

CASTILLA INICIA SU COMERCIO DE VINO CON AMÉRICA

Jesús Varela Marcos. Universidad de Valladolid

La apertura del puerto de Santander en 1765, como salida natural de los productos castellanos al comercio con América, supuso el inicio de la participación de Castilla en los beneficios de esta actividad con el Nuevo Mundo.

Bien es cierto que Castilla tuvo que esperar 273 años para optar al comercio con América. Quizá esta tardanza se debió al establecimiento de unos principios políticos, generados por la necesidad económica que tenían los gobiernos de los Austrias en Europa, que convirtieron el comercio de España con América en un monopolio portuario con sede en Sevilla vigilado por el Consejo de Indias, y gestionado por la Casa de Contratación.

Este sistema comercial no variará sustancialmente hasta la segunda mitad del siglo XVIII, momento en que el desgaste del sistema tradicional, unido a la influencia de otros métodos liberales europeos, obligue a cambiar el sistema de flotas. Este paso decisivo lo dará Carlos III al comprobar el estado de penuria de la nación española, herencia del siglo XVII. Así pues, será el rey alcalde quien, libre de repercusiones sucesorias, prescindirá del monopolio portuario a favor de una línea más colonialista de libre comercios.

EL REY CARLOS III Y SU POLÍTICA COMERCIAL

Las necesidades del estado ilustrado diseñado por Carlos III, le llevaron a materializar la deseada reforma del sistema comercial con América². Con ello se pretendía cambiar el sistema tradicional por el de libertad de puerto, en definitiva lo que se conocerá como Libre Comercio.

Será con esta nueva política liberal con la que Castilla tendrá la primera oportunidad de comerciar directamente con el Nuevo Mundo.

Pero antes de analizar en sí la política del comercio castellano por Santander, creemos necesario analizar las razones que llevaron a la Corona a ponerla en práctica; y por qué Santander, y por lo tanto su traspais castellano, inicia el tráfico en 1765, cuando la orden general de libertad se estableció en 1778 por el Reglamento de Libre Comercio otorgado el 12 de octubre y que entró en vigor a primeros de 1779.

Pensamos que el relevo del método comercial tradicional era inevitable y estaba ya en la mente de Carlos III en 1759, año de su ascenso al trono. La guerra con Inglaterra y la debilidad mostrada por España, que perdió incluso La Habana, aceleró y afirmó la decisión del monarca de vitalizar las Indias, a la par que extender el beneficio del comercio a todas las regiones españolas. Inevitablemente aumentaría la construcción naval y por reacción en cadena fortalecería la presencia española en América, y en general en todos los mares, posibilitando una posición de mayor fuerza internacional.

Tras la paz de París de 1763, había llegado el momento de efectuar las reformas oportunas y terminar con el adormecimiento tradicional. En esta decisión influyeron sus buenas relaciones con Francia, país que tomó como ejemplo a seguir en el método empleado para la redacción de los reglamentos necesarios para el libre comercio³.

El proceso de cambio se inició con la petición del monarca de la constitución de una junta que estudiase concienzudamente la situación del comercio nacional español. Dicha junta elegida por Grimaldi y encabezada por el Marqués de los Llanos⁵ elaboró un preinforme, aconsejando el inicio de las reformas por el comercio americano, porque así el proceso tendría una influencia más leve en el ámbito nacional. El monarca, de acuerdo con la propuesta, ordenó la elaboración de un plan en firme que guiasen los pasos a seguir en el proceso. Fue así cómo la Junta del Marqués de los Llanos, entre julio de 1764 y 14 de febrero de 1765, redactó un documento que denominó Consulta y lo entregó a Su Majestad.

LOS PRIMEROS VINOS 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 del 16 de octubre y 8 de noviembre de 1765 respectivamente.

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 proceder⁶.

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 ministro 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 polacra española "Ntra. Sra. del Carmen" alias "Princesa de Asturias", que zarpó el 13 de junio de 1766, capitaneada por D. Isidoro Formalaguet⁷.

