

LA APERTURA DEL COMERCIO AMERICANO
A CASTILLA: LA ETAPA DE FORMACION

JESUS VARELA
Universidad de Valladolid

Castilla fue favorecida con la participación en el comercio americano por la Real Instrucción de octubre de 1765. Esta ventaja comercial se hizo efectiva con la apertura del puerto de Santander al tráfico del Area de Barlovento. Posiblemente esta medida hubiera sido reclamada por los hombres castellanos desde el consulado de Burgos para evitar su dependencia de Bilbao, puerto tradicional de saca de las lanas, con cuyos traficantes mantenían habituales discrepancias' ; o quizá fuese fruto de la política liberal que en materia de comercio pretendía el monarca y que la Junta del Marqués de Llanos expuso en la consulta previa a la Real Instrucción de 1765, o bien ambos factores pudieron influir, como parece más lógico.

Cualesquiera que fueran los motivos políticos, lo cierto es que Castilla se encontró con la posibilidad de realizar el comercio con ultramar, y el puerto designado fue uno de la provincia de Burgos, Santander, que si bien no disponía de una estructura comercial ni portuaria apropiada, pues es sabido que el consulado estaba en Burgos, se pensaba poder dotar al puerto cántabro de lo fundamental para el giro.

LA ORGANIZACION DE LOS PRIMEROS VIAJES A BARLOVENTO

El comercio libre castellano con el área de Barlovento americana por el puerto de Santander, podía haberse iniciado en 1766, año inmediato posterior a la Real Instrucción que lo autorizaba y al reglamento que dictaba las normas de cómo debía realizarse el mismo, con fechas de 16 de octubre

¹ Esta rivalidad entre Burgos y Bilbao la estudia Vicente PALACIO: *El Comercio de Castilla y el puerto de Santander*, Madrid 1960, págs. 25 y sigs. y también pág. 438.

y 8 de noviembre de 1765 respectivamente². Es difícil que este primer año se efectuase algún viaje comercial a América desde Santander, porque era necesario disponer de aquellas instituciones que reemplazarían a la Casa de Contratación en la labor de gobierno del comercio transoceánico. Sabemos que la institución encargada fue la aduana, que si bien ya existía una en Santander, debió transcurrir un cierto tiempo hasta que se le hizo llegar la orden, y más tiempo aún, hasta que se le dotó de los funcionarios necesarios, y éstos conocieron suficientemente el modo de proceder³.

Por las noticias que dio Múzquiz, en respuesta a la pregunta de la Corte de 10 de febrero de 1767, conocemos cuántos navíos habían pasado a comerciar a Barlovento siguiendo la nueva reglamentación de 16 de octubre de 1765. El ministerio anunciaba en carta de 6 de abril al rey que de todos los puertos habilitados en la Real Instrucción, en España sólo habían girado hasta la fecha los de Cádiz, La Coruña y Barcelona. Del primero habían salido siete barcos, el primero de ellos, y por tanto primero en beneficiarse de la nueva legislación, fue la polanca española «Ntra. Sra. del Carmen» alias «Princesa de Asturias», que zarpó el 13 de junio de 1766, capitaneada por D. Isidoro Formalaguet⁴.

Del puerto de La Coruña partieron dos, el primero el paquebot «El americano» en julio, sin determinar el día pues posiblemente lo ignorase, de este mismo año 1766. Este barco iba capitaneado por José del Garbo que hacía el viaje por cuenta del comerciante coruñés Gerónimo de Hinojosa, hombre conocedor de las ventajas que suponían para el comercio la libertad concedida al área de Barlovento y que se adelantó a solicitar permiso a la Corte aún antes de que llegasen a La Coruña las órdenes sobre tal particular, como se puede comprobar en la documentación generada por la correspondencia de este personaje con Madrid⁵; asimismo zarpó este año de La Coruña «El Cid Campeador», de 220 toneladas⁶.

² B.P.R. Colec. Ayala leg. 2639. fol. 95-102-v, publicado por J. Varela: *El inicio del comercio castellano con América a través del puerto de Santander (1765-1785)*. Valladolid 1991.

³ Esto no se produjo hasta 1782 con la llegada de Diego Tricio Nájera.

⁴ Esta información la hemos encontrado en un billete en el que se respondía a la petición de noticias sobre los barcos que habían salido de los puertos habilitados españoles, según el Reglamento para Libre Comercio para Barlovento. Madrid 6 de abril de 1767. AGL., IG., leg. 2410.

⁵ Carta de Hinojosa solicitando permiso para efectuar el viaje a Barlovento, de junio de 1766, fecha en que aún no había llegado la notificación de la Real Instrucción de Libre Comercio de 16 de octubre de 1765. Aún así la Corte, en carta inmediata con fecha 17 de junio le da permiso accediendo a su petición de girar a Barlovento, lo que le permitió zarpar a mediados de julio. AGL., IG., leg. 2410. Parece que este permiso sirvió de muestra pues se mandó imprimir y notificar a los ministros de los puertos habilitados, con fecha 17 de junio de 1766.

⁶ Esta fragata la vemos en el comercio santanderino en las vueltas de 1773 capitaneada por Crisóbal Mello.

