

EL COMERCIO CASTELLANO-LEONES
CON AMERICA, DESDE EL PUERTO DE SANTANDER EN EL QUINQUENIO 1791-1795

RAQUEL GOMEZ CAMPELLO
Universidad de Valladolid

El Departamento de Historia de América de la Universidad de Valladolid, viene estudiando el comercio castellano con América. Hasta la fecha se ha concluido el estudio del período comprendido entre 1765-17851 y en una segunda etapa estamos intentando sacar a la luz el comportamiento de este tráfico a partir de 1785. Es en este proyecto en el que se debe incluir nuestro trabajo, que pretende estudiar, con los vacíos documentales, el comportamiento del trato de esta región con el Nuevo Mundo, en el período comprendido entre 1791-1795.

**LA EXPORTACION DE PRODUCTOS CASTELLANOS
POR SANTANDER**

Castilla fue favorecida con la participación en el comercio americano a través del puerto de Santander, el cual disponía de una infraestructura naval creada años atrás, desde el comienzo de su comercio con América en

Sobre este período destacamos algunas obras de interés:

— BARREDA, F. *Actividad comercial de Santander a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIV*. Rev. Santander (Santander) Tomo 2, 5 (1930). *Prosperidad de Santander y desarrollo trial desde el siglo XVIII*. En *Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña*. Santander (1957).

— MUÑOZ PEREZ, J. *La publicación del Reglamento de Comercio Libre a Indias de 1778*. A.E.A. (Sevilla) Tomo XIII, (1956).

— VARELA MARCOS, J. *El Comercio Libre americano y sus repercusiones en España y rica*. En *Historia de España y América. Tomo XI-2, Madrid, 1989. El Primer Reglamento para el Libre Comercio con América: su génesis y fracaso*. A.E.A. (Sevilla) Tomo XLVI (1989).

— MIGUEL, I. *El comercio hispano-americano a través de Gijón, Santander y Pajares (1778-1795)*. Valladolid, (1989), Septiembre (tesis doctoral inédita).

el año 1765¹. Se producirá así un incremento del comercio que estimulará a la región a una mayor producción. De esta manera, el reino de Castilla, doblará el volumen de sus exportaciones desde el inicio de los intercambios, hasta el momento de nuestro estudio, lo que nos está indicando una coyuntura favorable en el traspais castellano.

El comportamiento positivo de este tráfico ultramarino, influyó notablemente en la producción regional, especializándose en los productos de mayor demanda; es el caso de la cerveza, la harina o el vino, cuyo análisis pormenorizado haremos a continuación.

Según las manufacturas reseñadas en los distintos barcos, podríamos decir que éstas se caracterizan por la variedad de productos, dentro de dos líneas básicas: elementos industriales —englobando a los textiles y metalúrgicos— y alimentos o frutos de la tierra.

La ciudad de Santander, con su entorno, encabezaba la lista en lo que a exportación de frutos y géneros de las provincias castellanas se refiere. De los productos girados a América, la harina junto con la cerveza y el hierro eran los tres principales. Es de reseñar que todos estos elementos son elaborados, tanto la cerveza que se produce en la fábrica «San José de Zu- loaga», como asimismo el hierro transformado en multitud de herramientas —hachas, barras, machetes, bisagras, faroles, palas, sables, calderillos, sartenes, llaves, tamines, ollas, azadas, asadores para cocina, catres, clavazón, guifos para ingenios de azúcar, almadanetas, rejas, cucharas, tenedores, cuchillos...— y donde solamente una vez se menciona el acero, en un barco que iba a Maracaibo en 1795, capitaneado por Gabriel Costa, llamando «Nuestra Señora del Carmen», que dice así: «80 arrobas de acero de Santander a 135 reales el quintal». También las harinas² de las fábricas de Campuzano y de Lantuenor; las camisas, sombreros, calcetas, licores, velas, ladrillos, muebles de cocina y chocolate.

Como nota a destacar, podemos decir que este chocolate elaborado en la propia ciudad es un ejemplo de tráfico triangular: envío del cacao desde

¹ RODRIGUEZ, V. *Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765 regulando las relaciones comerciales de España e Indias*. En *Anuario de Historia del Derecho* (Madrid), Tomo XIII (1936-1941).

