



## UNA APROXIMACIÓN AL COMERCIO EXTERIOR ULTRAMARINO DE LA MONARQUÍA ESPAÑOLA A FINES DEL SIGLO XVIII.

**Maximiliano Camarda**  
CONICET, Argentina.

Recibido: 16/05/2017.

Aceptado: 11/12/2017.

### RESUMEN

El presente artículo tiene como objetivo analizar el comercio ultramarino exterior de la Monarquía española de fines del siglo XVIII a partir del análisis de los circuitos comerciales. Se parte del concepto de Monarquía policéntrica y de la división del comercio ultramarino entre el externo y el interno.

**PALABRAS CLAVE:** comercio ultramarino; Monarquía española; siglo XVIII.

### AN APPROXIMATION TO OUTER EXTERNAL TRADE OF THE SPANISH MONARCHY AT THE END OF THE 18TH CENTURY

### ABSTRACT

This article aims to analyze the overseas trade outside the Spanish monarchy of the late eighteenth century from the analysis of the commercial circuits. It is part of the concept of polycentric Monarchy and the division of overseas trade between the external and internal.

**KEY WORDS:** Trade ultramarine; eighteenth century; Spanish monarchy.

---

**Maximiliano Camarda** es Doctor en Historia por la Universidad Nacional de La Plata. Actualmente se desempeña como becario postdoctoral en el CONICET en el Instituto de Estudios Sociales (InES) de doble dependencia CONICET- UNER. Correo electrónico: maximilianocamarda@hotmail.com

---

## UNA APROXIMACIÓN AL COMERCIO EXTERIOR ULTRAMARINO DE LA MONARQUÍA ESPAÑOLA A FINES DEL SIGLO XVIII

### Introducción<sup>1</sup>

Horst Pietchmann en un texto de 1985, planteó que los estudios sobre el tráfico comercial entre la península española<sup>2</sup> e Hispanoamérica tenían un enfoque marcadamente bilateral, entre dos regiones o entre un puerto y su relación con la región principal hacia dónde iba dirigido su comercio. Esto se debía a que “el comercio en el Atlántico era una cosa absolutamente internacional o, si se quiere, resulta muy claro que hay varios circuitos comerciales que se entrecruzan de una forma sumamente complicada.” (HORST PIETCHMANN, 1985: 248) Este trabajo tiene como finalidad realizar una aproximación al comercio ultramarino -a la complejidad que describe Pietchmann- de la Monarquía española a fines del siglo XVIII. Se parte de establecer que los territorios que componían la monarquía conformaban un mercado interno “light”, con circuitos bien delimitados hacia dentro y hacia afuera, dado el comercio exterior mantenido con otras formaciones políticas.

En este sentido, se plantea que hubo tres territorios que se ofrecieron como articuladores del comercio ultramarino entre la unidad política en cuestión con otros territorios: Manila con los espacios asiáticos, América con Brasil y África<sup>3</sup> y la península española con Europa, Norteamérica y el norte de África. Así, el objetivo de este ensayo es realizar una aproximación del comercio ultramarino a partir de la división entre comercio externo e interno, razón por la cual no se busca dar cuenta en

---

<sup>1</sup> Agradezco al Dr. Mariano Bonialian el tener acceso a su tesis doctoral y a Dr. Antonio Ibarra por la fuente el “ El correo mercantil de España y sus Indias”.

<sup>2</sup> En este trabajo se denomina península española a la actual España sin Ceuta y Melilla. Se define de esta forma ya que denominarla España en el siglo XVIII constituiría un anacronismo.

<sup>3</sup> Se tomará el comercio externo desde América a la desarrollada en el Río de la Plata sin desconocer que en el Caribe también se desarrolló un comercio externo muy activo. Por cuestiones de espacio no se desarrollará ya que por las particularidades del Caribe (un gran número de islas pertenecientes a distintas organizaciones políticas vinculadas fluidamente durante los siglos XVI, XVII y XVIII) se torna muy dificultoso para su desarrollo como ejemplo. (GARAVAGLIA y MARCHENA, 2005)

toda su extensión de los mecanismos ni las cifras de esta actividad, sino el ser un trabajo exploratorio en torno a estos conceptos.

El trabajo se encuentra dividido en varios apartados, uno primero orientado a dar cuenta de los lineamientos generales de la historiografía, un segundo sobre la interpretación general del comercio y la existencia de un mercado interno y externo hispano. Un tercero en el que se analiza la circulación naviera ultramarina exterior de fines del siglo XVIII en el complejo portuario rioplatense y un último donde se analiza la circulación naviera de la península española para el año 1793.

Las fuentes que se trabajaron para realizar este artículo estuvieron en función de determinar algunas de las características de la circulación bilateral de navíos desde el complejo portuario rioplatense y la península española. En relación a ello se abordó el epistolario mantenido entre el Gobernador de Montevideo y el Virrey en Buenos Aires que nos permitió tener un panorama general de la circulación de embarcaciones datos luego contrastados con los que comercializaban esclavizados a partir de los datos expuestos en la web *Voyages Database*, en donde se halla información acerca de algunos barcos llegados de África. Con respecto a aquellos provenientes desde Brasil, en el Archivo Histórico Ultramarino se encuentra series documentales<sup>4</sup> que dan cuenta de los navíos que ingresaron desde Río de Janeiro, Bahía y Río Grande.

Para el análisis de la circulación de embarcaciones, se utilizó el correo mercantil de España y sus Indias, el cual comenzó a publicarse el 1º de octubre de 1792. Esta publicación salía dos veces a la semana y ofrecía un gran caudal de información productiva y comercial.<sup>5</sup> A fines de este artículo, se procesó la información en torno al ingreso de embarcaciones de todos los puertos de la península española, la cual fue extraída fue: puerto de origen, tipo de navío, bandera, cargador más importante y carga. Se profundizó en el año 1793 ya que se encuentra completo y, si bien la Monarquía española se encontraba en guerra con Francia, interpretamos que este conflicto armado no produjo gran variación en el comercio ultramarino.

---

<sup>4</sup> AHU, Rio Grande do Sul, caixa 10, doc. 19,27,33,39 y 43.

<sup>5</sup> Un estudio exhaustivo sobre esta publicación periódica se puede encontrar en: (MENESES ACOSTA: 2008).

### La Monarquía española durante el siglo XVIII

Las primeras investigaciones<sup>6</sup> sobre la circulación de navíos de la monarquía española estuvieron relacionadas al estudio de los flujos comerciales ingresados a la Península española, provenientes de América, y se concentraron en la llegada de metales preciosos que arribaban anualmente y en los efectos que éstos produjeron en Europa. El objetivo en las investigaciones era determinar el papel de América en la acumulación originaria que permitió el desarrollo capitalista. Un investigador pionero en tal sentido fue Earl J. Hamilton, quien en su libro editado en 1934, *El tesoro Americano y la revolución de los precios en España 1501-1650*, se centró en establecer la cantidad de oro y plata importadas a través de España durante un siglo y medio. En líneas generales, se puede afirmar que los debates en torno a la circulación comercial ultramarina continua con esta primogénita premisa a la que se le sumaron, el impacto del reglamento de comercio libre de 1778 y trabajos específicos sobre las dinámicas económicas de los puertos españoles.<sup>7</sup>