Del puerto de Barcelona salió un navío en febrero de 1767, fue la saetía «La Santísima Trinidad» patroneada por Manuel Martín de Villanueva.

El informe de Múzquiz sobre el giro a Barlovento termina con el siguiente comentario: «Por los demás puertos no ha salido nada»; frase aclaradora por lo que al inicio del comercio por el puerto de Santander se refiere. Las dificultades, que ya apuntábamos, se produjeron y se vieron aumentadas con otras, como la ausencia de representantes comerciales habituados al comercio americano, la carencia de capitanes conocedores de la ruta, la falta de clientes ayende los mares y, sin duda, el miedo a la novedad, que afectaba de forma particular al dinero, siendo difícil encontrar capital de riesgo para estos primeros viajes. Todo ello hizo que tampoco el año 1767 se efectuasen giros desde Santander; y no debe extrañarnos este hecho porque sólo Cádiz, con experiencia de siglos y que disponía de toda la infraestructura comercial; La Coruña que con el asentamiento en su puerto del Correo Oficial desde 1764, con lo que de dotación e información supone esta institución; y Barcelona, ya en 1767, teniendo en cuenta su conocimiento del comercio con América por su compañía comercial, fueron los únicos puertos de los habilitados de España que se adelantaron al de Santander. Al puerto castellano, según nuestras noticias, se le envió la documentación para el comercio de Barlovento el 15 de julio de 1766 por carta dirigida a D. Francisco Rovago⁷ e inicia este comercio el 13 de abril de 1768 con el envío del paquebot de 80 toneladas «Ntra. Sra. del Rosario» capitaneado por Juan Bautista del Puerto, bilbaíno, que realizaba la ruta de Santander a La Habana con frutos y efectos, sin determinar en la relación, que es muy sumaria y adolece aún de normativa.

Al año siguiente, 1769, zarpan ya de Santander tres barcos que fueron: el patache «San José», de 60 toneladas, que llevaba como capitán a Juan de Goytia, bilbaíno⁸; el paquebot «Ntra. Sra. del Camino» de 180 toneladas, propiedad de Juan Antonio del Mozo que zarpó el 2 de marzo, capitaneado por Pedro Muñoz y con destino a San Cristóbal de La Habana⁹; y la fragata de 100 toneladas «Ntra. Sra. de la Antigua» de Nicolás Vial, capitanea-

⁷ Entre los especialistas en el tema destaca el estudio que sobre el correo ha hecho el brasileño Manoel LELO BELLOTO: *O estabelecimento do correio marítimo hispano-americano, y Correio marítimo hispano-americano. A Carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. Asís 1971.

⁸ AGI., IG., leg. 2410.

⁹ AGI., IG., leg. 2411.

¹⁰ AGS., IG., leg. 2411.11

¹¹ Citado por F. BARREDA y FERRER DE LA VEGA: *La Marina Cántabra. Desde el siglo XVII al ocase de la navegación a vela*. Santander 1968.



da por José Ignacio de Apillaga, bilbaíano, asimismo con destino a La Habana¹².

Estos primeros cuatro envíos presentan las características de recelo y poco riesgo que exponíamos al escribir sobre la tardanza en girar los primeros barcos al área de Barlovento. Así lo podemos comprobar con el «N. º Sra. del Rosario», paquebot pequeño de 80 toneladas, capitaneado por Juan Bautista del Puerto, conocedor de la ruta de Barlovento por el gran tráfico que hacia este área, y especialmente a La Guayra, realizaba la compañía Guipuzcoana¹³ desde toda la costa vasca y en especial desde Pasajes.

Esta cautela apreciada en el primer envío, no es un caso aislado, así vemos cómo el segundo navío registrado se trata de un patache «El San José» de menor tonelaje aún pues tenía sólo 60 toneladas, y asimismo capita-

¹² AGI., IG., leg. 2411.

¹³ Tema muy estudiado desde R. HUSEY: *La Compañía de Caracas 1728-1784*, Caracas 1962; hasta los más recientes de profesores como Guillermo MORON: *La provincia de Veracruz en el siglo XVIII y la Real Compañía de Caracas*; Julián RUIZ: *Los vascos en el Consulado de Cádiz*; Pedro GRASES: *Estudio crítico sobre la bibliografía de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*; José L. MIJARES: *Aspectos defensivos en la actividad marítima de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Estos y todos los trabajos de los componentes de la Segunda Mesa de las jornadas *Los Vascos y América*, Bilbao-San Sebastián, octubre de 1988, publicadas en Bilbao en 1989.



El puerto de Santander
a fines del siglo XVIII.
Oleo de Mariano Sánchez.
Museo Marítimo del Cantábrico.

neado por un bilbaíno, Juan de Goytia. Algo similar ocurre en los dos siguientes envíos desde Guarnizo dentro de este año de 1769, el del 2 de marzo el paquebot «Ntra. Sra. del Camino», barco de Santander y posiblemente capitaneado por un santanderino, Pedro Muñoz; y la fragata de 115 toneladas «Ntra. Sra. de la Antigua» capitaneada por el vasco José de Aspíllaga quien el 5 de noviembre inicia un largo período de viajes a Barlovento.

