

VINO, SAL Y PASAS POR HARINA PESCADO Y DUELAS:
EL TRÁFICO MARÍTIMO COMERCIAL ESTADOUNIDENSE
CON ESPAÑA A FINALES DEL SIGLO XVIII (1780-1800)¹.
UNA PRIMERA APROXIMACIÓN

Wine, salt, and raisins for fish, flour, and staves: American shipping Trade with Spain in the end of the 18th century (1780-1800)

Guadalupe CARRASCO GONZÁLEZ

Universidad de Cádiz
guadalupe.carrasco@uca.es

Fecha de recepción: 03/04/2020
Fecha de aceptación: 08/05/2020

RESUMEN: En este artículo se aborda el tema del tráfico marítimo comercial entre los puertos estadounidenses del distrito de Filadelfia y los de Nueva Inglaterra con España, en los años turbulentos de finales del siglo XVIII. En primer lugar, se analiza la red consular estadounidense en España, que parece depender de la percepción que los mercaderes y capitanes tenían acerca de su utilidad. Posteriormente, se aborda el análisis del movimiento de navíos hacia y desde los puertos españoles, las rutas habituales utilizadas por este tráfico y las mercancías objeto de este comercio. También se hace un exhaustivo examen de las fuentes utilizadas, especialmente la documentación de las aduanas estadounidenses, junto a correspondencia comercial y la prensa.

1. El presente trabajo forma parte del Proyecto I+D+I «La Construcción de un Mundo Nuevo: Circuitos económicos, Dinámicas Sociales y Mediadores Culturales en las Ciudades Atlánticas del sur de España, Siglos XVI-XVIII» (HAR2017-85305-P).

Palabras clave: Estados Unidos; España; Tráfico comercial; Rutas comerciales; Cádiz.

ABSTRACT: This article addresses the issue of shipping trade between the American ports of the Philadelphia district and those of New England with Spain, during the turbulent years of the late eighteenth century. First, the US consular network in Spain is analyzed, which seems to depend on the perception that merchants and captains had about its usefulness. Subsequently, the analysis of the movement of ships to and from Spanish ports, the usual routes used by this traffic and the merchandise object of this trade are addressed. An exhaustive examination of the investigated sources is also made, especially the documentation of the American customs, along with commercial correspondence and the press.

Keywords: United States; Spain; Shipping trade; commercial routes; Cadiz.

1. INTRODUCCIÓN

Los años noventa del siglo XVIII supusieron para la recién creada república de Estados Unidos una década de expansión comercial que se prolongará en los primeros años del siglo XIX y que contribuiría al desarrollo de la nueva nación. Esta década es valorada por la historiografía americana desde distintas perspectivas, aunque la mayoría de los historiadores coinciden en un crecimiento del comercio favorecido por la constantes guerras en Europa y por la posición de neutralidad que los estadounidenses adoptaron durante el largo periodo de hostilidades².

La guerra propició el fin de las políticas de exclusividad y la apertura de los puertos coloniales, particularmente españoles y franceses, al comercio estadounidense por mor de su neutralidad. Los barcos estadounidenses se convirtieron entonces en necesarios intermediarios entre las metrópolis y sus colonias. Al mismo tiempo, en Europa la guerra mermó la capacidad de las potencias beligerantes para producir alimentos, obligándolas a recurrir a las importaciones de provisiones estadounidenses para hacer frente al crecimiento de su población, a la movilización de los ejércitos y a las sucesivas coyunturas agrícolas adversas. Todo ello provocó una coyuntura de

2. Aunque la mayoría de la historiografía americana atribuye el desarrollo económico de Estados Unidos a la importancia del comercio con Europa, no hay demasiados estudios que profundicen en una explicación sobre la gestión de este comercio (Wood, 2009; Updyke, 1915; Appleby, 1982: 839-50; Taylor, 1964: 427-444; North, 1961; Goldin y Lewis, 1980: 6-25; Land, Eloranta y Moreira, 2019: 29-51).

precios altos en Europa que espoléó el interés de los mercaderes estadounidenses por los mercados europeos.