Ya en los artículos del historiador francés Michel Morineau, en donde analizan el comercio entre Europa y América, se pueden rastrear críticas al modelo explicativo de Hamilton. En especial, en lo referido al análisis que el historiador norteamericano hacía del comercio ultramarino. Así, desde la publicación de su libro en 1985, su crítica tuvo eco en los especialistas y en los espacios institucionales. Tomando como punto de partida el análisis de unas fuentes como las *Gazettes Holandesas*, que hasta ese momento no habían sido utilizadas para analizar la entrada de metales preciosos americanos a Europa, el autor realizó un cambio más que sustancial en la idea que se tenía hasta ese momento de las características del comercio. Esto le permitió determinar que, a diferencia de lo que se había planteado hasta entonces, no existió una crisis de los metales durante el siglo XVII, siendo un “*étrange hallucination provoquée par une lacune de l’information*”. (JUMAR, 2002) Marineau determinó que tanto en el siglo XVII como en el XVIII, la tendencia fue al alza. El autor se centra en el **comercio legal**,

---

<sup>6</sup> Para este trabajo se tomaron algunos de los trabajos mas significativos. Al respecto, es importante destacar que existen varios estados del arte que dan cuenta de la complejidad de este proceso y profundizan en las investigaciones desarrolladas. Al respecto, nos remitimos a: (ALFONSO MOLA, 1999).

<sup>7</sup> Algunos estados del arte sobre estos temas se pueden observar en: (MARTÍNEZ VARA, 1994; ALFONSO MOLA, 1999; BENAVENT, 2008).

tomando una fuente no oficial, pero que cuenta con un abordaje exhaustivo, lo que le permite reconstruir el comercio poniendo la mirada en Europa. Así determina que no solo era importante considerar la llegada de metales preciosos sino que también era necesario analizar cómo estaba organizado el comercio, los flujos circulatorios y el stock. Por otra parte, amplía el panorama interpretativo al aseverar en su investigación que los metales preciosos eran sólo una mercancía más en el comercio existente entre Europa y América.

Este trabajo sirvió de impulso para que durante la misma década distintas investigaciones se volcaran a estudiar los espacios americanos y su relación con el comercio europeo. Su objetivo, era profundizar en discutir la hipótesis de la crisis del siglo XVII. Para el caso del Río de la Plata, su objetivo fue dar cuenta del aumento de la cantidad de navíos y de las cifras totales de plata y oro que salieron a partir de la aplicación del Reglamento de Libre Comercio, que vincularon los puertos de Montevideo y Buenos Aires con los de España. Para tal fin, se utilizaron como fuentes resúmenes sueltos de funcionarios que daban cuenta del número total de embarcaciones que entraron en los puertos del Complejo o, en el mejor de los casos, incluyendo los nombres de los mismos, por periodos cortos de tiempo, haciendo especial hincapié en los cuatros o cinco años siguientes a 1778. También hubo una fructífera proliferación de investigaciones particulares de los puertos de la península, los cuales a partir de una aproximación de *longue durée* analizaron las particularidades de cada una de las regiones y su desarrollo económico.

Finalmente, la aproximación a las compañías extranjeras afincadas en Cádiz logró un gran desarrollo historiográfico. Como sostuvo recientemente Ana Crespo Solana,

“No es necesario repetir, a la luz de la bibliografía existente, la relevancia de Cádiz durante los siglos de la Edad moderna. Se trata de un ejemplo paradigmático que sigue siendo objeto de estudio desde diversas perspectivas. La narrativa histórica en torno a Cádiz la representa como modelo de la evolución de una ciudad comercial entre los siglos XV al XVIII.” (2016: 36)

En este marco, el análisis de los comerciantes y las casas comerciantes extranjeras a gravitado tenazmente, profundizando en la participación del resto de unidades políticas europeas en el comercio español.

En el número 17 del año 2008, la revista *Obradoiro de Historia moderna* tuvo como eje monográfico el comercio de España en el Antiguo Régimen en el que

diferentes especialistas analizaron el desarrollo historiográfico de las distintas regiones españolas y lanzaron interesantes interrogantes de los pasos a seguir sobre esta problemática. La introducción estuvo a cargo de Agustín González Enciso, quien postula una renovada mirada sobre los límites y las características del mercado interno español durante los siglos XVII y XVIII.

González Enciso plantea las dificultades de determinar los límites del mercado interno ya que si es desarrollada en territorios de la monarquía y por súbditos, se tornan difusos. Por ese motivo, establece que el mercado interno debe encontrarse en los límites geográficos terrestres. Es decir, en territorios en los cuales no haya un mar de por medio y que sean dentro de la jurisdicción de la Monarquía. Por lo tanto, la península serían los límites del mercado en los términos de González Enciso.

En este trabajo, en cambio, se tomarán la totalidad de los territorios de la monarquía como elementos de un mismo mercado. Cada uno de ellos con sus particularidades y regulaciones institucionales conformaban una red de conexiones dinámicas articuladas. Como sostiene Agustín Guimerá, las flotas y galeones era un sistema portuario que integraba a los territorios ultramarinos de la monarquía española. Durante el siglo XVIII, se produjeron modificaciones a partir de la integración de nuevos puertos, mercancías y actores que a la articulación entre los territorios asiáticos con los americanos y europeos se le agregó complejidad logrando una mayor integración.

### **El comercio ultramarino de la Monarquía española**

Según señala González, tomando el concepto de *Globalización Soft* acuñado por Gerard De Vries (2010), a partir del “descubrimiento” de América se produjo un proceso de globalización e integración resultado de “intercambios de especies animales y vegetales, de flujos migratorios, voluntarios o no, y de enfermedades entre el Nuevo (América) y el Viejo Mundo (Eurasia y África)”. (2014: 4) De esta forma, la Monarquía española consolidó un modelo de circuito comercial que articulaba los distintos espacios tanto interna y como externamente.

En términos generales, se puede afirmar que a comienzos del siglo XVIII se dio inicio a la consolidación de un modelo económico global basado en la apertura de

nuevos tráficos, de mayor volumen, siendo los productos más importantes a comercializar el tejido, el té, el café y el azúcar. (FONTANA y DELGADO RIBAS, 2000) Durante la segunda mitad del siglo XVIII se afianzaría la producción y comercialización de estas mercancías y otras utilizadas como insumos para la producción textil: por ejemplo, los cueros rioplatenses destinados a los telares, la grana cochinilla y el palo Campeche como tintura para las telas o el tasajo para la alimentación de los esclavos de las plantaciones de azúcar, entre otros.

La demanda externa produjo una transformación muy importante en cuanto al sistema comercial ultramarino. A nivel institucional se pasó de un sistema de gran concentración en tres puertos y grandes comerciantes vinculados a Cádiz, a la apertura (siempre dentro del monopolio) de 40 puertos, una masiva circulación de navíos y una participación de nuevos pequeños y medianos comerciantes, asentados tanto en la península ibérica como en Hispanoamérica. (STEIN y STEIN, 2000; LAMIKIZ, 2007) Esta tendencia no correspondió a lo sucedido en el complejo portuario rioplatense ya que, como demostró Jumar (2000, 2001), desde 1720 gran parte de la población tuvo participación en el comercio ultramarino en forma directa. Posiblemente la llegada de registros sueltos durante gran parte del siglo XVIII y las Fragatas Correos a partir de 1767 produjo esta variación con respecto al resto de territorios.

El sistema comercial desarrollado durante el siglo XVIII, que se proyectaba del XVI, establecía que los puertos de la península española eran la conexión entre el mercado interno español con los mercados bajo control de otras unidades políticas. Las causas de ello eran, por ejemplo, la posibilidad de un mayor control fiscal, el favorecer a ciertas zonas por sobre otras y la cercanía con los mercados de intercambio.