Sin duda, dos características se nos muestran evidentes: el poco tonelaje con la disminución del riesgo, y la presencia de capitanes vascos en tres de los cuatro barcos estudiados; ¿por qué se producen estas características? La presencia de vascos, concretamente de Bilbao, ya lo hemos apuntado antes, por la proximidad al comercio de la Guipuzcoana, a lo que se debe unir la tradición de dicho puerto de exportar los productos castellanos canalizados desde Burgos al resto de Europa, así como el deseo de los bilbaínos de disponer de una ruta propia de comercio directo con América. En cuanto a quién aportó el capital resulta difícil averiguarlo por lo elemental de las relaciones encontradas, que no especifican quiénes eran los dueños de la carga. Lo que es evidente es que el primer y más importante riesgo era el propio barco, y fueron los santanderinos, o al menos residentes en esta pequeña ciudad, los que aportaron los navíos. Sabemos con certeza que dos de estos cuatro primeros barcos lo eran; caso del «Ntra. Sra. del Camino»,

de Juan A. del Mozo, vecino de Santander, que tendrá éxito en los futuros envíos, encontrándole entre los miembros distinguidos del Consulado en 1785, y la fragata «Ntra. Sra. de la Antigua» de Nicolás Vial. Los otros dos barcos muy posiblemente lo eran o estaban matriculados en Santander, lo que facilitaba mucho el envío por ser este puerto el titular de la concesión real.

En cuanto al cargamento de los barcos, son pocas las noticias que nos dan las relaciones, pero por informaciones indirectas y relaciones de 1770 sabemos que se trataba de envíos de una pequeña cantidad de géneros y harinas extranjeros, así como productos de la tierra muy variados, entre los que destacaba el vino junto con las harinas nacionales. Las cantidades de cada producto eran pequeñas y pertenecían a bastantes propietarios que no nos atrevemos a denominar aún comerciantes. Es el caso del tratante que enviaba unos jamones o chorizos curados. Con este proceder el riesgo se repartía muchísimo.

Otra característica de estos primeros viajes es la carencia de una normativa legal impositiva. Bien es verdad que se giraba, o debía girar, según el Reglamento del 8 de noviembre de 1765, pero resultaba somero, y para ponerlo en ejecución era preciso disponer de funcionarios suficientes y entendidos que lo pusiesen en práctica. Además tenemos la impresión de que Madrid deseaba que se hiciese este comercio desde Santander como fuese. Abogaba por su inicio y evitaba poner trabas, y el medio más eficaz era ser tolerantes con los impuestos, lo que, sin duda, haría disminuir el temor a lo desconocido y el riesgo del comercio naval ante la facilidad de beneficios.

EL NUEVO SISTEMA DE GIRO SEGUN EL REGLAMENTO DE LA REAL INSTRUCCION DE 1765^{13 bis}

La filosofía del comercio, denominado libre, suponía la aplicación de un nuevo método para efectuar el giro. Esta nueva forma de comerciar pretendemos exponerla siguiendo los avatares de los primeros viajes desde Guarnizo a Barlovento. Por el nuevo reglamento los barcos despachados de todos los puertos habilitados estaban libres de los derechos de Palmeo, Toneladas, Inquisición, Extranjería y de las Visitas. Asimismo, los dueños de los navíos podían gestionar sus viajes en el puerto de donde partían, sin necesidad de acudir a la Corte a formalizar sus peticiones.

^{13 bis} BPRM., Col. Ayala, ms. 2639, fol. 95-102v. Reglamento de la Real Instrucción, S. Lorenzo 8 de noviembre de 1765.

Otro de los aspectos que ralentizaba el giro era el complejo sistema de impuestos que se venía empleando; el método era reiterativo y poco eficiente. Ahora se imponía un sistema porcentual según el cual las mercancías tributarían a Hacienda en función de su valor específico y del origen nacional o extranjero de las mismas. Así, el reglamento contemplaba que las manufacturas nacionales tributarían el seis por ciento de su valor de tasación, y el siete por ciento si eran extranjeras. El nuevo método, como es evidente, requería un sistema de tasación con las correspondientes listas de artículos y avalúos¹⁴.

Así pues, aplicado este método por las autoridades aduaneras de cada puerto, el navío estaría en condiciones oficiales de zarpar; sin embargo, antes de la partida se hacía una visita que había sido recomendada a última hora por el Ministro de Indias, Julián de Arriaga, a los funcionarios de Santander muy encarecidamente con el objeto de impedir el paso a América de los que el segoviano llamaba «polizones o llovidos y cualquier otra persona sin licencia»¹⁵. Esta ordenanza fue muy estricta por el interés que en la Corte tenían en que se comprobasen las listas de tripulantes, los desertores de las mismas y los posibles fraudes que los capitanes de los barcos pudiesen hacer con los embarcados. Este interés de la Corona se basaba en tres causas principales: el impedir el paso de indeseables a América; hacer que se respetase a los marineros enrolados en los barcos de comercio, protegiendo sus vidas mediante la razón que de cada uno de ellos debía dar el capitán al regreso a puerto, con lo que se potenciaba a la vez la cría de marineros tan necesarios en las flotas de su Majestad. Y por último, la visita velaba por los intereses de la Real Hacienda evitando el fraude en los registros ya que no eran raros los desembarcos anticipados llevándose los licenciados parte de los beneficios del viaje antes de la llegada al puerto habilitado¹⁶.