En este artículo intentaré explicar cómo este modelo general encaja sin excepciones para el caso del comercio entre Estados Unidos y España. El movimiento de navíos servirá como evidencia de la paulatina expansión comercial estadounidense en la península ibérica incorporando, a lo largo de la década de los noventa, cada vez más nombres a la nómina de puertos españoles a donde arribaban regularmente los barcos norteamericanos. Al mismo tiempo, este tráfico será utilizado como herramienta de observación para aproximarnos a las conexiones que se establecieron entre algunos puertos españoles gracias a los servicios de transporte ofrecidos por los mercantes estadounidenses, el llamado *carrying trade*. El repertorio de mercancías que viajaron en las bodegas de estos barcos con destino a España y que se cargaron a su regreso fue limitado, y lo componían una escasa pero significativa lista, que es sustancialmente la que se recoge en el título del artículo. Este ambicioso planteamiento se sostiene sobre una combinación de fuentes documentales de distinta naturaleza, que van desde los registros de aduanas estadounidenses, la correspondencia mercantil y consular, así como prensa y todo tipo de documentos oficiales a un lado y otro del Atlántico.

La cantidad y variedad de las fuentes disponibles, sin embargo, no ha animado a los historiadores americanos a mirar hacia Europa en busca de evidencias que aporten más argumentos que expliquen el extraordinario desarrollo del comercio estadounidense entre 1790 y 1807. No obstante, en estos años ha habido ciertos cambios en la manera de analizar esta expansión. Por un lado, se ha puesto el foco en los intercambios de determinados productos y por otro (Lydon, 1981, 2008), desde el espacio europeo, se intenta comprender la importancia y la extensión del *american shipping* tras la Independencia en ámbitos concretos como el Mediterráneo o el Báltico (Marzagalli, 2010, 2019). Pero, aún faltan estudios más amplios y comprensivos sobre el tema que abandonen la aproximación nacional y bilateral que ha dominado tradicionalmente en el comercio marítimo en pos de un análisis de carácter relacional.

2. LA LÓGICA DEL COMERCIO ESTADOUNIDENSE A FINALES DEL SIGLO XVIII Y EL ESTABLECIMIENTO DE CONSULADOS EN ESPAÑA

Tras la independencia, los tradicionales intercambios que las Trece colonias habían mantenido con los puertos de la península ibérica, no se paralizaron. Muy al contrario, puertos como Filadelfia, intensificaron su tráfico con Cádiz y Lisboa. En los años inmediatamente posteriores los maestros y mercaderes estadounidenses buscaron mantener y asegurar su presencia en todos los mercados

Europeos, americanos y en las Indias Orientales. Para ello, precisaban de un buen entendimiento con las autoridades locales de los principales puertos, pero también necesitaban establecer relaciones con mercaderes locales. Por un lado organizaron un servicio consular que fue extendiéndose conforme se ampliaba la red de puertos objeto de su interés, y por otro reanudaron los contactos que habían cultivado antes de la Independencia con mercaderes británicos y franceses, en los principales puertos, al tiempo que establecían nuevas relaciones. Muchos de estos comerciantes y sobrecargos, se asentarían temporalmente al amparo de las legaciones consulares, participando directamente en la consignación, distribución y venta de las mercancías estadounidenses, así como en la obtención de fletes de retorno (Carrasco, 2018).

Las navegaciones a la península, especialmente a Cádiz y a través del estrecho de Gibraltar no estaban exentas de riesgos. Desde la Independencia el gobierno estadounidense intentó neutralizar la actividad de los corsarios berberiscos contra su comercio gracias a importantes desembolsos de dinero. A ello hay que sumar que, después de 1793 el peligro de apresamiento procederá también de las potencias en conflicto. Todo ello exigirá de los capitanes americanos capacidad de reacción e iniciativa, para equilibrar las exigencias de los beligerantes y la obtención de beneficios, asumiendo incluso riesgos extraordinarios en pos de mercados potencialmente más lucrativos.

En la década de los noventa los barcos mercantes estadounidenses no solo recalaban en los puertos atlánticos de la península, sino que aprovechando las hostilidades sucesivas en Europa iniciaron una penetración paulatina y sistemática del Mediterráneo, utilizando el *neutral carrying trade*. En el último lustro del siglo XVIII, cada vez con más frecuencia los capitanes americanos arribarían a los puertos de Málaga, Alicante, Tarragona o Barcelona, apoyados también por las nuevas legaciones consulares.