Del puerto de La Coruña partieron dos, el primero el paquebote "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 Jerónimo 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 Madrid⁸; asimismo zarpó este año de La Coruña "El Cid Campeador", de 220 toneladas⁹. 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 allende 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 produjesen 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 contaba con el asentamiento en su puerto del Correo Oficial desde 1764¹⁰ con lo que de dotación e información supone esta institución, y Barcelona que en 1767 tenía ya un conocimiento importante 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 cántabro según nuestras noticias, se le enviaron los permisos para el comercio de Barlovento el 15 de julio de 1766 por carta dirigida a D. Francisco Rovagoll, y se inició el tráfico el 13 de abril de 1768. El primer barco en hacer la travesía fue el paquebote de 80 toneladas "Ntra. Sra. del Rosario" capitaneado por Juan Bautista del Puerto, bilbaíno, que realizó la ruta de Santander a La Habana. La carga que llevaba en sus bodegas era frutos y efectos, sin determinar en la relación, documento muy sencillo y simple debido a la falta de normativa¹².

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, bilbaíno; el paquebote "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 Habana; y la fragata, de 100 toneladas, "Ntra. Sra. de la Antigua" de Nicolás Vial, capitaneada por José Ignacio de Aspillaga, bilbaíno, asimismo con destino a La Habana¹³.

Estos primeros cuatro envíos presentan las características de ser un comercio receloso y de poco riesgo, como ya exponíamos al escribir sobre la tardanza en girar los primeros barcos al área de Barlovento. Así lo podemos comprobar con el "Ntra. Sra. del Rosario", paquebote pequeño de 80

toneladas, capitaneado por Juan Bautista del Puerto, bilbaíno conocedor de la ruta de Barlovento por el gran tráfico que hacia esta área, y especialmente a La Guaira, realizaba la Compañía Guipuzcoana¹⁴ 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 también se produce este fenómeno de coincidencia en el segundo navío registrado. Se trata de un patache "El San José" de menor tonelaje aún, pues tenía sólo 60 toneladas, y asimismo capitaneado 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 paquebote "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 Aspillaga. Esta última fragata inició el 5 de noviembre un largo período de viajes a Barlovento.

Sin duda, dos características se nos muestran evidentes: el poco tonelaje de los navíos con la disminución del riesgo que supone, 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, se debe sin duda, a 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 patente 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 extranjeras, 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 reducidas y pertenecían a bastantes propietarios, término más acorde con la realidad que el de comerciante. Es el caso del tratante que enviaba unos jamones o chorizos curados y vino. Con este proceder el riesgo se repartía mucho.

Otra característica de estos primeros viajes es la carencia de una normativa impositiva legal. 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 AFIANZAMIENTO DEL GIRO Y LOS PRODUCTOS MÁS 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 el 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 "Nuestra Señora de la Antigua" de Nicolás Vial, santanderino, que formó compañía junto a su hijo Ramón Javier. Vial es uno de los representantes primeros del comercio santanderino con América y sus beneficios debieron ser importantes porque en 1790 aparece como benefactor de la ciudad¹⁵. Este navío estaba capitaneado por el famoso José Ignacio Aspilaga de Bilbao. Se trataba de una fragata pequeña, de entre 100 y 115 toneladas¹⁶ 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 a 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 tornaguía 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 jarcia¹⁷. La vuelta del "Nuestra Señora 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 Campeche.

La carga reseñada en la ida podríamos decir que se caracteriza por la variedad de productos dentro de dos especialidades básicas: las de alimentación y los textiles. Entre los primeros se hace notar la presencia de frutos extranjeros, harina y queso fundamentalmente, y entre los nacionales aquellos que podían llegar 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 en estos primeros años que no permiten afirmarlo. Sin embargo estos productos reseñados para este viaje de "Ntra. Sra. 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 cómo podemos decir que llegó la influencia del libre comercio al traspais, a Castilla, que se verá beneficiada, sobre todo, los años de abundancia de vino, pues sus sobrantes serían menores al exportar parte a América y no tirar tanto vino para poder encerrar la nueva cosecha, logrando además algún beneficio.