² PALACIO ATARD, V. *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*. Madrid 1960.

³ A.G.S. Dirección General de Rentas 2.ª Remesa (en adelante D.G.R. 2.a Rem.) Legajo 576.

⁴ Esta fábrica es la única de cerveza que hemos encontrado mencionada.

⁵ A.G.S. D.G.R. 2.a Rem. Leg. 579.

⁶ TERAN, M. *Santander, puerto de embarque para las harinas de Castilla*, Rev. Estudios Geográficos, Madrid (1947).

⁷ A.G.S. D.G.R. 2.a Rem. Leg. 576.

el Caribe, llegada a Santander donde se elaboraba en sus fábricas y así, ya labrado, se enviaba de nuevo a América. Lo encontramos citado en un barco que salió de Santander el 23 de febrero de 1793, hacia Montevideo, es «El Florido», capitaneado por José Javier de Alcaín, y dice: «30 libras de chocolate de la fábrica de Santander, a 8 reales la libra, 240 reales», También encontramos otro ejemplo similar en el barco que sale de Santander el 10 de abril de 1795, el «San Miguel», cuyo capitán Tomás de Sertucha conduce a La Guaira y Montevideo; exactamente dice: «300 libras de chocolate labrado de Santander, a 10 reales la libra son 3.000 reales libres de pagar derechos»¹⁰.

Todos estos productos mencionados, necesitaban de una elaboración, realizada en unas industrias que empezaron a hacer de la ciudad un importante enclave. Esto fue una consecuencia del Libre Comercio con América que afectó no sólo, al puerto, sino también al entorno, donde se desarrolló una zona industrial destacada.

Esta pujanza de la ciudad cántabra destacaba de otras zonas cuyos productos encontramos también reseñados. Así, el ámbito regional denominado Castilla, nombre dado a una comarca imposible de determinar con exactitud, aporta sobre todo frutos del campo, entre los que destacan: el vino del que hemos encontrado una mención específica al vino de La Nava, posiblemente correspondiente a algún pueblo de la actual provincia de Valladolid; el azafrán, la pimienta, el pimentón, el vinagre, los cominos, el anís, los garbanzos, las alpergatas y el hierro —este último sólo lo encontramos mencionado una vez.

La Rioja sobresale por ser zona productora de vinos, tanto tinto como blanco, y aguardiente, únicos productos de esta región encontrados en la documentación y cuya fama ha llegado a nuestros días. Hay que aclarar que tanto La Rioja como Santander, dependían de Burgos, que podía ser considerada como la capital económica de toda Castilla.

8 LEON, D. y SZASDI, A. *El comercio del cacao de Guayaquil*. Rev. Historia de América (México) n.º 57-58 (1964).

9 A.G.S. D.G.R. 2.º Rem. Leg. 577.

10 A.G.S. D.G.R. 2.º Rem. Leg. 579. Hacemos notar el extraño recorrido de este navío que toca en el Caribe para luego navegar hacia el Plata.

11 A.G.S. D.G.R. 2.º Rem. Leg. 576. Hemos destacado este producto porque nos sorprende hallar en la documentación que Castilla exportara este condimento, que era y sigue siendo propio de la Meseta manchega, para lo cual especificamos solamente uno de los 4 cargamentos encontrados, del cual se ha anotado anteriormente el legajo correspondiente. Dice así: el bergantín «La Begoña» cuyo capitán era Juan Bautista de Muñecas, zarpa de Santander rumbo a La Guaira el 28 de febrero de 1791, citándose entre su cargamento un bote con 7 libras castellanas de azafrán en aceite de Castilla a 58 reales la libra.



La provincia de Palencia seguía exportando sus famosas mantas de lana, acompañadas de cobertores también de lana, como únicas manufacturas textiles, incidiendo en la idea de una zona de ganadería lanar por excelencia. Igualmente destacamos la importancia de la fábrica de harina de Monzón¹², sito en el territorio palentino de Tierra de Campos.

Burgos era otro centro también de importancia en cuanto a producción de mantas se refiere, ya fueran de lana blanca o gris; fabricaba igualmente medias, guantes, hilo para coser y quesos, resaltando el auge de la ciudad como centro textil de primer orden, tal vez reminiscencia de los tiempos de la Mesta. Asimismo hacemos mención a la industria impresora, en especial a las de Julián Pérez y José Astulez¹³.