Desde la perspectiva de los circuitos comerciales, podemos señalar que dentro de la Monarquía española los dos extremos que estaban institucionalmente regulados (Manila en el Pacífico y la península española en el Atlántico) se conectaron con mercados bajo control de otras organizaciones políticas (China y el resto de Europa). Además de estos dos grandes circuitos se desarrollaba el comercio con Brasil y África - el cual tuvo una especial vinculación con la Región Río de la Plata (JUMAR, 2002)- y por medio de las compañías privilegiadas, circunscriptos espacial y temporalmente, para el comercio de esclavizados.

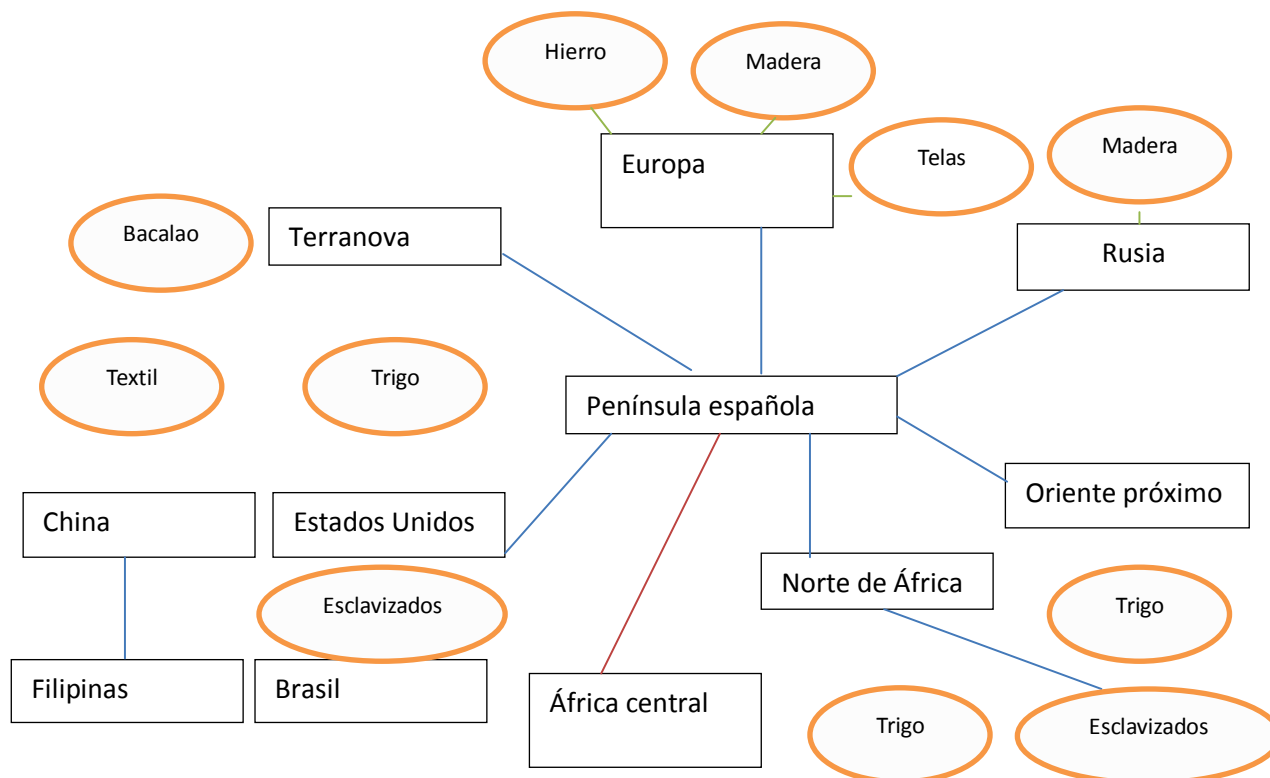
En el cuadro número uno se puede apreciar, en líneas generales, los circuitos y mercancías más importantes. Los puertos de la península española fueron la puerta de entrada y salida más importante de la Monarquía, dado que ingresaban grandes cantidades de alimentos para el consumo de la propia península, bacalao de Terranova, trigo y harina del norte de África y Estados Unidos. Además, estas mercancías a los que se añadía “valor agregado” para su consumo en América, telas y hierro por ejemplo y materias primas para la producción, como el caso de las maderas llegadas desde el norte de Europa para la construcción de navíos.

En el Pacífico, Manila fue el eje articulador que vinculó a América y, en menor medida, la península española de donde ingresaba seda y porcelana por metales preciosos. La conexión con África y Brasil se produjo con los puertos americanos, los cuales intercambiaban esclavizados por metales preciosos.

Las banderas de los navíos se encontraban divididas entre el mercado externo e interno. En la vinculación con los externos floreció una gran pluralidad de orígenes de los navíos con predominio de los ingleses y norteamericanos. En cambio, el interno estuvo concentrado, salvo para los períodos de guerra, en los navíos particulares de la Monarquía española.



**Cuadro N° I: Circuitos comerciales ultramarinos externos e internos de la Monarquía española a fines del siglo XVIII.**



**El comercio exterior del Río de la Plata a fines del siglo XVIII**

El gran número de embarcaciones que arribaron al complejo portuario rioplatense eran de bandera española y provenían de los territorios peninsulares de la Corona. Pese a ello, el comercio exterior que se desarrolló en las últimas décadas del siglo XVIII estuvo marcado por un predominio de la vinculación esclavista con Brasil y África.

Durante el siglo XVIII, se desarrollaron tres tipos: los Asientos de la primera mitad del siglo XVIII, el comercio con Brasil y el directo con África. Desde 1708 se consolidó el asiento de esclavos con la compañía francesa de Guinea y posteriormente con la South Sea Company de Inglaterra. El comercio de esclavizados provenientes de Brasil se articuló gracias a la posesión portuguesa de Colonia do Sacramento hasta su expulsión en 1777 y luego a partir del contacto comercial con Río de Janeiro y Bahía. Por último, se encuentra el tráfico directo de los americanos en África a partir de la

compra de navíos o su alquiler y previa carga de plata y cueros que se embarcaban desde el complejo portuario rioplatense hacia ultramar.

El comercio ultramarino de esclavizados en manos de españoles se desarrolló durante la segunda mitad del siglo XVIII, a partir de la aplicación de mecanismos legales en donde se les permitía realizarlo. Con dificultades para su concreción, se avaló por parte de la Corona a la Compañía Gaditana de Negros y a la Real Compañía de Filipinas el comprar en África, transportarlos a Hispanoamérica y comercializarlos. Arturo Betancour planteó que dada la falta de experiencia, estas compañías sólo ofrecieron de intermediarios entre los consumidores y los comerciantes extranjeros. En la Real Cedula del 24 de noviembre de 1791 se decretó la libre introducción de esclavos, permitiendo, por lo tanto, que cualquier español y extranjero pueda comercializar.

La regularidad del flujo comercial de estos dos espacios con la Región Río de la Plata fue similar pero con variaciones importantes, ya que un primer momento de crecimiento a partir de la paz de 1783 en manos de extranjeros y luego, a partir del permiso de compra de navíos y de navegar hacia África por parte de los americanos. Con el ingreso de estos últimos y de los navíos neutrales en el mercado, se produjo una aceleración del tráfico a partir de 1796.