Todo ello evidenciaba que la decisión de establecer consulados reflejaba la importancia que los puertos españoles fueron adquiriendo para el gobierno estadounidense y sus mercaderes. Las rutas tradicionales que utilizaron los colonos de las Trece colonias se mantuvieron tras la Independencia y justificaron esa primera instalación de consulados en dichos puertos (Cádiz y Bilbao).

Por tanto, la localización de los consulados, que se fueron estableciendo en la década de los noventa, refleja la progresiva extensión del *american shipping* en todo el espacio marítimo español. Los primeros consulados se establecieron en Cádiz y Bilbao en junio de 1790, para continuar hacia levante donde la oficina consular de Málaga se abrió en 1792 y la de Alicante en 1793, esta progresión continuó al compás de las exigencias del tráfico marítimo estadounidense que recalaba cada vez con más frecuencia en estos puertos (Carrasco, 2010:236). La apertura del consulado

de Gibraltar en 1793 reforzaba, además, la posición de Tánger³ y por tanto la capacidad de negociación de la diplomacia estadounidense frente a las agresiones de los corsarios marroquíes. Con la guerra de la Convención y la firma del tratado con Gran Bretaña (1794) el gobierno estadounidense, en línea con la demanda creciente de servicios de transporte neutrales, terminó por dar forma a su red consular en el Mediterráneo abriendo a partir de 1794 consulados en Italia (Livorno, 1794; Venecia 1797, Nápoles, 1798, Génova, 1799, Trieste 1801) que se sumaban a los ya existentes, en la península y en Argel (1792).

El mapa consular estadounidense en España no quedaría completo en esta década si no se mencionara el consulado de la Orotava, que fue abierto en 1794 y el de Madrid en 1798. Tradicionalmente a Tenerife arribaban con regularidad barcos norteamericanos para intercambiar harinas y madera por vino; pero además tras la independencia de las Trece colonias, Tenerife, igual que sucedió con Madeira y Azores, se convirtió en destino de escala en los tráficos hacia Europa, el Mediterráneo y las Indias Orientales.

El diseño de la estructura de la red consular estadounidense en España se adaptó a la realidad del tráfico y a los tres espacios marítimos de su litoral, dando lugar a tres circunscripciones consulares. Así, el distrito de Cádiz se extendía desde Gibraltar e incluía Ceuta, Algeciras, Sanlúcar, El Puerto de Santa María, Sevilla, Ayamonte y La Coruña. En el norte Bilbao dominaba la franja cantábrica hasta que se estableció, ya en el siglo XIX, el consulado estadounidense de Santander en 1800. Y en el Mediterráneo, Alicante, inicialmente, atendía los puertos del reino de Murcia, Valencia, los puertos catalanes y Baleares, hasta que en 1801 se abrió el consulado estadounidense de Barcelona, que había visto incrementarse la cantidad de barcos norteamericanos que llegaban como consecuencia de la amplitud del *shipping trade* con el puerto de Marsella y los puertos italianos. En 1805, también, Baleares conseguiría su propio consulado y en Valencia no se establecería hasta 1816.

No es posible saber, a la luz de la documentación consultada, si el establecimiento de consulados fue el resultado de unas prioridades políticas o una planificación estudiada, pero lo que parece quedar claro es que su extensión y su permanencia dependieron en gran medida de la percepción que los mercaderes y capitanes tenían acerca de su utilidad.