Segovia con paños finos, y Soria, con paños y medias, son dos ciudades que se encuentran pocas veces citadas en la documentación, porque se-

¹² VARELA MARCOS, J. *Las repercusiones en Palencia de la aplicación del Libre Comercio americano al puerto de Santander las primeras exportaciones de harina de Monzón*. En II Congreso de Historia de Palencia del 27 al 29 de abril. Palencia, 1989.

¹³ Sobre este tema nuestra compañera Angela PEREDA LOPEZ, presenta un trabajo que aporta nuevos datos sobre el particular en *Julián Pérez y José Astulez, socios impresores de Burgos para la exportación de libros a América*.

**Paisaje castellano
con rastrojos
después
de la siega.**



gún parece sus exportaciones fueron esporádicas, lo cual nos llama la atención pues en años anteriores estas dos provincias tuvieron un papel destacado en este tráfico.

Valladolid se menciona en dos ocasiones, para indicar su único producto de salida comercial, las mantas, constituyendo junto con Burgos y Palencia la tercera ciudad de un triángulo de industria textil, del que en nuestros días sólo subsiste Palencia. Señalamos también el vino de La Nava, enclavado en una importante zona vinícola de la provincia vallisoletana, en un intento de acercarse a los vinos de la Rioja, citados por su enorme cantidad y gran calidad. Como nota a destacar, el nombre de la ciudad de Medina del Campo, con tres productos: loza blanca, medias y paños para toallas.

Hacemos mención asimismo a los géneros y frutos que se incluyen en la denominación de origen «del país», entre los que encontramos: vino chacolí y vino, vinagre, tocino, jamones, chorizos, habichuelas, carne en salmuera, besugo en escabeche, gallinas, cerdos, carneros, harina y velas.

Hemos ido consignando todos los productos castellanos que salieron del puerto de Santander. Su evolución hasta el último quinquenio del siglo fue difícil para el propio comercio del país por las deficiencias de infraestructura y de comunicaciones, y también fue complicado para

sus pasos, por lo disperso de la documentación y la falta de unificación en pesos, unidades y precios. Este hecho ha impedido la elaboración de una serie continuada de datos que nos sirviera para sacar conclusiones. Pero es imposible y nosotros así lo creemos, que el comercio no tuviera esa continuidad que pedimos a la documentación del mismo, por lo que los datos y la forma de expresarlos reflejan la auténtica realidad del proceso de formación del tráfico castellano hacia América.

No podemos analizar aquí producto por producto todos los que Castilla envió a América, pues esos datos los registramos en los cuadros de envíos, pero sí conviene destacar el proceso de creciente participación de estos productos en el registro de los barcos. Podemos observar cómo los alimentos son los más abundantes, y así encontramos, la harina, el queso, el aceite, y los complementos de la cocina como azafrán, cominos, espliego, pimienta, pimentón, anís y vinagre; se mandaban igualmente garbanzos, habichuelas, tocino, carnes, jamones, chorizos, cerdos, carneros y ovejas, aunque muchas veces estos eran productos para el rancho de los marineros y por eso aunque sabemos lo que se embarcó, no sabemos lo que llegaría a los puertos de destino.

Según esto, podemos apreciar que la mayor parte de los productos exportados lo eran de la tierra, y son además de consumo perecedero. Por ejemplo, en cuanto a la harina sigue exportándose en gran cantidad, lo que parece contradictorio con el hecho de que los países ultramarinos consumieran gran cantidad de harina de maíz¹⁴. Los elementos de producción que necesitaban elaboración como la cerveza, de gran importancia en La Montaña, el vino, aguardiente, licores, hierro, ladrillos, muebles, velas, loza e incluso las harinas antes mencionadas, eran en su mayor parte fabricadas en Santander. También abundaban los productos textiles¹⁵, que igualmente necesitaban de la elaboración y fabricación; así tenemos los sombreros, camisas, calcetas, mantas —de enorme importancia— en Palencia y Burgos, medias, guantes, hilo para coser y para —finos y de toalla.