A la llegada al puerto americano de destino el navío de libre comercio pagaría en la aduana el seis por ciento del valor de la carga en concepto

¹⁴ Si los navíos llevaban algún género o efecto no sujeto al sistema de Palmeo, se les aplicaría el proyecto de 1720.

¹⁵ AGL., IG., leg. 240. Con fecha 14 de septiembre D. Julián Arriaga comunicó al puerto de Santander que se observase la visita y vuelta. Sobre el problema de los «llovidos» es interesante el trabajo de Angeles FLORES MOSCOSO: *Tripulantes de inferior categoría: llovidos y desvalidos, siglo XVIII*. En Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América (Sevilla), vol. I, 1985, pág. 251.

¹⁶ Es el caso del capitán del bergantín «Nuestra Señora del Carmen», Diego Colmao, que permaneció preso en el puerto de Santander hasta depositar una fuerte fianza, al estar juzgado por varios asuntos, entre ellos haber dejado, al pasar frente a Candás, a dos marineros que traspasó a otra embarcación de aquel lugar. AGL., IG., leg. 2411. Registro de Santander a 8 de agosto de 1773.

de alcabala, presentando la lista de registro entregada en el puerto de España con el fin de verificar si la carga correspondía a la autorizada.

Cuando los capitanes de éstos deseaban volver a la Península, bien por haber encontrado carga para el tornaviaje o bien por haber terminado sus mercaderías, tenían que incluir en la tornaguía su nuevo cargamento de coloniales y entregarlo en la aduana del puerto habilitado de Barlovento donde el jefe de la aduana les certificaba el cargamento a la vez que cobraba en concepto de impuesto, el seis por ciento del valor en que se tasasen los productos americanos. A partir de este momento, el capitán con su navío podría dirigirse sin más impedimento a cualquier puerto de la Península que estuviese habilitado, por la Real Instrucción de 1765¹⁷. A la arribada al puerto español, el capitán procedía a la presentación del registro que era comprobado en la aduana, y tras pagar los impuestos, descargaba de inmediato su barco.

EL PERIODO DE FORMACION: EL AFIANZAMIENTO DEL GIRO Y LOS PRODUCTOS MAS HABITUALES DEL COMERCIO

Entre los años 1770 y 1775, período que hemos denominado de formación, tenemos registrados 28 viajes desde el puerto santanderino de Guarnizo a los habilitados de América, principalmente al de San Cristóbal de La Habana en la isla de Cuba. A este puerto se dirigieron 21 viajes de los 28 mientras al de Nueva Orleans y al de Campeche tan sólo dos a cada uno. Dos de los restantes terminaron su ruta en Veracruz, algo que nos sorprende, si bien ambos previamente habían tocado en La Habana. Estos navíos, «El Príncipe de Asturias» y «El Pulido», pertenecían a D. Luis Collantes y debían disfrutar de una concesión especial para poder realizar esta intromisión comercial en el puerto exclusivo de la Flota. El último, el Santo Tomás, desconocemos su destino; sabemos que partió de Santander el 5 de agosto de 1772 y no hemos logrado conocer su ruta.

En estos diez primeros años de concesión comercial a Santander (1765-1775) podemos apreciar la presencia de un barco, la fragata «Ntra. Sra. de la Antigua» de Nicolás Vial —santanderino que formó compañía junto a su hijo Ramón Javier (es uno de los representantes primeros del comercio)¹⁷.

¹⁷ Los capitanes de los barcos estaban obligados a llevar un libro de registros y anotaciones donde apuntar todas las incidencias de carga y viaje y tenerlo a disposición de las autoridades para evitar fraudes.

santanderino con América y sus beneficios debieron ser importantes porque en 1790 aparece como benefactor de la ciudad.¹⁸)— capitaneada por el famoso José Ignacio Aspillaga de Bilbao. Se trataba de una fragata pequeña, de entre 100 y 115 toneladas¹⁹ y una tripulación de 12 hombres, de la que tenemos registrados viajes de ida en los años 1769, 1771, 1772, 1773 y 1774, a los que debieron corresponder otras tantas vueltas, como es lógico, pero los registros de ellas no los hemos encontrado, exceptuando la del 4 de junio de 1772.

Por su persistencia en el giro de los primeros años se puede considerar esta fragata como prototipo de la forma de hacer comercio de Santander con América. Si bien no disponemos de todos los datos de sus ocho cruces del Atlántico, sí tenemos los suficientes para llegar a conclusiones certeras derivadas del conocimiento de su carga que hemos tomado de las relaciones o registros de cada viaje; en concreto la carga de la ida de 1771, y la torna- guía de 1772. Con ambas nos podemos hacer una idea del comercio santanderino con América en este período que hemos llamado de formación.