Realmente el esfuerzo diplomático-consular se concentró en aquellos puertos con valor estratégico para la política exterior estadounidense o en los que era habitual y numerosa la presencia de embarcaciones estadounidenses. En el resto de los puertos, las necesidades de asistencia a los capitanes y mercaderes americanos se cubrían con el nombramiento, de vicecónsules, en los puertos más frecuentados, y de

3. El consulado estadounidense de Tánger es de diciembre de 1789.

agentes consulares en los que solo se atendía a los ciudadanos e intereses americanos eventualmente. Así, en 1795, desde el consulado de Cádiz se solicita un vicecónsul en La Coruña «por la concurrencia de buques que conducían granos y harinas»⁴ y en ese mismo año se recomendaba el nombramiento de Bartolomé Miqueloti como vicecónsul estadounidense en Cartagena «porque allí llegan habitualmente embarcaciones de Filadelfia con harinas»⁵. Por tanto, podemos avanzar que en la última década del siglo XVIII la red de oficinas consulares se adaptó a las necesidades del movimiento de navíos americanos, esta hipótesis será evaluada más adelante con la elaboración del esquema del tráfico estadounidense en los puertos españoles.

3. LAS FUENTES Y SUS PROBLEMAS

El análisis del tráfico marítimo mercantil precisa de fuentes diversas y principalmente de los registros de entrada y salida de embarcaciones de los distintos puertos. Esto que parece sencillo, ha resultado ser un camino plagado de obstáculos. En primer lugar, porque no disponemos de documentación de todos los puertos estadounidenses; faltan muchos datos referidos a los puertos de Nueva York, Boston y Baltimore, ya que sus archivos han sufrido desafortunadas pérdidas que afectan precisamente al siglo XVIII y los primeros años del siglo XIX. Y faltan los registros de los puertos de los estados del sur, es decir de las dos Carolinas y de Georgia, especialmente los registros de los puertos de Charleston y Savannah, que tuvieron un peso significativo en el comercio con España. Esta última carencia, es subsanable y espero que en un futuro próximo pueda remediarse. Sin embargo, la falta de documentación de Nueva York, Boston y Baltimore supone una importante mengua en los resultados del tráfico total entre Estados Unidos y España. No obstante, la confrontación con fuentes españolas que recogen también entradas y salidas de embarcaciones procedentes o con destino en esos puertos estadounidenses, puede compensar, al menos parcialmente, la falta de datos.

En segundo lugar, los documentos utilizados para el análisis del tráfico marítimo tienen un único origen, ya que se elaboraron en las *Custom Houses*, pero tienen el inconveniente de su falta de normalización. En los primeros años de funcionamiento de esta institución no existían formularios impresos, por lo que cada funcionario organizaba la información de manera diferente. Luego, cuando aparece el formato impreso, este variaba de unos puertos a otros y también según el periodo legislativo.

El proceso de registro en la *Custom House* pasaba por cumplimentar distintos impresos correspondientes a salidas y entradas de embarcaciones, importaciones, exportaciones y reexportaciones de determinadas mercancías, certificaciones

4. Archivo Histórico Nacional (AHN), *Estado*, 628-1, Exp. 26.

5. AHN, *Estado*, 628-1, Exp. 5.

correspondientes a la tripulación, patentes de sanidad, etc... Después los funcionarios resumían en los libros de registro (*Impost Book*) la información para un mejor control estadístico y fiscal. Sin embargo, la penuria de estos libros de registro de entrada y salida completos para la mayoría de los puertos, nos ha obligado a recurrir directamente al cotejo de los manifiestos de carga y descarga (*Inward and outward manifest*) y de los *drawbacks* o certificados de reexportación de los barcos que arribaron y salieron de los puertos de los estados del norte y centro de los Estados Unidos, entre 1780 y 1800, con el fin de completar el flujo de embarcaciones.

Los miles de manifiestos de carga que se conservan en las diferentes sedes de los archivos federales, correspondientes al *foreign trade* y al *coastwise trade* representan una fuente inestimable para conocer el tráfico marítimo estadounidense. Para este estudio se han seleccionado únicamente las series de manifiestos correspondientes a los puertos españoles y a Gibraltar⁶. La información contenida en ellos es abundante y susceptible de seriación. Lo normal es que se consigne, el puerto de destino y el puerto de procedencia, dependiendo si son manifiestos de salida o de entrada, el nombre del barco, el del capitán o maestro, el tonelaje, y las distintas mercancías que componen la carga, especificando cantidades y magnitudes. Con bastante frecuencia se registra el propietario o propietarios del barco, el número de tripulantes, los cargadores y los consignatarios, y en menor medida el valor de la carga y del barco.