PRINCIPALES DESTINOS DE LOS PRODUCTOS CASTELLANOS

El destino de los productos castellanos no se puede saber con exactitud. Desde el puerto donde el barco atracaba (La Guaira, Montevideo, Veracruz,

¹⁴Sobre este tema: RAMOS PEREZ, D. *El problema de los embarques de harinas en los registros para América*. En II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977) págs. 33-34.

¹⁵ VERICAT, L. *La industria textil española y el comercio hispanoamericano*. Barcelona, 1969.

La Habana, etc.), se repartían los productos a todo el territorio, siguiendo las rutas principales, siendo considerado el puerto como centro distribuidor de las mercancías. Por eso aunque nos parezca extraño por ejemplo el envío de mantas a zonas cálidas, no significa que se quedaran allí, sino que se irían repartiendo por el interior de los continentes, hacia zonas más frías; e igual podemos decir de los productos alimenticios de gran poder calorífico, como garbanzos y derivados del cerdo.

Según el índice de nuestras tablas zarparon un total de 74 barcos, repartidos entre los cinco años 1791-95. Su destino no varió sustancialmente de los años anteriores. Así de los 74 barcos que zarparon de Santander, 25 fueron a Cuba, concretamente al puerto de La Habana, lo que porcentualmente representa el 33,78 % . El cargamento que se llevaba al puerto cubano de La Habana seguía teniendo las mismas características que en la etapa anterior, en la que era el propio puerto el que actuaba como centro distribuidor, por lo que la variedad y diversidad de productos es la característica destacable.

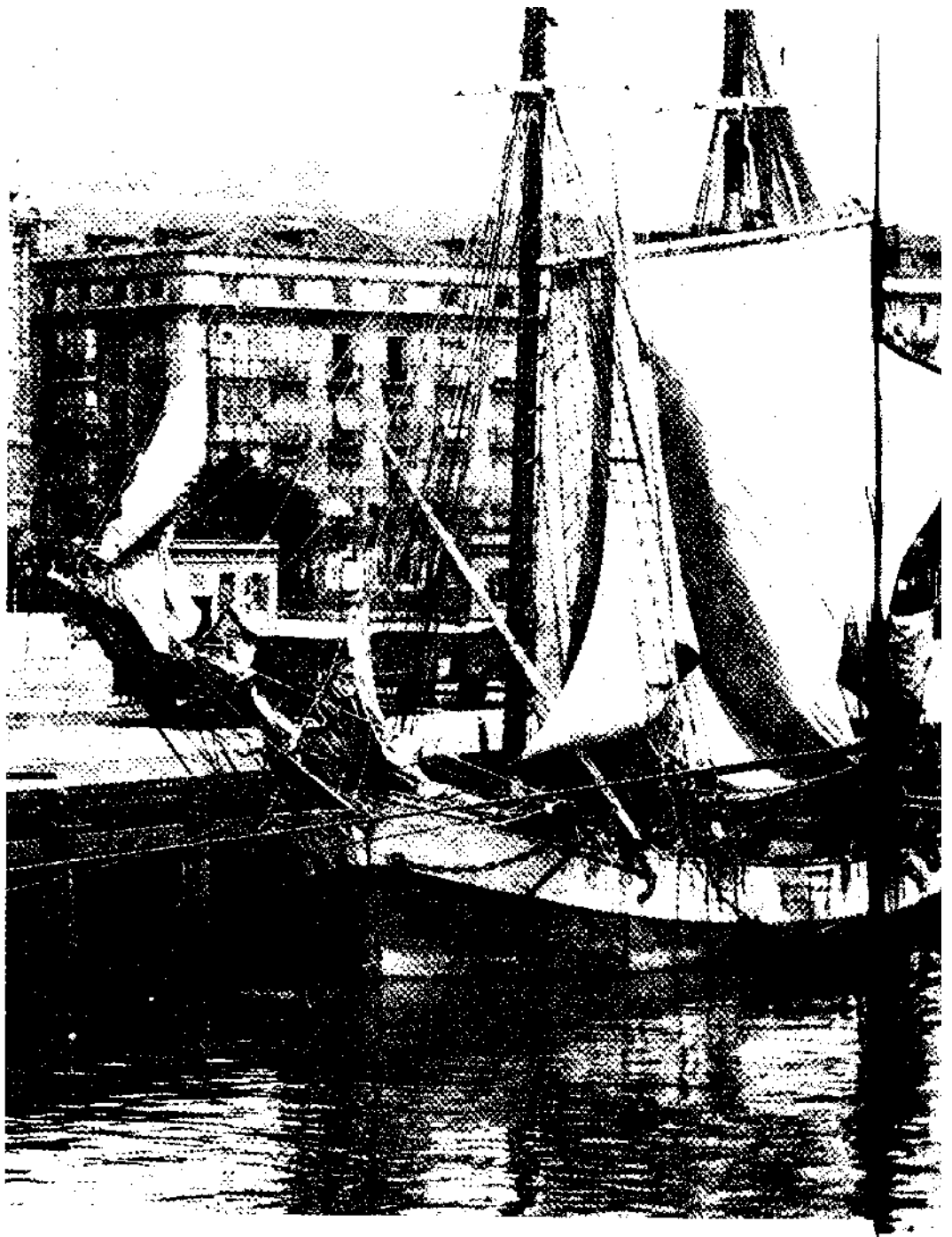
En segundo lugar en importancia en lo que al número de navíos se refiere, estaba el área venezolana, constituida por los puertos de La Guaira y de Maracaibo. Al puerto de La Guaira llegaron 22 barcos de los 74 totales, lo cual representa el 29,73 %; en cuanto a Maracaibo, llegan 2 barcos, uno en 1791 y otro en 1795, lo que significa un 2,7 % del total.