En el viaje de ida, que se inició el 13 de septiembre de 1771, nos consta que embarcó 710 barriles de harina de Inglaterra, 150 jamones de la tierra y 200 más de Galicia, 20 barriles de aguardiente, 8 cajones con 40 botellas de aguardiente, 330 quesos de Flandes y 60 de Holanda, 54 botellas de vino de Navarra por lo que a productos comestibles se refiere, a ellos se unieron los textiles con 5 piezas de lienzo lelita, 20 de lienzo roda y 12 de cañamazo. También llevaba para repuestos de navíos 52 piezas de jarcía²⁰.

La vuelta de Ntra. Sra. de la Antigua se efectuó a Santander donde arribó el 4 de junio de 1772, y según declaración de su capitán traía 6.800 pesos fuertes para particulares, 6 cajas de azúcar y 100 quintales de palo Campeche²¹.

La carga reseñada en la ida podríamos decir que se caracteriza por la variedad de productos dentro de dos líneas básicas, los productos de ali-

¹⁸ Barrera [11] lo cita como de Santander. Asimismo hemos comprobado su actividad en Santander en AHPS., Consulado, leg. 82 en que aparece la documentación sobre el acondicionamiento de calles a su costa en 1790. También nos consta que Vial escribió un memorial al rey para establecer un depósito general de vinos en Santander y una fábrica de refinería de azúcar. B.N.M. ms. 18225.

¹⁹ El no poner la cifra exacta de toneladas es debido a que en los distintos arqueos de que disponemos aparecen cifras diversas que oscilan entre las reseñadas.

²⁰ AGS., S.M., leg. 510-I. Relación del bergantín de 100 toneladas «Nuestra Señora de la Antigua». Santander, 4 de junio de 1772.

²¹ AGL., IG., leg 2410. Relación de Nuestra Señora de la Antigua. Santander, 4 de junio de 1772.

frutos extranjeros, harina y queso fundamentalmente, y entre los nacionales aquellos que podían llevar por mar con facilidad, todo ello completado por los de la propia plaza de Santander. El textil, pensamos, era todo extranjero, si bien no lo especifica la relación que tenemos. En lo que a presencia de productos castellanos se refiere, creemos que la mayor parte sería vino con que se hizo el aguardiente que llevaba el barco, si bien las relaciones son tan sucintas estos primeros años que no permiten afirmarlo. Sin embargo estos productos reseñados para el primer viaje de la Antigua los podemos considerar básicos en el comercio que esta fragata mantendrá con América durante toda su vida. Es cierto que su dueño irá añadiendo algunos y aumentando otros, dándose más que una especialización, una acomodación al mercado de La Habana, para donde giraba. Se podría decir que comerciaba de encargo. Veamos de pasada el comportamiento de la carga en los años siguientes: en 1772 duplicó el envío de harina inglesa apareciendo un nuevo producto, la cerveza extranjera de la que transportó 30 barriles. Referente a Castilla encontramos una grata novedad, la presencia por primera vez de 22 barriles de a 30 azumbres de aguardiente reseñado como de Castilla. Asimismo en el rancho de este viaje aparecen 11 barriles de vino de Rioja, también pertenecientes a Castilla.

Así pues, a partir de 1772 aparecen reseñados los productos de Castilla, que se harán habituales en este comercio representados en primer lugar por los caldos. Es así como podemos decir que llegó la influencia del libre comercio al traspas, a Castilla, que se verá beneficiada, sobre todo, los años, de abundancia de vino, pues sus sobrantes serían menores al no tirar tanto vino para encerrar la nueva cosecha y lograr además algún beneficio.

En el viaje que realizó Ntra. Sra. de la Antigua en 1773 se aprecia un aumento de la harina inglesa, junto con mercancías extranjeras, estando menos representados en esta ocasión los frutos nacionales, pues sólo llevaba 27,5 docenas de botellas de anisete, licor que se elaboraba con aguardiente castellano en la ciudad de Santander.

El año 1774 es importante para esta fragata, pues presentó una relación de productos para América mucho más pobre, sin apenas datos que nos permitan saber su situación comercial, lo que nos hace pensar en que el cambio de capitán, pues fue Felipe del Castillo en lugar de Aspillaga, había repercutido en el barco. Los resultados debieron de ser poco favorables, no conocemos su vuelta, pues nunca más apareció este navío en el comercio americano, muy posiblemente fuera desguazado. Su dueño debió seguir en el comercio americano con otro barco de su propiedad aunque no tenemos constancia inmediata.

El comercio que esta fragata de Vial estaba realizando con Barlovento podríamos denominarlo de regular; entre sus productos de exportación veíamos aumento de variedad y también la presencia de productos castellanos en sus viajes de ida, lo que nos indica que este comerciante estaba consiguiendo mercado en la isla de Cuba, su puerto de destino. Opinamos que la regularidad en el comercio de este santanderino tuvo que influir tanto en los hombres de mar como en el comercio de la pequeña población montañesa de forma positiva generando una atracción ante los beneficios conseguidos. Este hecho les animaría a armar otros barcos, a arriesgar su dinero en este comercio de ultramar.