En el viaje que realizó "Nuestra Señora 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 José Ignacio de Aspillaga, había repercutido en el barco. Los resultados debieron de ser poco favorables, aunque no conocemos su vuelta, pues nunca más apareció este navío en el comercio americano. Nos inclinamos por la hipótesis de que fuera desguazado. Su dueño debió seguir en el comercio americano, aunque no tenemos constancia inmediata de otro barco de su propiedad.

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 pre-

sencia 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 Ormaza, dueño del "Socorro de las Ánimas" iniciaba el comercio a Barlovento y al 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 "Nuestra Señora 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 Veracruz. 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 una 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 Campeche¹⁸. 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 1776. 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 efectos¹⁹. Este hecho, que debió estar relacionado con el fraude, no impidió que el navío 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, dirigiéndose todos 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, cuatro cajones de garbanzos también de Castilla, junto con 48 jamones y 200 botellas de anisete de Santander; 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 riojanos.

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 tri-

pulación y con destino a Campeche, llevando una carga casi exclusiva de manufacturas extranjeras. Un mes después zarpó el bergantín de 90 toneladas "Nuestra Señora 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 "Nuestra Señora 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 "harina y demás" sin especificar, 70 cajones de jabón, 33 cajones de lo mismo, 6 fardos y 2 toneles sin determinar. En general una relación muy vaga que no 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 paquebote de 120 toneladas "Nuestra Señora de los Dolores", con 17 hombres a bordo, capitaneada por Bernardo Septién, su destino era La Habana donde residía su dueño Mateo Raygados. Llevaba una extensa relación de géneros extranjeros, y de Castilla sólo 11 arrobas de pimienta molida, al margen de los comestibles del rancho.

El 24 de agosto salía el navío de 120 toneladas "Nuestra Señora de Begoña" cuyo dueño era el bilbaíno Jesús de Essarttz, 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 1768²⁰.

Por último, a mediados de octubre zarpaba con destino a La Habana la fragata de 180 toneladas "El Bilbao" capitaneado por Antonio de Abrisqueta, asturiano, que junto a este navío inicia una larga carrera comercial. Llevaba 1.590 barriles de harina y 4 cajones de distintas mercancías. Este navío lo consideramos como el último del período de formación, y supone el inicio en este año de un cierto progreso en el giro del comercio castellano hacia América, que presentamos más como síntoma del nacimiento de un fenómeno exportador nuevo que como un hecho consumado.

Hasta aquí el trabajo de presentación de las primeras exportaciones castellanas por puerto propio, y entre ellas el primer vino tinto de la región, que en breve adquirirá una fama importante por su alta graduación, su sabor afrutado y su buen comportamiento dietético lo que facilita su comercialización²¹. Este hecho supondrá que el vino se sitúe como la primera materia de exportación al Nuevo Mundo desde Castilla la Vieja. Se inicia así en la meseta norte un período de desarrollo que no tendrá fin hasta 1898, año en que a la plaga de la filoxera se le unirá la derrota del mismo año y la pérdida de todas las colonias, revés del que esta vieja región del centro de España no se sobrepondrá hasta la década de los setenta (1970), ya en nuestros días.