Esta zona que resulta una novedad de destino para los barcos del período anterior, resulta ahora una de las más favorecidas por el comercio con España, tal vez por la abolición de las prerrogativas monopolísticas que la Compañía Guipuzcoana mantenía en esta zona; al abolirse esta sociedad, la libertad comercial dará un importante auge a esta área¹⁶.

En tercer lugar de importancia se encuentra Veracruz bien como destino final o como parada de un viaje que se continuaba hacia La Habana¹⁷. Son 16 barcos, el 21,62 % del total de los 74 que salieron de Santander. Esta novedad, el encontrarnos a Veracruz entre los principales destinos, es un hecho que hay que englobarlo en la política de la Corona, que en el año 1787, decide dar libertad comercial a Nueva España, zona que se había mantenido exenta desde que comenzara el Libre Comercio en el año 1778. Esto

¹⁶ VARELA MARCOS, J. (1) pág. 1.

¹⁷ Este dato nos parece tan curioso que destacamos los dos barcos que realizan esta extraña ruta: la fragata «Nuestra Señora del Camino» de 250 toneladas, capitaneada por Ramón de Zalduondo, que sale de Santander el 26 de agosto de 1793; y la fragata «La Humildad» de 300 toneladas, cuyo capitán Francisco Javier de Plauden conduce el 23 de abril de 1795 desde Santander a Veracruz y La Habana. Ambos barcos se encuentran en A.G.S. D.G.R. 2. a Rem. leg. 577 y 579.





Velero en el puerto de Santander.

provoca que el 28 de febrero de 1778, Nueva España se integrara en la legislación comercial general, en que este virreinato vivió una etapa comercial, floreciente¹⁸ Así se produjo un aumento de la presencia del comercio español y una saturación del mercado mexicano con productos de la metrópoli, como apreciamos en nuestras tablas.

En cuarto lugar encontramos el área de Plata, denominación que abarca los puertos de Montevideo y Maldonado, debido a que prácticamente todos los navíos que hacían esta ruta, recalaban en ambos puertos o al menos en uno de ellos. En el período que analizamos llegaron 10 barcos, dos de ellos a Maldonado, lo que en conjunto representa el 13,51 % del total.

Podemos por tanto diferenciar este período de cinco años con el período anterior, en el que la zona del Plata había constituido un área destacada de arribos de barcos; tanto es así que era el segundo punto de llegada después de La Habana. En la etapa por nosotros estudiada se verá sustituido por otras zonas, siendo relegado en importancia por los comerciantes castellano-leoneses .