Pese a la importancia del comercio de esclavizados, el predominio en la circulación de navíos estuvo marcada por la circulación interna de embarcaciones. Como se puede apreciar en el gráfico siguiente, de un total de 937 embarcaciones solo 204 tuvieron conexión con el circuito exterior en forma directa. Por un lado, esto podría suponer que hubo una gran articulación interna que permitió una dinámica muy fluida, en particular en los escasos periodos de paz. Por otro lado, la vinculación con los territorios de donde se extraían personas para su esclavización con los enclaves americanos más importantes de comercialización estuvo sujeta a las dificultades políticas de la Corona por instalarse. Como ya describimos, era una problemática que provenía de larga data, aunque en el período analizado se produjeron algunas transformaciones en este sentido.

En las últimas décadas del siglo XVIII, los iberoamericanos intentaron tomar el control del comercio de esclavizados en sus territorios. Con dificultades para su realización, en la década de 1770 la Corona permitió a la Compañía Gaditana de Negros

y a la Real Compañía de Filipinas comprarlos en África, transportarlos a Hispanoamérica.<sup>8</sup> Arturo Bentancur (1997) planteó que, dada la falta de experiencia, estas compañías sólo se ofrecieran como intermediarios entre los consumidores y los comerciantes extranjeros. En la Real Cedula del 24 de noviembre de 1791 se decretó la libre introducción de esclavos permitiendo, por lo tanto, que cualquier español y extranjero pudiera comercializar. A partir de esta Reglamentación, se dio permiso entonces a los hispanoamericanos para que, a través de la renta de navíos o por medio de los suyos propios, pudieran hacerlo en África y Brasil. Esta práctica, que floreció con mayor fuerza ya en el siglo XIX, comenzó a producirse, tímidamente, en la última década del siglo XVIII, produciéndose una serie de expediciones hacia África y Brasil con navíos de bandera española.

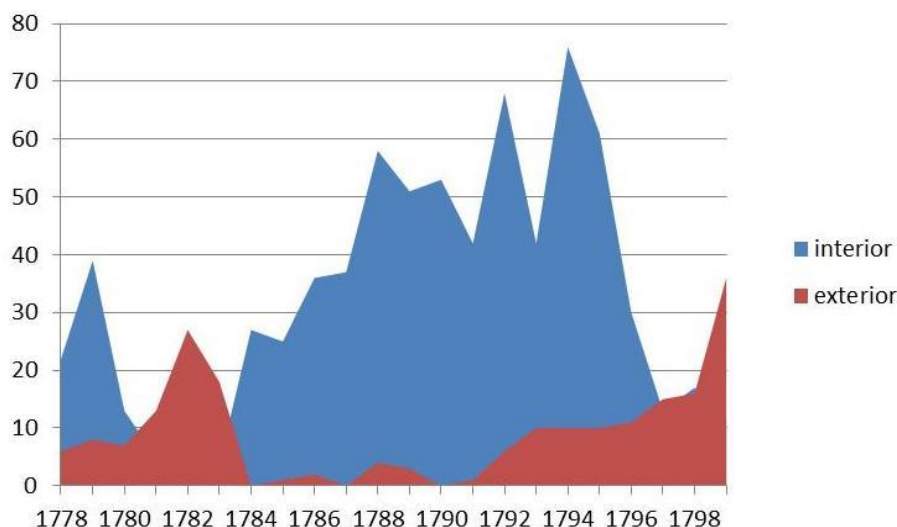
En líneas generales, puede afirmarse que en los períodos de conflictos armados con Inglaterra, se reemplazó el comercio interno con el desarrollado con Brasil y, a partir de la década de 1790, con África. Esto nos llevaría a pensar que probablemente no sólo ingresaban esclavizados, sino también manufacturas europeas y que la salida de metales preciosos y cueros era muy superior a la destinada a ese comercio. Pese a ello, la cantidad de embarcaciones que participaron del comercio exterior era muy inferior a la desarrollada internamente.

De las 204 arribadas desde puertos extranjeros, 69 fueron realizados por navíos con banderas españolas y de propiedad de actores de la Región Río de la Plata. Esta experiencia, que continuará durante los primeros años del siglo XIX, se produjo producto de la expansión comercial regional y en un marco institucional propicio.

---

<sup>8</sup> Si bien ya desde mediados de siglo se dieron licencias, como desarrollaremos en el capítulo 5, no tuvieron efecto para la región el Río de la Plata.

**Gráfico N° I Origen interno- externo de los navíos arribados al complejo portuario rioplatense, 1778- 1799**



**Fuente:** Elaboración propia a partir de los datos de AGN Sala IX 02-03-03; 02-03-04; 02-03-05; 02-03-06; 02-03-07; 02-04-01; 02-04-02; 02-04-03; 02-04-04; 02-04-05; 02-04-06; 02-05-01; 02-05-02; 02-05-03; 02-05-04; 02-05-05; 02-05-06; 02-06-01; 02-06-02; 02-06-03; 02-06-04; 02-06-05; 02-06-06; 02-06-07; 02-06-08; 02-07-01; 02-07-02; 02-07-03; 02-07-04; 02-07-05; 02-07-06; 02-07-07; 02-08-01; 02-08-02; 02-08-03; 02-08-04; 02-08-05; 02-08-06; 02-08-07; 02-08-08; 02-09-01; 02-09-02; 02-09-03; 02-09-04; 02-09-05; 02-09-06; 02-09-07; 02-09-08; 02-10-01; 02-10-02; 02-10-03; 02-10-04; 02-10-05; 02-10-06; 02-10-07; 03-01-01; 03-01-02; 03-01-03; 03-01-04; 03-01-05; 03-01-06; 03-01-07; 03-01-08; 03-02-01; 03-02-02; 03-02-03

En suma, durante las últimas décadas del siglo XVIII, hubo un predominio muy marcado del circuito interno de la Monarquía española, con navíos construidos en la península y de actores súbditos de la Corona. En los períodos de conflictos armados, ante la imposibilidad de mantener esa dinámica, resurgieron las embarcaciones de bandera neutral y las conexiones externas como la salida comercial. Pese a ello, los enlaces más perdurables y mayores fueron con los territorios esclavistas.

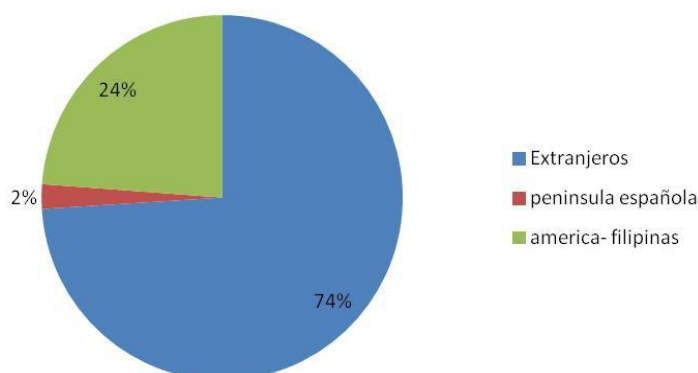
**La circulación de navíos de la península española.**

El análisis del comercio ultramarino de los puertos de la península española durante el siglo XVIII fue el objeto de estudio de un gran número de investigadores durante los últimos 50 años. En particular, el interés que suscitaba si fue el tráfico interno entre la península y América con el fin de determinar si la dinámica de ingreso de metales preciosos hacia Europa provocó la crisis del siglo XVII, el impacto del comercio en la industrialización de España, el predominio de Cádiz como principal

puerto de la península, la incidencia de las reformas borbónicas en el comercio ultramarino, etc.<sup>9</sup> En este apartado se analizará, a partir de los datos contenidos en el Diario de Cádiz, algunas de las características de los navíos ingresados a todos los puertos de la península para el año 1793. Con ese fin se dividirá, en primer lugar a aquellos que ingresaron desde el exterior y el interior y las banderas de los navíos. En segundo lugar, los orígenes de éstos, sus cargas, destinos y a que actor fue enviado.