NOTAS

- ¹ Sobre los debates de historiadores en el tema de las reformas económicas de los Borbones, véase Jesús VARELA: *El reglamento para el libre Comercio y su proyección en América*, Valladolid 1983 (Tesis inédita), en especial el capítulo 1, apartado II "El llamado reformismo borbónico y la política de incremento de restos del Despotismo Ilustrado", donde se hace un comentario de las obras de los autores que trataron la política de Carlos III. Es el caso de Vicente RODRÍGUEZ CASADO: *La política y los políticos en el reinado de Carlos III*, Madrid 1962, y "Política exterior de Carlos III en torno al problema indiano", *Revista de Indias*, Madrid, 1944, núm. 116, pp. 227-266. Guillermo CÉSPEDES DEL CASTILLO: *Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del Virreinato del Plata*. Sevilla, 1947. Miguel ARTOLA: *Campillo y las reformas de Carlos III*. *Revista de Indias*, Madrid, 1952, núm. 150, y *América en el pensamiento español del siglo XVIII*. *Revista de Indias*, Madrid, 1969. Ramón EZQUERRA: "La crítica española de la situación de América en el siglo XVIII": *Revista de Indias*, Madrid, 1960, núm. 137-38.
- ² Las pretensiones de reformar el sistema de monopolio eran antiguas. Así Manuel de Lira, Secretario del Despacho de Estado de Carlos II, ya lo había pretendido. Véase la obra de Bernardo ULLOA: *Restablecimiento de las fábricas y comercio marítimo de España...* Madrid 1740. Lo apuntan también otros autores, caso de R.D. HUSSEY: *La Compañía de Caracas, 1728-1784*. Caracas, 1962, pp. 13-38.
- ³ Para defender esta idea nos basamos en las opiniones que al respecto viene definiendo Pierre MOURET: *Les Papiers de Abbe Beliard et les relations commerciales de la France et l'Espagne au milieu du XVIII siècle (1757-1770)*. *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, París, 1957, núm. IV. Lo que podía ser una idea francesa, lo hemos visto confirmado al encontrar en el Archivo General de Simancas (en adelante, AGS), Secretaría de Marina, 512, un ejemplar impreso del reglamento de navegación en francés que Floridablanca enviaba al marqués de Castejón para aclararle algunas dudas.
- ⁴ Este documento se encuentra en la Biblioteca Real de Palacio, colección Ayala, manuscrito 2.639.
- ⁵ Los miembros de la Junta eran el marqués de los Llanos, D. Francisco Graywinkel, D. Simón de Aragorri, D. Pedro Goosens y D. Tomás Ortiz de Landázuri.
- ⁶ Esto no se produjo hasta 1782 con la llegada de Diego Tricio Nájera.
- ⁷ Archivo General de Indias (en adelante, AGI), Indiferente, 2.410. Esta información la hemos encontrado en un billeto en el que se respondía a la petición de noticias sobre los barcos que habían salido de los puertos habilitados españoles, según el Reglamento de Libre Comercio para Barlovento, y fechado en Madrid a 6 de abril de 1767.
- ⁸ AGI, Indiferente, 2.410. Carta de Hinojosa solicitando permiso para adecuar 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. 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.
- ⁹ Esta fragata la vemos en el comercio santanderino en las vueltas de 1773 capitaneada por Cristóbal Mello.
- ¹⁰ 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 (1767-1769)*. Asís, 1971.
- ¹¹ AGI. Indiferente, 2.410.
- ¹² AGI. Indiferente, 2.411.
- ¹³ *Ibidem*.
- ¹⁴ Tema muy estudiado desde R.D. HUSSEY: *La Compañía de Caracas 1728-1784*, hasta los más recientes de profesores como Guillermo MORÓN: "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 Com-

pañía Guipuzcoana de Caracas"; José 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 sobre *El comercio vasco con América en el siglo XVIII*, Bilbao-San Sebastián, 1988, y cuyas actas han sido publicadas con el título de *Los vascos y América*, Bilbao 1989.

- 15 Barreda lo cita como de Santander. Véase F. BARREDA Y FERRER DE LA VEGA: *La Marina Cántabra. Desde el siglo XVII al ocaso de la navegación a vela*. Santander, 1968. Asimismo hemos comprobado su actividad en Santander en el Archivo Histórico Provincial de esta ciudad, Consulado, 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. Biblioteca Nacional de Madrid, manuscrito, 18.225.
- 16 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.
- 17 AGS, Secretaría de Marina, 510-1. Relación del bergantín de 100 toneladas "Nuestra Señora de la Antigua". Santander, 4 de junio de 1772.
- 18 AGI. Indiferente, 2.410.
- 19 AGI, Indiferente, 2.410. Gardoqui hizo las reclamaciones oportunas ante el Ministerio en julio de 1773, recurriendo incluso al duque de Alba para liberar a su capitán, y lo debió de conseguir porque Ayarza regresó en agosto de este año con el navío.
- 20 Ricardo LEVENE: *Documentos para la Historia Argentina*, Buenos Aires, 1913, tomo V, p. 213.
- 21 Para más información sobre exportaciones castellananas a América en este período véase J. VARELA: *El inicio del Comercio Castellano con América a través del puerto de Santander (1765-1785)*. Valladolid, 1991.