Así, en 1770 se decidió a girar Bernabé del Llano, que capitaneó el bergantín «San Ignacio» con destino a La Habana. En 1771 repetía Nuestra Señora de la Antigua; mientras en 1772, un nuevo santanderino, Pedro de Ormazza, dueño del «Socorro de las Animas» iniciaba el comercio a Barlovento y ál parecer será uno de los que permanecerá regularmente en este comercio. Nuestra señora de la Antigua hacía su viaje anual y el Santo Tomás, propiedad del montañés Antonio de Mazo, hace su primer viaje, si bien su dueño había girado ya en 1769 con el «Ntra. Sra del Camino». A los barcos citados les acompañaron los dos bergantines de Luis Collantes «El Príncipe de Asturias» y «El Pulido» que giraban a La Habana y Veracruz²². Y por último este año inició el giro la casa Gardoqui de Bilbao con el bergantín de 90 toneladas «La Buena Unión» capitaneado por el vasco Bautista de Ayarza, que zarpó el primero de abril con destino a Campeche llevando once hombres de tripulación. Este bergantín llevaba en su bodega carga muy variada, sobresaliendo las manufacturas extranjeras junto con 10 barriles de harina, 10 de vino, 2 canastos de botellas de vino, 4 arrobas de tocino y un barril de aguardiente, todo ello consignado a Joaquín de Villa de Riesgo en Campeche²³. Es el primer barco del que tenemos conocimiento, que saliendo de Bilbao registró en Santander y se dirigió a San Francisco de Campeche, puerto americano que había sido incorporado para disfrutar de las mismas ventajas que los de Barlovento por Real Decreto de 5 de julio de 1770²⁴. El bergantín «La Unión» debió tener graves problemas en el puerto de Campeche porque las autoridades apresaron a su capitán, Bautista de Ayarza, y al piloto, confiscándoles todos los efectos²⁵. Este hecho, que debió estar relacionado con el fraude, **no impidió que el navío**

²² Los datos de estos barcos los hemos tomado de BARREDA. [11]

²³ AGL., IG., leg. 2410.

²⁴ Ricardo LEVENE: *Documentos para la Historia Argentina*, Buenos Aires, 1915, tomo V, pág. 249. Aquí se recoge la breve orden donde se legisla que el palo campeche, de la región del mismo nombre, cotice la mitad de lo que estaba ordenado para el palo de tinte en 1765, siempre que se lleve a España.

regresara al año siguiente a España con cargamento de 800 quintales de palo, 6 fardos de zarzaparrilla y la nada despreciable cantidad de 12.000 pesos fuertes.

En 1773 sólo hemos encontrado tres navíos que salieron de Santander con destino a Barlovento; en concreto los tres a La Habana. Estos barcos fueron el «San Francisco de Padua» capitaneado por Juan Gómez de la Torre, el «Príncipe de Asturias» que llevaba 44 barricas de aguardiente de Castilla así como 7 barricas de vino, 4 cajones de garbanzos también de Castilla, junto con 48 jamones y 200 botellas de anisete de Santander²⁵, iba capitaneado por el santanderino Jesús de Collantes; y la habitual fragata de Aspillaga «Nuestra Señora de la Antigua» que llevaba como más destacable 2.337 barriles de harina y 27,5 docenas de anisete, al margen el rancho donde aparecen frutos castellanos como los garbanzos y vinos riojanos²⁶.

El último año que comprende el período denominado de formación es 1774, año que de nuevo sube a seis el número de barcos despachados para Barlovento desde Santander. El 15 de marzo salía el bergantín de 100 toneladas «Santa Rita» capitaneado por José de Zubiaur con 13 hombres de tripulación²⁷ y con destino a Campeche, llevando una carga casi exclusiva de manufacturas extranjeras. Un mes después zarpó el bergantín de 90 toneladas «Ntra. Sra. del Carmen» capitaneado por Basusto con destino a La Habana y 21 hombres de tripulación; su carga era también de efectos extranjeros y frutos nacionales, todos ellos sin evaluar.

El 16 de julio iniciaba su último viaje la habitual fragata Ntra. Sra. de la Antigua» pero con capitán distinto, ya no llevaba el mando Aspillaga, no sabemos por qué, quizás muriera, y fue reemplazado por Felipe del Castillo que encabezaba una tripulación de 12 hombres y transportaba una carga de «harinas y demás» sin especificar, 70 cajones de Jabón, 33 cajones de lo mismo, 6 fardos, 2 toneles sin determinar. En general una relación muy vaga que nos indica la forma de llevar el comercio americano en la aduana por un lado, y que el nuevo capitán del barco no era tan formalista como Aspillaga.

Cuatro días más tarde zarpaba el paquebot de 120 toneladas «Ntra. Sra. de los Dolores», con 17 hombres a bordo, capitaneada por Bernardo Sep-

²⁵ Gardoqui hizo las reclamaciones oportunas ante el Ministerio en julio de 1773, recurriendo incluso al Duque de Alba para librar a su capitán, y lo debió de conseguir porque el capitán Ayarza regresó en agosto de este año con el navío, AGL., IG., leg. 2410.

²⁶ AGL., IG., leg. 2410.

²⁷ AGL., IG., leg. 2410.