En el gráfico siguiente se puede apreciar que la gran mayoría de los navíos que ingresaron a los puertos para el año 1793 provinieron de territorios extranjeros (1022), en segundo lugar los provenientes de América (329) y en tercer lugar, de la propia circulación interna en la península (20). Este predominio de los contactos con extranjeros da cuenta de la importancia de los puertos de la península española como “frontera” entre los territorios de la monarquía y el resto unidades políticas.

**Gráfico N° 2: Origen de los navíos ingresados a la Península española, 1793**



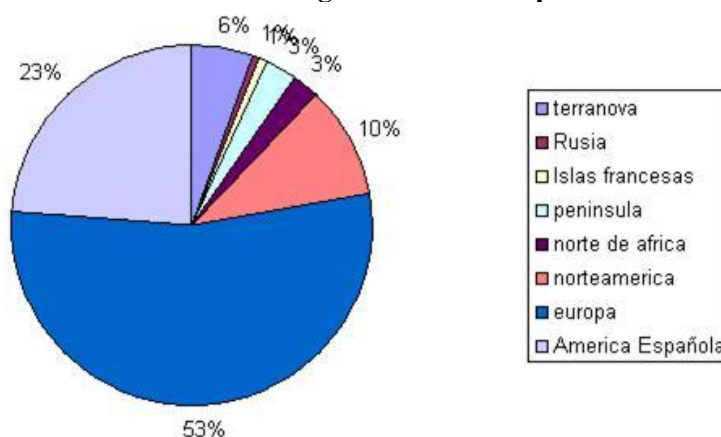
**Fuentes:** Elaboración propia a partir de los datos del “Correo mercantil de España y sus Indias”, año 1793.

El origen de las embarcaciones en su mayoría provino de otros territorios europeos, en particular fue muy importante la llegada de los grandes puertos europeos como Génova, Ámsterdam, Hamburgo, Copenhague, entre otros. Pese a ello, la vinculación con puertos más pequeños fue muy importante también, lo que demuestra la complejidad y diversidad de los circuitos. Sólo de Inglaterra más de 20 puertos enviaron navíos hacia la península española. Las mercancías que ingresaron variaban notablemente, mientras que desde el Atlántico norte y el Báltico ya que en primer lugar,

<sup>9</sup> El número de investigaciones sobre estas temáticas es muy amplio, como lo demuestran los estados de arte, ver: (BENAVENT, 2008; CAMARDA, 2014).

eran insumos para la insipiente industrialización de algunos territorios de la península como madera para construir barcos, hierro, alquitrán para sellar los barcos, entre otros. En segundo lugar, ingresaron textiles y en tercero alimentos para el consumo de los pobladores de la península como trigo, pescado y carne. En cambios, desde el Mediterráneo ingresaron fundamentalmente alimentos para el consumo de la península, en particular trigo, harina de trigo, maíz, habichuelas, habas y maíz.

Gráfico n° 3: Puertos de origen de los navíos para el año 1793



**Fuentes:** Elaboración propia a partir de los datos del “Correo mercantil de España y sus Indias”, año 1793.

En el mapa siguiente se puede apreciar los trece puertos de llegada de los 1378 navíos para el año 1793 a la península española y la distinción entre comercio externo (el primer dato) y con América (segundo dato). En este sentido, se puede observar que en los puertos más importantes, Cádiz, Málaga, Barcelona y La Coruña ingresaron más desde otros territorios que desde América. Si bien, Cádiz fue el puerto con mayores ingresos de embarcaciones, los de Barcelona y Málaga en el Mediterráneo mantuvieron una dinámica similar sin tener los beneficios de exclusividad con el mercado interno de Cádiz hasta mediados del siglo XVIII. Como sostiene Benavent, el puerto de Barcelona logro mantener y expandir su comercio durante el siglo XVIII gracias a una serie de causas. En primer lugar, la implementación de la *nova planta* no quebró a la insipiente burguesía catalana la cual logró reacomodarse rápidamente al nuevo contexto. Además, a partir de 1709 fue el único puerto habilitado para el comercio con los territorios musulmanes y mantuvo su preeminencia como puerta de entrada y salida de la Monarquía española en el Mediterráneo.

**Mapa N° I: Puertos de la península española vinculados al comercio externo y americano<sup>10</sup>**



**Fuente:** Elaboración propia a partir de los datos de [http://www.provincia.fc.it/cultura/antonelli/ImmaginiAntonelli/ImmaginiBig/SpagnaNordAfrica/espanaMaps/Spain\\_ESP.html](http://www.provincia.fc.it/cultura/antonelli/ImmaginiAntonelli/ImmaginiBig/SpagnaNordAfrica/espanaMaps/Spain_ESP.html) [última fecha de consulta: 8 de junio de 2015]

Los puertos más importantes de Europa fueron los que enviaron un mayor número de embarcaciones a la península española, pero la importancia de los más pequeños fue igualmente significativa y da cuenta de las características de circulación comercial del período, en donde, por las propias características de las embarcaciones se buscaba la mayor proximidad con la mercancía a cargar, por ende, los pequeños y medianos fueron muy concurridos. Por ejemplo, más de veinte puertos ingleses participaron durante el año 1793 del comercio con la península española.

Como sostiene Franch Benavent (2008) para la segunda mitad del siglo XVII, el centro del comercio ultramarino se basó en la articulación del norte de Europa con el

<sup>10</sup> En el mapa se puede apreciar en cada puerto la cantidad de navíos que ingresaron desde el comercio externo, la primera cifra, y del americano, la segunda.

Atlántico, dejando en un segundo lugar al circuito del Mediterráneo. La dinámica del nuevo orden comercial exigía una mayor especialización de los territorios, los cuales progresivamente se fueron reacomodando. Para fines del siglo XVIII, no se puede observar una división entre territorios europeos productores de materias primas e insumos y otras manufacturas. Un ejemplo de ello lo podemos encontrar en la industria naviera.

Los navíos de bandera española fueron mayoritarios en relación al comercio ultramarino de la península española con el extranjero como con América. Como sostiene Josep Delgado Ribas (1987) para el caso catalán, la marina fue muy importante para el desarrollo industrial regional, ya que los astilleros que anteriormente construían navíos para el circuito mediterráneo durante la segunda mitad del siglo XVIII comenzaron a realizarlo para el Atlántico. Posibilitó este desarrollo, también, la particularidad de su sistema comercial, siendo sus características más importantes:

- a) Una menor incidencia de los salarios en los costes de explotación ya que se les daba a quienes trabajaban una parte proporcional de las ganancias.
- b) Se reducía al máximo la estadía del barco en el puerto ya que mantenían un circuito de transporte de mercancías con fletes.
- c) Se realizaban registros múltiples que permitían la carga y descarga en varios puertos españoles.
- d) La expedición atlántica constaba de paradas en varios puertos americanos hasta la venta total de la mercadería.