La mayoría de los registros simplemente recogen el último puerto que el barco tocó antes de su llegada a Estados Unidos o el primer puerto de arribada más probable a su salida, sin hacer mención a posibles escalas. Por lo tanto, un barco que llegaba a Filadelfia y que decía venir de Cádiz, podría haber llegado a Cádiz después de haber entrado en varios puertos y regresar luego a Filadelfia después de un viaje largo y complejo. Ocasionalmente, el capitán podía señalar una o dos escalas. Por ejemplo, en 1800 John Haskell capitán del *ship Flora* al llegar a Gloucester procedente de Málaga, afirmó haber hecho escala en Boston⁷. Catorce años antes, en 1786, el *ship St. Francis*, capitán F.P. Le Gros arribaba a Filadelfia procedente de Marsella y Alicante⁸ y, en 1792, el *ship Belhus*, capitán John Crandon, entraba en Filadelfia

6. La elección de Gibraltar no es baladí, en tanto que por su situación entre el Atlántico y el Mediterráneo, fue un puerto de refugio para los navíos estadounidenses, y aunque el comercio americano no fue muy importante, si interesaba a los estadounidenses la facilidad que tenían allí para conseguir plata.

7. National Archives and Record Administration (NARA), Record Group (RG) 36. *Collector of Customs. District of Gloucester. Manifest, Vessel Documents and Miscellaneous Papers*. Box (B) 8-1795 cont'd

8. Historical Society of Pennsylvania (HSP), *Philadelphia Custom House*, Inward entries, Jun. 1, 1786-dec. 29 1787.

procedente de Lisboa y Cádiz⁹. La falta de detalles precisos sobre los diferentes puertos tocados en la travesía se derivaba de la incertidumbre que los capitanes y mercaderes tenían acerca de las circunstancias cambiantes de los mercados en el tiempo que mediaba entre la salida y llegada del barco a un puerto determinado, o de los rumores acerca de la inminencia de una declaración de guerra o la presencia de corsarios. Todas estas circunstancias eran conjuradas por los maestros y capitanes con las instrucciones dadas por los cargadores donde se recogían las pautas a seguir ante posibles contingencias del viaje y de los mercados, y donde finalmente se dejaba al buen juicio del capitán cualquier decisión, pero teniendo presente el objetivo último de todo comerciante: vender con el máximo beneficio y regresar presto incurriendo en pocos gastos. Así, en no pocas ocasiones el capitán enmendaba, sobre la marcha, el destino previsto cuando el mercado se presentaba poco receptivo a las mercancías que llevaba. Estos cambios de planes de última hora debían estar a la orden del día y pueden justificar, en ocasiones, la discordancia entre el número de barcos americanos que, por ejemplo, entraron en Cádiz procedentes de Filadelfia según los manifiestos de salida de las aduanas estadounidenses, y el número de los que arribaron según se registraba en el «Diario de la Vigía» de Cádiz¹⁰. Así, en 1791 según los manifiestos de carga, salieron 11 barcos estadounidenses con destino a Cádiz, pero «la Vigía» registra 20. En 1800 «la Vigía» señala el arribo de 10 barcos, pero solo se han encontrado seis barcos que, en su manifiesto de carga señalaran Cádiz como puerto de destino (Carrasco, 2016).

Entra dentro de lo posible que barcos que inicialmente tenían otro destino, o que no tenían certeza del puerto español más conveniente para sus negocios, consideraran, una vez iniciado el viaje, que en Cádiz podían mejorar sus perspectivas de beneficio, o sencillamente que allí podían obtener información veraz sobre el mercado más favorable. No obstante, aunque estas hipótesis son perfectamente viables, quizás estas discrepancias entre documentos de distinta naturaleza, sean consecuencia únicamente de pérdidas documentales, que explicarían, por ejemplo, la inexistencia de embarcaciones desde Filadelfia a Cádiz entre 1792 y 1799 según las fuentes americanas; unos años en los que abundaron las crisis agrarias en la península y en los que fue necesario la importación de cereales y harinas procedentes precisamente de Filadelfia, tal y como sugieren las 24 embarcaciones cargadas de harina que llegaron a Cádiz procedentes de aquel puerto según el «Diario de la Vigía»¹¹. Lo mismo sucede en el caso de Bilbao donde los libros de averías analizados por A.