Como notas curiosas encontramos dos barcos que van a Puerto Rico, en 1791, lo que representa el 2,7 % . También va a La Guayana un barco en 1791, después de llegar a Maracaibo, y otro el mismo año al Callao de Lima, según parece sin escalas (no viene reseñado) . Por último otro barco que se dirige a la isla de Trinidad, después de ir a La Guaira, en 1795.

Así, el barco que se dirige al puerto del Callao de Lima, sale de Santander el 28 de octubre de 1791; se llamaba «El Patriarca San José» y su capitán era José Miguel de Zuaznavar, que transportó su mercancía consistente en 76 barriles de 50 botellas de cerveza cada uno, de esta ciudad — Santander— a 3 reales la botella, 875 piezas de loza del reino a 11 reales la docena, 350 arrobas de vino tinto de Rioja a 6 reales la arroba, 14 arrobas de tocino del país a 100 reales el quintal, 18 jamones del país con 110 libras a 5 reales, y 200 gallinas del país a 6 reales una. Resulta extraña la ausencia de hierro o productos de este metal (hachas, machetes, barras...) al mismo tiempo que se aprecia la enorme cantidad de alimentos, que en su mayor parte eran el rancho de la tripulación y por lo tanto no se comerciaba con ellos ¹⁹ .

El barco tenía como destino La Guayana se llamaba «Los Cuatro Amigos» y su capitán era Pedro Noel; este bergantín de 140 toneladas de peso

¹⁸ ORTIZ DE LA TABLA, J. *Comercio y comerciantes montañeses en Veracruz (1785-1804)* en Santander y el Nuevo Mundo. (Santander). (1977).

¹⁹ A.G.S. D.G.R. 2.ª Rem. Leg. 576.

salió de Santander el 10 de junio de 1791, transportando una serie de productos castellanos, que eran: 300 botellas de cerveza de Santander, 20 barriles de harina de Monzón de Castilla y dos pellejos de vino de Castilla, en total 4.248 reales y 14 reales de derechos²⁰.

Y por fin, el que se dirigía a la isla de Trinidad era un bergantín llamado «Santa Cecilia» que zarpó de Santander el 3 de julio de 1795. Su capitán, por una extraña coincidencia es el mismo del barco anterior, Pedro Noel. Su carga fue de 594 barriles de harina de Monzón en Castilla, 30 barriles con 50 botellas de cerveza de Santander, 5 cajas con rejas de hierro también de Santander, 40 cántaras de vino tinto de Rioja, 8 cántaras de aguardiente de Rioja y 60 gallinas del país, sumando 132.005 reales en total²¹.

El ejemplo de barco que presenta una asiduidad total, puede verse en «El Cervecero»²², bergantín del que tenemos noticias en los años 1791, 1793, 1795; en los tres años este barco se dirigió a La Guaira, como único destino, debido a que vendía muy bien su mercancía en este puerto. Si bien en 1791 lo capitaneaba Francisco de Echevarría, los dos años siguientes lo será por Manuel Antonio de Echevarría, posiblemente el hijo o el hermano del anterior.

Llegados a este punto nos parece oportuno sacar unas conclusiones sobre el tema desarrollado, el comercio con América a través de Santander. A pesar de las muchas carencias documentales, podemos constatar que la importancia de la región castellano-leonesa es manifiesta, en relación con el tráfico comercial tenido con América a partir de la promulgación del Libre Comercio, que al incidir directamente en la producción servirá como acicate para el desarrollo de fábricas y aumento de los géneros y frutos, impulsándose de esta manera y de forma definitiva, el comercio ultramarino desde esta ciudad cántabra, única salida de toda la comarca al exterior.

La gran expansión comercial repercutirá no sólo en Santander, como lugar privilegiado por ser el único puerto de esta zona, sino que toda la región se verá inmersa en un auge económico, haciendo que pequeños pueblos como Monzón, La Nava y otros, destaquen con voz propia en la documentación, merced a la importación cada vez más creciente de sus productos de origen. Vemos entonces cómo la política de Carlos III servirá de estímulo para que toda la región castellana se convierta en una zona económica principal.

²⁰ *Ibidem*.

²¹ A.G.S. D.G.R. 2.ª Rem. Leg. 579.

²² A.G.S. D.G.R. 2.ª Rem. Leg. 576, 577 y 579.