflections arising from personal experience, during many years residence in Spain, France, Italy and Africa.* (Washington: Printed by Davis and Force, Pennsylvania Avenue, 1819). *Trader’s book. Notes and observations on commerce.* Rhode Island Historical Society, Mss., 9001-T. Contiene comentarios y observaciones sobre el comercio de diferentes puertos entre 1798 y 1817. Los puertos mediterráneos representados son Marsella, en 1798; Barcelona, en mayo 180 y Livorno y Trieste en 1809.

⁶⁹ Véase Guadalupe Carrasco-González, “Vino, sal y pasas...”, pp.167-169.

⁷⁰ Prueba de ello son los premios de los seguros para los barcos americanos publicados por el *New York Price Current*, en los que se aprecia como aumentan las primas para los barcos que naveguen por el Mediterráneo, desde el 8,5% en 1797, pasando por entre el 15% y hasta el 20% en 1798 y 1799 (que disminuirían un 5% o 7,5% en caso de barcos armados) y bajando a partir de 1802 a tasas que oscilan entre el 3 y el 7%.

planes iniciales fracasaron por completo porque en Gibraltar el capitán John Prince no encontró mercado para el azúcar y el café, lo que le obligó a ir a Nápoles buscando mejores ventas, de allí se dirigió a Livorno donde vendió solo una pequeña parte de la carga. Después partió para Palermo y Mesina, sin demasiado éxito en las ventas; por lo que decidió ir a Esmirna. Le llevó mucho tiempo deshacerse de su carga. Pero en Esmirna compró mercancías como alfombras y algodón. Viajó después a Barcelona y de allí a Marsella. El viaje duró veintiún meses, de febrero de 1800 hasta octubre de 1801 y se saldaría con pérdidas.⁷¹

A pesar de este fracaso, las tablas 4 y 5 son la prueba de la evolución positiva de este tráfico, particularmente a partir del cambio de siglo.⁷² El volumen mayor de entradas y salidas en los puertos mediterráneos ibéricos a partir del primer lustro del siglo XIX, demuestra cómo este tráfico necesitó cada vez menos del apoyo logístico de los puertos atlánticos como Cádiz o Lisboa. Parece que las condiciones más favorables para la navegación a principios del XIX impulsaron el tráfico directo con los puertos estadounidenses junto al tráfico de escala dentro del propio espacio mediterráneo, sin la necesidad de escalas iniciales o finales en puertos atlánticos.

Tabla 4: Reparto quinquenal del número de barcos estadounidenses con destino a puertos mediterráneos del litoral ibérico (1790-1812)

	Algeciras	Gibraltar	Málaga	Alicante	Barcelona
1790-1794		6	3		1
1795-1799		5	1	7	1
1800-1804		23	24	8	17
1805-1809	8	13	20	17	22
1810-1812	2	26			1
Total	10	73	48	32	41

⁷¹ James Duncan Phillips, *Salem and the Indies. The Story of the Great Commercial Era of the City* (Boston: Houghton Mifflin Co., 1947), p. 228.

⁷² La confrontación de estos datos con los del Correo mercantil de España y sus Indias ahonda en la idea de la presencia cada vez más numerosa de barcos estadounidenses en el Mediterráneo. Sobre este tema véase Guadalupe Carrasco-González, “Vino sal y pasas...” pp. 181-183.

Tabla 5: Reparto quinquenal del número de barcos estadounidenses procedentes de puertos mediterráneos españoles (1790-1812)

	Algeciras	Gibraltar	Málaga	Alicante	Barcelona
1790-1794		15	44		
1795-1799		8	6	8	1
1800-1804		14	33	39	14
1805-1809	2	13	16	12	7
1810-1812	26	14	3	6	
Total	28	64	102	65	22

Fuente: NARA, Record Group (RG) 36, Records of the United States Customs Service (Boston and Philadelphia) y Historical Society, Providence, R. I.

En resumen, las conexiones marítimo mercantiles entre buena parte de los puertos estadounidenses y la península ibérica fueron constantes a lo largo del siglo XVIII y, salvados los primeros años tras la independencia, esos intercambios se incrementaron no sólo porque a este lado del Atlántico hubiera una demanda permanente para sus producciones de provisiones y materias primas, sino porque la coyuntura de conflicto entre las potencias, reveló también la habilidad re-exportadora de los mercaderes estadounidenses. Aparecía así, en el tablero comercial, un nuevo actor con capacidad para conectar, mediante agentes y comerciantes en tierra y su amplia flota mercante, todos los espacios marítimos.