Estos factores hicieron que la marina catalana contara a principios del siglo XIX “con 200 buques solamente en la carrera de América, con 6.000 tripulantes” (RUIZ I PABLO, 1994: 178) y, por lo tanto, se entiende que haya sido la más perjudicada por los conflictos con Inglaterra que culminaron con la derrota militar de España (LLIMARGAS, 1992) y la imposibilidad de continuar realizando el comercio con buques propios.



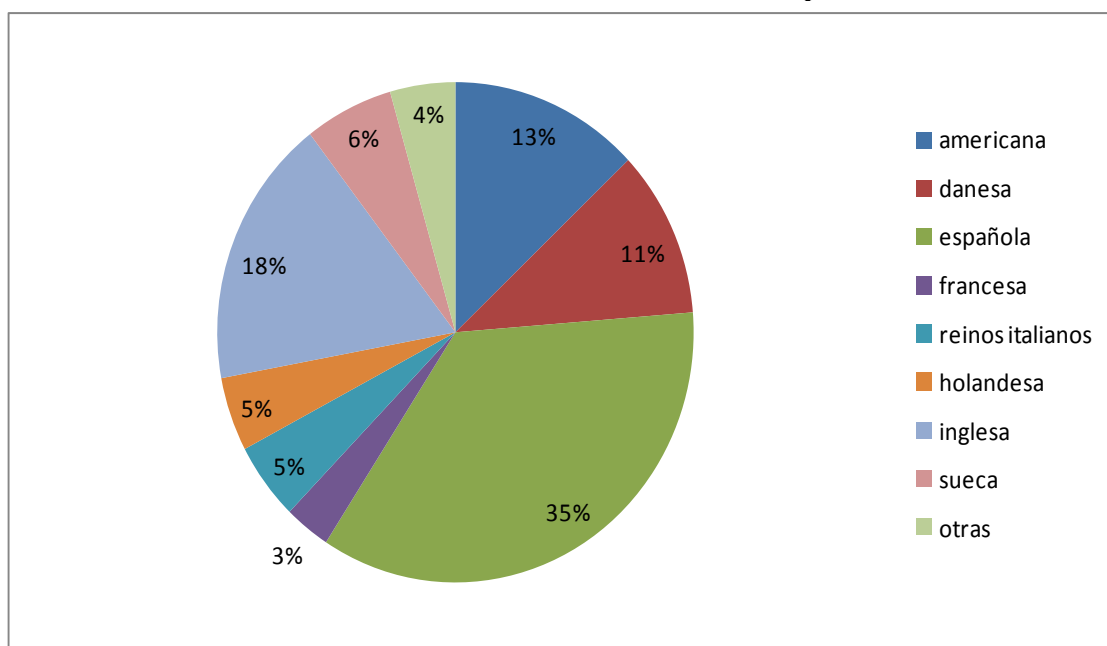
Mapa N° 2: Puertos de origen de los navíos ingresados a la península española



Fuente: Elaboración propia a partir de: [http://www.provincia.fc.it/cultura/antonelli/ImmaginiAntonelli/ImmaginiBig/SpagnaNordAfrica/espanaMaps/Spain\\_ESP.html](http://www.provincia.fc.it/cultura/antonelli/ImmaginiAntonelli/ImmaginiBig/SpagnaNordAfrica/espanaMaps/Spain_ESP.html). [última fecha de consulta: 8 de junio de 2015]

Pese a ello, como señala Delgado Ribas, el comercio con América continuó con “el regreso a formas de gestión comercial utilizadas durante las dos primeras décadas del siglo XVIII; una vez más, Lisboa, Gibraltar y Filadelfia adquirirán un puesto fundamental en el circuito de distribución colonial catalán: el de intermediarios”. (1982: 158) Esta coyuntura prevaleció hasta la invasión francesa a la península ibérica de 1808, unos pocos años después, situación que complicó aún más el comercio pero que motivó a los comerciantes catalanes a emigrar durante este período a las Islas Baleares desde donde operaban, realizando las transacciones desde puertos chicos (los puertos más grandes estaban ocupados por los franceses) y con barcos de pequeño calado.

**Gráfico N° 4: Distribución de la totalidad de los navíos por sus banderas**

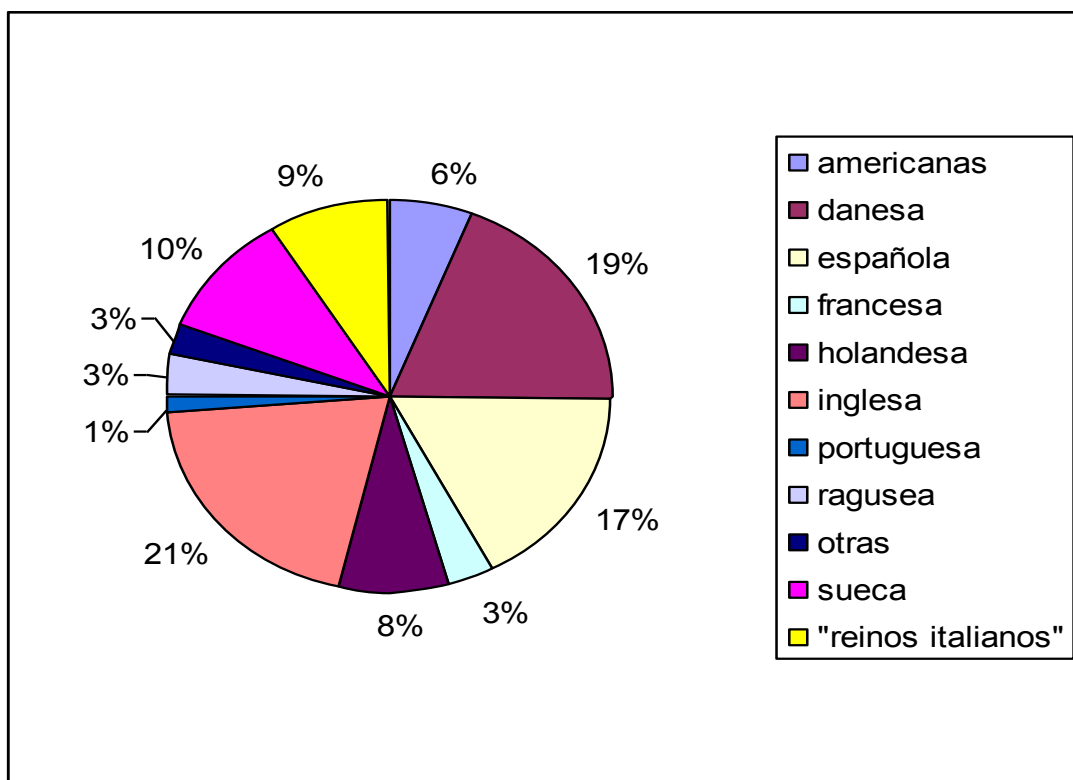


**Fuente:** Elaboración propia a partir de los datos del “Correo mercantil de España y sus Indias”, año 1793.

El predominio de los navíos españoles en la navegación del comercio interno fue un factor muy importante para el desarrollo industrial, pero no el único. Como se puede apreciar en el gráfico siguiente, si bien no fue predominante en el comercio exterior de la península, mantuvieron una participación importante en un contexto de atomización. Las embarcaciones inglesas, holandesas y españolas lograron una importancia mayor al resto, pero no un predominio. A la pluralidad de puertos y circuitos, se correspondió un diverso abanico de banderas.