9. NARA (Filadelfia), RG 36, *Records of the United States Customs Service Philadelphia, Pennsylvania*. Record of arrivals and clearances, 1789-1903. vol.1-11/14/1789-05/13/1790.

10. Biblioteca de Temas Gaditanos «Juvencio Maeztu», Cádiz.

11. Es cierto que en esos años se sucedieron brotes de fiebre amarilla en algunos puertos como Filadelfia que hicieron disminuir considerablemente su tráfico, como sucedió en los años 1793, 1796 y 1797. Además, también la documentación sobre apresamientos de embarcaciones

Zabala (1994:755-758) arrojan un total de 99 entradas de barcos americanos procedentes del puerto de Marblehead (Massachusetts) entre 1790 y 1798, mientras que a través de la documentación estadounidense solo se han localizado 13.

Los problemas derivados de la pérdida o de la falta de documentación en origen, afectan también a los puertos españoles. De alguno de ellos, como acabamos de ver, contamos con datos que pueden completar los obtenidos en los archivos estadounidenses. Los registros del puerto de Cádiz publicados en el «Diario de la Vigía», o los de otros puertos españoles recogidos en el «Correo Mercantil de España y sus Indias», por ejemplo, pueden ayudarnos a mejorar nuestra comprensión del tráfico estadounidense con la península.

Todas estas consideraciones cautelares entran en juego como limitaciones de los resultados de la investigación, pero aun así es posible obtener una comprensión razonable del tráfico entre Estados Unidos y los puertos españoles en la última década del siglo XVIII.

4. EL MOVIMIENTO DE EMBARCACIONES ENTRE ESTADOS UNIDOS Y ESPAÑA ENTRE 1780 Y 1800

Durante la colonia, las actas de navegación británicas no fueron un obstáculo para el comercio con la península. Diferentes permisos obtenidos a partir de la década de los años treinta del siglo XVIII autorizaban a los colonos de las Trece colonias a comerciar con los territorios al sur de Finisterre. A mediados del siglo, mercaderes como Timothy Orne de Salem enviaban su pescado a diferentes puertos españoles. Bilbao era uno de ellos donde la compañía de Pedro Beekvelt¹² y Joseph Gardoqui¹³ e hijos recibieron importantes cantidades en barcos procedentes, no solo de Salem, sino de Marblehead¹⁴. En Cádiz, Agustín Butler¹⁵ y Kemp Pickern¹⁶ entre 1753 y 1766 primero y, luego la compañía Bewickes, Timerman y Romero, a partir de 1774, informaban en su abundante correspondencia sobre las particularidades de la demanda de pescado en Sevilla y Cádiz. A Alicante también llegaron los barcos

americanas en esas fechas en la proximidades de las costas españolas, delatan la existencia de un tráfico constante entre Filadelfia y Cádiz (Williams, 2009).

12. Phillips Library (PhL) *Orne Family Papers*, Manuscripts (Mss) 41, Box (B) 11, Folder (F) 1.

13. *Ibidem*, F.6.

14. Véase los cuadros que Zabala Uriarte incluye en el Apéndice 1 obtenidos del cotejo de los libros de avería, en los que se aprecia como en 1749 se recoge por primera vez la llegada de 5 barcos de Salem y 4 de Marblehead. La presencia de barcos de estos puertos va a ser constante durante el resto del siglo, (1994: 755-758).

15. PhL, *Orne Family Papers*, Mss. 41, B.11, F.4.

16. *Ibidem*, B.12, F.8.

de Orne consignados a Reveley & Fetcher¹⁷ y a la compañía Wombwells, Coxon & Wombwell¹⁸, que en su correspondencia daban cuenta de las importantes ventas de bacalao que se hacían en ese mercado y que ascendieron a 35.000 quintales en 1767¹⁹.