²⁸ AGL., IG., leg. 2411. En este legajo se encuentra la documentación de los seis navíos de 1774.

tién, su destino era La Habana donde residía su dueño Matheo Raygadas. Llevaba una extensa relación de géneros extranjeros, y de Castilla 11 arrobas de pimienta molida, al margen de los comestibles del rancho.

El 24 de agosto salía el navío de 120 toneladas «Ntra. Sra. de Begoña» cuyo dueño era el bilbaíno Jesús de Essartz, capitaneado por Alejandro de Villavaso, su destino era el puerto de Nueva Orleans. Es el primer barco que encontramos registrado en Santander con destino a este territorio, recibido de Francia y sometido a un reglamento particular y muy favorable para el giro. Este comercio estaba regido por el Reglamento de 23 de marzo de 1768²⁹.

Por último, a mediados de octubre zarpaba la fragata de 180 toneladas «El Bilbao» capitaneado por Antonio de Abrisqueta, asturiano, que junto a este navío inicia una larga carrera comercial, iba con destino a La Habana. Llevaba 1.590 barriles de harina y 4 cajones de distintas mercancías. Este navío lo consideramos como el último del período de formación pues este año se ve un cierto adelanto en el giro. Antes de pasar a analizar el siguiente período de madurez hasta la entrada en vigor del Reglamento para el Libre Comercio de 1778, vamos a analizar las vueltas o retornos de este período de formación.

LOS RETORNOS

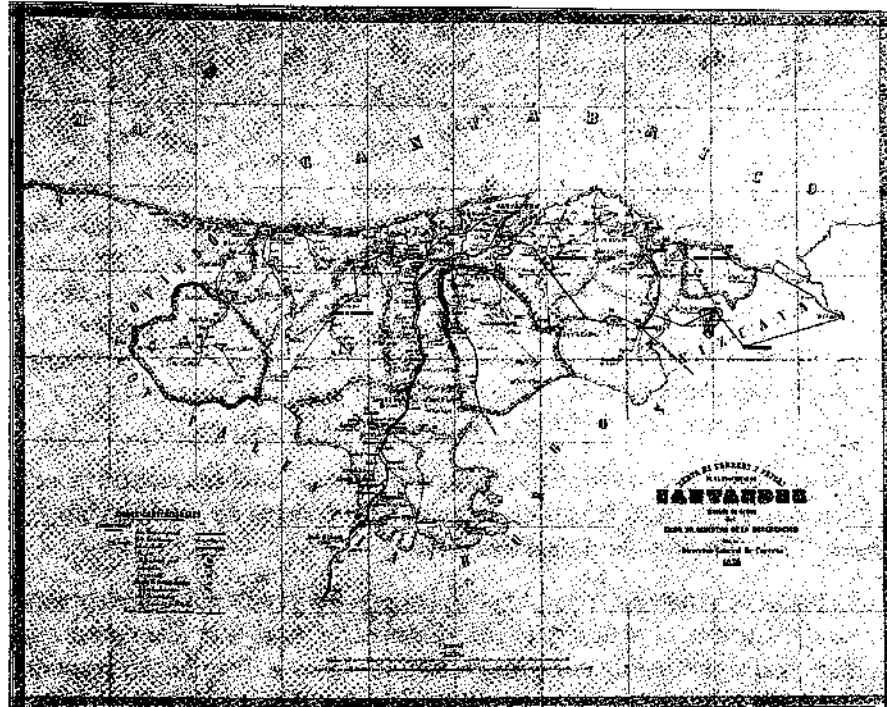
Quizás lo más indicativo de la estabilidad y firmeza del comercio de Santander con el área de Barlovento sea el comportamiento de las vueltas o los retornos de navíos a la capital montañesa.

Las estadísticas nos hablan de ocho retornos en este quinquenio de formación que, sin ser todos los esperados, marcan el inicio de una fluidez, pues en el período anterior de formación, que hemos analizado, apenas se registraban retornos.

En los años de iniciación del tráfico, de 1768 al 1770, no hemos encontrado ninguno, si bien debieron producirse es posible que lo hiciesen a otro puerto español habilitado, o que viniesen a Santander y su registro no se hiciese por carencia de método en el giro, o que no lo hayamos encontrado. En el período siguiente de formación se aprecia ya la presencia continuada de los retornos aunque del primer año, 1770, aún no tengamos ninguno.

²⁹ Ricardo LEVENE: *Documentos para la Historia Argentina, Buenos Aires, 1913, tomo V, pág. 213*