Esta atomización del comercio ultramarino exterior vinculado a la península española probablemente fue producto del crecimiento económico y demográfico de los distintos territorios. Se fueron agregando con el correr de las décadas nuevas rutas y mercancías y las ya preexistentes se reacomodaron a los nuevos tiempos. En las últimas décadas, como ya se ha señalado, se desarrollaron un gran número de investigaciones sobre las casas comerciales extranjeras afincadas en los distintos puertos de la península, el análisis de los circuitos comerciales de los puertos y las prácticas comerciales de familias españolas.

**Gráfico N° 5: Banderas delos navíos que llegaron desde Europa**



**Fuente:** Elaboración propia a partir de los datos del “Correo mercantil de España y sus Indias”, año 1793.

### Reflexiones finales

Como se explicitó en la introducción, este es un trabajo exploratorio sobre la circulación de navíos a fines del siglo XVIII entre la Monarquía española y el resto de unidades políticas. Se intentó analizar algunas de las características del comercio ultramarino a partir de dividirlo en torno a las transacciones con el extranjero e internamente. En ese contexto, se pensó realizar un análisis a partir de dividir el comercio externo con el interno ya que forman parte de dos procesos distintos.

Se da cuenta de una gran complejidad en cuanto al mercado externo, en donde cada uno de los canales realizaron una función, el de Filipinas como puerta de ingreso de mercancías asiáticas y salida de metales preciosos, el americano de ingreso de esclavizados y el de la península de alimentos, insumos industriales y textiles. Producto de ser el principal productor de metales preciosos, la Monarquía española se transformó, indudablemente, en consumidor de mercancías y por lo tanto, la “balanza comercial” les era desfavorable, como ya ha sostenido la historiografía. Pero, junto a ello, también se

produjo un desarrollo de industrias muy importantes, como la naviera, el intercambio por insumos para la industria y alimentos para la creciente población urbana europea.

El comercio ultramarino se fue transformando al calor de la dinámica externa, que a partir del proceso de expansión económica fue forzando a la monarquía a modificar sus circuitos e intercambios para poder mantener la unidad territorial. En este contexto, los territorios que sufrieron mayores modificaciones vieron surgir a grupos de actores que intervinieron en la producción y comercialización a partir de distintas lógicas a las previamente establecidas. Estos grupos, que aprovecharon la dinámica económica externa e interna y las reformas institucionales aceleraron la caída del propio sistema que los promovió.

## Bibliografía

- ALFONSO MOLA, M. (1999). “La Historia Marítima del Antiguo Régimen en España”. En: GONZÁLEZ MEZQUITA, M. L. (ed.). *Actas del II Coloquio Internacional de Historiografía europea*. (pp. 35-72). Mar del Plata. Universidad Nacional de Mar del Plata.
- ARDIT LUCAS, M. (1977). *Revolución liberal y revuelta campesina. Un ensayo sobre la desintegración del Régimen Feudal en el país valenciano (1793-1840)*. Madrid. Ariel.
- AZCONA GUERRA, A. M. (1996). *Comercio y comerciantes en la Navarra del siglo XVIII*. Navarra. Editado por el Gobierno de Navarra.
- BASURTO LARRAÑAGA, R. (1983). *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao. Servicio Editorial del País Vasco.
- BENAVENT, R. (2008). “El comercio en el mediterráneo español durante la edad moderna: del estudio del tráfico a su vinculación con la realidad productiva y el contexto social”. *Revista Obradoiro de Historia Moderna*, 17, pp. 77-112.
- BONIALIAN, M. (2012). *El Pacífico Hispanoamericano. Política y comercio asiático en el imperio español (1680- 1784). La centralidad de lo marginal*. México. El Colegio de México.
- BONILLA, H. (ed.) (2011). *La cuestión colonial*. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia.
- BORUCKY, A. (2009). “Las rutas brasileñas del tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata, 1777-1812”. En: *IV Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. (pp. 1-16). Curitiba. Universidade Federal do Paraná Centro.
- BORUCKY, A. (2011). “The Slave Trade to the Río de la Plata, 1777-1812: Trans- imperial Networks and Atlantic Warfare”, *Colonial Latin American Review*, v. 20, 1, pp. 81-107.
- BRAUDEL, F. (2002 -1985). *La dinámica del capitalismo*. México. FCE.
- CAMARDA, M. (2014). “Las fuentes del comercio ultramarino de cueros del Complejo Portuario Rioplatense (1779- 1809). Análisis y problemáticas”, *Revista Electrónica de Fuentes y Archivos Centro de Estudios Históricos Prof. Carlos S. A. Segreti*, 4, pp. 280- 292.

CARDIM, P., HERZOG, T., RUIZ IBÁÑEZ, J. J., y SABATINI, G. (ed.) (2012). *Polycentric monarchies. How early modern Spain and Portugal achieve and maintain a global hegemony?* Brighton, Sussex Academic Press.

DELGADO BARRADO, J. M. (1997). “Ideas y escritos sobre la formación de la Compañía Privilegiada de Filipinas (1724- 1753).” En: ELIZALDE, D. (Ed.). *Las relaciones internacionales en el Pacífico (siglos XVIII- XX)*. (pp. 139-173). Madrid. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

DELGADO RIBAS, J. (1981). “La inmigración española a América Latina durante la época del comercio libre (1765- 1820) el ejemplo catalán”, *Boletín Americanista*, 31, pp. 126- 148.

DELGADO RIBAS, J. (1982). “El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1787-1807).” En: FONTANA, J. (Comp.). *La economía española al final del Antiguo Régimen*. (pp. 97-170). Madrid. Alianza.

DELGADO RIBAS, J. (1983). “Política Ilustrada, Industria española y Mercado Americano (1720- 1820)”, *Revista Pedralbes*, 3, pp. 253- 265.

DELGADO RIBAS, J. (1987). “El modelo catalán, dentro del sistema de Libre Comercio (1765-1820).” En: FONTANA, J. (Comp.). *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*. (pp. 53-69). Madrid. Fundación Banco Exterior.

DOBADO GONZÁLEZ, R. (2014). “La globalización hispana del comercio y el arte en la Edad Moderna”, *Estudios de Economía Aplicada*, 32, 1, pp. 13-42.

DE VRIES, G. (2010). “The limits of globalization in the early modern world”, *The Economic History Review*, 63, 2, pp. 710–733.

ESCOBEDO ROMERO, R. (2000). *El contrabando y la crisis del Antiguo Régimen en Navarra (1778- 1808)*. Navarra. Príncipe de Viana.

FONTANA, J. y DELGADO RIBAS, J. M. (2000). “La política colonial española, 1700-1808”. En: HIDALGO LEHUEDÉ, J. y TANDETER, E. (Dirs.). *Historia General de América Latina, Procesos americanos hacia la redefinición colonial*. (pp. 17-32). Vol. IV. Madrid. UNESCO-Trotta.

HESPANHA, A. M. (1989). *Visperas del Leviatán. Instituciones y poder político (Portugal, siglo XVII)*. Madrid. Taurus Humanidades.

FAZIO VENGOA, H. (2009). “La historia global y su convivencia para el estudio del pasado y del presente”, *Historia Crítica*, Edición Especial-Noviembre, pp. 300-319.

FERNÁNDEZ ALBADALEJO, P. (1975). *La crisis del Antiguo Régimen en Guipuzcoa, 1766-1833. Cambio Económico e Historia*. España. Espasa Akal.