Con la independencia de las Trece Colonias y la normalización de las relaciones con Gran Bretaña tras la paz de París de 1783, el comercio con los puertos españoles no cambió esencialmente, pero ganó en frecuencia y regularidad recuperando no solo sus rutas habituales con la península, sino aventurándose en viajes por todos los mares buscando mercados y productos y en definitiva beneficios. La capacidad de transporte de la flota mercante americana se multiplicó por cinco en la década final del siglo XVIII, pasando de las 127.329 toneladas en 1789 a las 682.871 toneladas en 1800 (Pitkin, 1835:363). En esos años, a los puertos españoles y portugueses llegaron los capitanes estadounidenses, cada vez con mayor frecuencia, interesados en un comercio que fue ganando en complejidad tanto por la cantidad y variedad de productos objeto de intercambio, como por la práctica cada vez más extendida de la navegación de escala²⁰. Entre 1780 y 1800 salieron de los puertos estadounidenses al menos 765 barcos con destino a la península Ibérica (España y Portugal) y 1.312 barcos tocaron un puerto portugués o español antes de surcar el Atlántico en su regreso a Estados Unidos. De entre ellos 514 barcos prefirieron a la ida tocar primero un puerto español y 616 barcos tuvieron como última escala también un puerto español.

Estas cifras, no obstante encubren realidades desiguales de los puertos de salida y arribada así como ritmos diferentes en el movimiento de navíos a lo largo del periodo escogido. En primer lugar, hay que advertir que la escasez o carencia de información para algunos años y para determinados puertos se debe, como hemos dicho, a la falta o pérdida de fuentes. No obstante, en algunos puertos ha sido posible reconstruir algunas cifras y evaluar la representatividad de estas pérdidas con datos de otra procedencia. Es el caso de Cádiz o Bilbao, donde el movimiento de embarcaciones de sus puertos se puede conocer a través del «Diario de la Vigía», en el caso de Cádiz, o a través de los libros de avería, en el caso de Bilbao (Apéndices 1 y 2). La reconstrucción en los puertos del tráfico estadounidense de entrada en Cádiz (Apéndice 1) y Bilbao (Apéndice 2) demostraría la cautela con la que hay que considerar los datos y la conveniencia de contrastarlos. Por tanto, las cifras del tráfico

17. *Ibidem*, F.5.

18. *Ibidem* B.13, F.4.

19. *Ibidem*, Carta de Wombwells Coxon y Wombwell a Timothy Orne, Alicante 7 de noviembre de 1767.

20. Entre octubre de 1789 y septiembre de 1790 el 7% del tonelaje entrado en los puertos estadounidenses procedía de España. First State of the Report on Commerce, (before 23 August 1793–after 13 April 1794), <https://founders.archives.gov/documents/Jefferson/01-27-02-0503-0002>.

CUADRO 1: Movimiento anual de navíos entre Estados Unidos y España, 1780-1800.

Año	Salidas			Entradas		
	Filadelfia	Nueva Inglaterra	Total	Filadelfia	Nueva Inglaterra	Total
1780	3		3			
1782	1		1			
1783			0			
1784	22		22	6		6
1785	25		25	2		2
1786	15		15	6		6
1787	28		28	22		22
1788			0	0		0
1789	36		36	7		7
1790	72	24	96	53	27	80
1791	22	19	41	44	19	63
1792		13	13	59	31	90
1793		15	15	53	23	76
1794		28	28	43	26	69
1795		23	23	12	17	29
1796		12	12	4	12	16
1797	3	18	21	0	27	27
1798	3	31	34	0	16	16
1799	5	43	48	18	26	44
1800	16	37	53	14	49	63
Totales	251	263	514	343	273	616

Fuente: National Archives and Record Administration, Record Group 36.

recogidas en el cuadro 1 deben ser tratadas con cautela y consideradas como una aproximación al movimiento real de embarcaciones entre Estados Unidos y España

Un primer acercamiento revela la considerable diferencia entre el número de embarcaciones que salieron (514) y las que regresaron (616), circunstancia esta que podría deberse a la propia naturaleza y dinámica de los intercambios, pues los barcos solían salir con la carga de mercancías demandadas, sin embargo el regreso se tornaba más complejo, ya que no siempre era posible obtener la totalidad de los fletes en el puerto de destino original, lo que obligaba a los capitanes a buscarlos

en otro u otros puertos, justificando así la tendencia a la navegación de escala del tráfico marítimo comercial estadounidense²¹.