Año	Nombre del barco	Capitán	Cargamento	Ruta	Fuentes
1771	San Ignacio	Bernabé del Llano	314 cajas de azúcar 214 cueros curtidos 3 cajoncitos de tabaco en polvo 12 cajoncitos de dulces 3.308 pesos fuertes	Habana 7-VI Santander 4-VIII	AGS., S.M., Leg. 510
1772	Nuestra Señora de la Antigua	Juan A. Aspillaga	6 cajas de azúcar 100 quintales de palo Campeche 6 800 pesos fuertes	Habana Santander 4-VI	AGI., IG., Leg. 2410
1773	Nuestra Señora del Carmen El Cid Campeador Buena Unión Príncipe de Asturias	Diego de Colmao Cristóbal Mello Juan B. Yyarza Juan A. Igareda	500 cajas de azúcar 34 zurrones de cacao 5.000 pesos fuertes 900 cajas de azúcar 6 cajas de tabaco 4. 804 pesos fuertes 800 quintales de palo Campeche 6 fardos de zarzaparrilla 12.000 pesos fuertes 270 cajas de azúcar 200 quintales de palo Campeche 6 sacos de pimienta de tabasco 1. 000 pesos fuertes	Habana 3-VI Santander 8-VIII Habana 16-VI La Coruña Santander 10-VIII Campeche 30-V Habana Santander 16-VIII Habana 3-VIII Santander 22-IX	AGI., IG., Leg. 2410 ídem ídem ídem
1774	La Concepción Nuestra Señora de los Dolores	Juan de Mérida Bernardo Septién	1.175 cajas de azúcar 5 quintales de palo Campeche 3.000 pesos fuertes 610 cajas de azúcar 100 quintales de palo 1.200 pesos fuertes	Habana 26-III Santander 25-V Habana 20-IV Santander 5-VI	AGI., IG., Leg. 2411 ídem



Comunicaciones terrestres de Santander a mediados del siglo XIX. Servicio Geográfico del to, Madrid.

Es a partir de 1771, con el retorno del San Ignacio, cuando se pueden encontrar las vueltas todos los años, pudiendo así completar el circuito comercial de cada navío, o de muchos de ellos³⁰

De estos viajes de retornos podemos sacar mucha información interesante. Así nos hablan de los problemas de la navegación al proporcionarnos los diarios de abordaje donde se anotaban las incidencias. Conocemos la duración del viaje desde las distintas áreas del Caribe a Santander que solían oscilar entre 45 y 60 días, así como también el cargamento por el que habían canjeado sus mercancías de la ida. Quizás sea este el aspecto que nos resulte más interesante.

Globalmente, para no hacer tediosa la relación de los distintos productos, que por otra parte se pueden ver en el cuadro adjunto, podemos decir que estos ocho navíos condujeron a Santander 3.775 cajas de azúcar refinada por un valor de unos 9.060.000 reales; 1.205 qq. de palo Campeche valorado en 96.400 reales; 214 cueros curtidos valorados en 17.120 reales; y la parte más interesante es la de moneda de plata que supuso 74.112 pesos, que al cambio del momento resultaban 1.482.240 reales.

Junto a estas partidas existieron otras menores con 9 cajones de tabaco, 34 zurrones de cacao, 6 fardos de zarzaparrilla, 6 sacos de pimienta tabasco y hasta 12 cajoncitos de dulces cubanos.

A primera vista se aprecia la presencia de los productos más representativos del Caribe: el azúcar y el palo Campeche junto a la plata amonedada, a los que sigue, en menor proporción, los cueros. Este hecho responde al origen del puerto de carga de los navíos: La Habana, donde el azúcar es el monocultivo de la isla, y Campeche donde el «Buena Unión» de Garroqui cargó 800 quintales de palo.

Estos navíos, que rara vez conseguían llenar por completo sus bodegas en los tornaviajes, aceptaban también pasajeros cobrándoles un dinero acordado para rellenos de beneficios. Así el «Nuestra Señora del Carmen» traía un pasajero, «El Cid Campeador» siete y el «Ntra. Sra. de los Dolores» dos. También era frecuente el contrabando en estos barcos que solía consistir en pequeñas cantidades de tabaco para la tripulación y cantidades más sustanciosas de pesos fuertes debidamente camufladas; parte entre las soldadas creciendo las deudas a la tripulación artificialmente con el fin de pagar menos impuesto o bien disimulados entre la carga más voluminosa e incluso en la obra muerta del barco.

³⁰ Vid. cuadro adjunto de las vueltas del quinquenio 1770-1774.

Finalmente observamos otros problemas que descubre el comercio de los retornos. Son las deserciones de algunos hombres de la tripulación. Así en el «San Ignacio» desertó el carpintero, en el «Buena Unión» dos marineros, en el «Príncipe de Asturias» 5 hombres murieron y un muchacho, y en «La Concepción» 5 más y uno dejó enfermo en La Habana. Supone un total de 14 hombres sobre unos 80 que sería más o menos el total de las 8 dotaciones, representando un 17,5 %; esta es una cantidad muy elevada que perjudicaba mucho los retornos porque el capitán necesitaba contratar marineros en América para volver, y, a veces, para descargar su barco porque la deserción se producía inmediatamente de arribar a puerto, e incluso antes, lanzándose al agua. También suponía un perjuicio para la nación porque no se veía aumentada la marinería formada y veterana, garantía de unas buenas fuerzas navales.

Siglas utilizadas

A.G.I.	Archivo General de Indias.
A.G.S.	Archivo General de Simancas.
A.H.P.S.	Archivo Historico Provincial de Santander.
B.P.R.M.	Biblioteca del Palacio Real de Madrid.
I.G.	Indiferente General.
S.M.	Secretaría de Marina.
B.N.M.	Biblioteca Nacional de Madrid.