FISHER, J. (1993). *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797- 1820)*. Madrid. Banco de España.

FISHER, J. (1985). *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*. Liverpool. Centre for Latin-American Studies.

FUSTER, J. (1962). *Nosaltres, els valencians*. Barcelona. Edicions 62.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. (2002). *Andalucía y la carrera de India*. Granada. Universidad de Granada.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. (1976). *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla. Universidad de Sevilla.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. (1972). *Comercio colonial y guerras revolucionarias: la decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*. Sevilla. Universidad de Sevilla.

GARCÍA DEL PINO, C. (2002). *Toma de La Habana por los ingleses y sus antecedentes*. La Habana. Ed. Ciencias Sociales.

- GARCIA BAQUERO, A. (1974). “Comercio colonial y producción industrial en Catalunya a fines del siglo XVIII”, En: NADAL, J. y TORTELLADA, G. (Comp.). *Agricultura, comercio colonial y crecimiento en la España contemporánea*. (pp. 268-294). Barcelona. Ariel.
- GIRALT, E. (1970). *L'estructura econòmica del País Valencià*. Valencia. Edic. L'Estel.
- GRAFE, R. & IRIGOIN, A. (2008). “A Stakeholder Empire: The Political Economy of Spanish Imperial Rule In America”, *College of New Jersey, Working Papers*, 111/08, pp. 2-68.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (2002). “Puertos y Ciudades Portuarias (Ss. XVI- XVIII), una aproximación metodológica”, *Revista O litoral em Perspectiva Hitórica* (Séc. XVI a XVIII), pp. 285-305.
- IMIZCOZ BEUNZA, J. M. (1996). “Comunidad, red social y élites. Un análisis de la vertebración social en el Antiguo Régimen”. En: IMIZCOZ BEUNZA, J. M. (Dir.). *Elites, poder y red social. Las élites del país Vasco y Navarra en la Edad Moderna (estado de la cuestión y perspectivas)*. País Vasco. Universidad del País Vasco.
- LAMIKIZ, X. (2007). “Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII”, *Revista de Historia Económica Journal of Iberian and latin American Economic History*, Año 25, 2, pp. 233-260.
- LLIMARGAS, J. (1992). *Guerra i revolució. La crisi de l'Antic Regim (1788-1833)*. Barcelona. Barcanova.
- LLOPIS AGELÁN, E. (1996). “La formación del “desierto manufacturero” extremeño, el declive de la pañería tradicional al final del Antiguo Régimen”. En: ZAPATA BLANCO, S. (Ed.) *La industria de una región no industrializada: Extremadura, 1750- 1990*. Cáceres. Universidad de Cáceres.
- LLUCH, E. (2003). *La via Valenciana. Recerca i pensament*. Barcelona. Afers. Catarroja.
- LYNCH, J. (2000). *Las revoluciones hispanoamericanas, 1808- 1826*. Barcelona. Ariel.
- LA PIÑERA Y RIVAS, M. (2002). "La construcción naval en España durante el siglo XVIII", *Revista de Historia Naval*, 79, pp. 17-33.
- MALAMUD, C. (1981). “El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII. Algunas consideraciones.”, *Revista Quinto Centenario*, 1, pp. 25-52.
- MALAMUD, C. (1982). “España, Francia y el «comercio directo» con el espacio peruano (1695-1730): Cádiz y Saint Malo”. En: FONTANA, J. (Ed.). *La economía española al final del Antiguo Régimen, III. Comercio y colonias*. (pp. 1-96). Madrid. Alianza.
- MARTINEZ SHAW, C. (1975). *El comercio entre Cataluña y América (1680-1756)*. Barcelona. Crítica.
- MARTINEZ SHAW, C. (1986). “El comerç Catalá, del Mediterrani a L'Atlantic”. En: AA. VV. *El comerç entre Catalunya i America, 1680-1898*. (pp. 23-36). Barcelona. L'avenç.
- MARTINEZ SHAW, C. (1987). “El libre comercio y Cataluña: contribución a un debate”. En: AA VV. *El comercio libre entre España y América Latina, 1765- 1824*. (pp. 43-52). Barcelona. Fundación Banco Exterior.
- MIGUEL LÓPEZ, I. (1996). “El censo de manufacturas de 1784. Una nueva fuente para el análisis de la industria catalana”. *Revista Historia Económica*. Año XIV, 1, pp. 125-181.
- MIGUEL LÓPEZ, I. (2000). *El mundo del comercio en Castilla y león al final del Antiguo Régimen*. Valladolid. Universidad de Valladolid.
- MORINEAU, M. (1984). *Incroyables Gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains dans les gazettes hollandaises XV<sup>e</sup>- XVIII<sup>e</sup> siècles*. Paris. Maison des Sciences de l'Homme et Cambridge University Press.
- OLIVA MELGAR, J. M. (1996). *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII*. Barcelona. Temes Història.

- O'ROURKE, K., PRADOS DE LA ESCOSURA, L. & DAUDIN, G. (2008). "Trade and Empire, 1700-1870", *Trinity Economic Papers, Working Paper*, 208, pp. 1-30.
- PALACIO ATARD, V. (1960) *El comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*. Madrid. Concejo superior de investigaciones científicas escuela de historia moderna.
- PIETSCHMANN, H. (1985). "La marginación de Andalucía en el comercio transatlántico de las ciudades Hanseáticas en el primer tercio del siglo XIX. Un aporte historiográfico." En: TORRES RAMÍREZ, B. y HERNÁNDEZ PALOMO, J. (Coord.). *Andalucía y América en el siglo XIX. Universidad Hispanoamericana Santa María de la Rábida, Jornadas de Andalucía y América*. (pp.247-267). La Rábida. CSIC-Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- REY CASTELAO, O. (2001). "Los gallegos en el Río de la Plata durante la época colonial." En: NUÑEZ SEIJAS, X. (Coord.). *La Galicia Austral. La inmigración gallega en la Argentina*. (pp. 23-52). Buenos Aires. Biblos.
- REY CASTELAO, O. (2013). "Del noreste español a América: oportunidades y medios de fraude y de corrupción", *Revista e-Spania*, 16, pp. 1-30.
- RIBES, V. (1985). *Los valencianos y América. El comercio valenciano con Indias en el siglo XVIII*. Valencia. Diputació Provincial de Valencia.
- RIVERO SCIRGALEA, S. (2009). "Los procesos y la larga duración en la historia regional". *Estudios Históricos-CDHRP*, 1, 1-10.
- SÁNCHEZ SUAREZ, A. (1988). *La formación de una política económica prohibicionista en Cataluña, 1760- 1840*. Lleida. Ed Espai/Temps.
- TORNERO, P. (1996). "Comercio colonial y proyección de la población: La emigración Catalana a Cuba en la época del crecimiento azucarero (1790- 1817)", *Boletín Americanista*, 39-40, pp. 235-265.
- TORRAS ELIAS, J. (2007). *Fabricants sense fàbrica, els Torelló d'igualada (1691- 1794)*. Vic. EUMO.
- VICENS I VIVES, J. (1974). *Coyuntura económica y reformismo burgués*. Barcelona. Ariel.
- VICENS I VIVES, J. (1958). *Historia Social y Económica de España y América*. Barcelona. Teide. Tomo IV.
- VILAR, P. (1988). *Cataluña en la España Moderna. La formación del capital comercial*. Barcelona. Crítica.