El cuadro 1 también revela que el movimiento anual del tráfico estaba dentro de los parámetros de crecimiento que caracterizó el *american shipping* en los años finales del siglo XVIII, cuando las guerras europeas sembraron de obstáculos las relaciones comerciales, y la neutralidad permitió a Estados Unidos retener ese comercio gracias a los servicios de transporte que ofrecía a las potencias en liza. Las hostilidades entre las potencias europeas derivaron también en problemas de abastecimiento de provisiones (cereales y harinas, carne y pescado salado) y subidas de precios. Las crisis agrarias obligaron a importaciones de cereales de África aprovechando las renovadas buenas relaciones con Marruecos²² y de Estados Unidos²³. En 1784 Ph. Walsh escribía desde Cádiz a John Brown de Providence, informándole sobre la tendencia ascendente de los precios del trigo debido al exceso de lluvias en ese año²⁴. Y unos años después, en 1792, Greviegnée & Co de Málaga escribía también a John Brown reconociendo que, aunque la cosecha había sido buena, no fue suficiente para cubrir la demanda, por lo que las remesas de harinas llegadas a Cádiz habían sido considerables, hasta el punto de bajar los precios en Málaga²⁵. La demanda de provisiones sostuvo, sin duda, la evolución positiva del tráfico en esta década final del siglo, confirmando la atracción del comercio estadounidense por los destinos en puertos españoles. Efectivamente, este comercio resultaba ser muy lucrativo tanto para los americanos como para los españoles, por ejemplo en el último trimestre de 1793 los cargamentos que llegaron a Salem desde Cádiz excedieron los 150.000 \$ (Phillips, 1947: 102). El miedo a los corsarios argelinos cundió a lo largo de 1794 y en el otoño de dicho año los comerciantes en España urgían a los mercaderes americanos para que enviaran duelas y pescado²⁶. El incremento paulatino del tráfico se mantuvo hasta el inicio del conflicto con Inglaterra en 1796, momento en el que los flujos perdieron cierto impulso. A partir de 1798 la interrupción del comercio colonial español, debido al bloqueo británico de la bahía de Cádiz, añadió una variable nueva a la circulación de mercancías en el Atlántico, al autorizarse la intermediación de los barcos estadounidenses en dicho comercio, lo cual ayudó

21. La fragata Diana salió de Boston para Copenhague, y de allí se dirigió a Tánger y después a Alicante «para buscar flete». (AHN), *Estado*, 2768-2.

22. Véanse los datos de importaciones de trigo extranjero realizados por la alhóndiga de Cádiz en la década de los noventa en José Ignacio Martínez Ruiz (2005: 74).

23. En Bilbao se padecieron serios problemas de avituallamiento en 1789 que obligaron a franquear la entrada de granos de Estados Unidos, Zabala (1994: 354).

24. The John Carter Brown Library (JCB), Providence (Rhode Island), *Brown and Benson Records, 1783-1792 (BFBR)*, B. 106.

25. JCB, *BFBR*, B. 107, Carta fechada en Málaga el 8 de octubre de 1792.

26. PhL, *Ward Family Papers*, 1794-1797.

a perfilar definitivamente el movimiento ascendente del tráfico americano, que culminará años después durante la invasión francesa de la península.

No todos los puertos estadounidenses tuvieron la misma relevancia en el tráfico con España, ya que la especialización en la exportación de determinadas mercancías condicionó también el modelo de tráfico. La demanda española se centraba inicialmente en cereales, harinas, pescado y madera, por lo tanto los puertos de Filadelfia y Salem serán los que concentren el mayor número de salidas, un 49,5% y 39% respectivamente. En el caso de las entradas la situación cambia ya que el 62% de los barcos se dirigen al puerto de Filadelfia y solo el 17% regresan a Marblehead y el 15,8% a Salem. Los cuadros 2 y 3 muestran la concentración del tráfico marítimo en estos tres puertos tanto para las embarcaciones que salen de los puertos estadounidenses como las que llegan a ellos. Nuevamente, las discrepancias entre el número de salidas y de entradas delatan la inclinación de los capitanes americanos a visitar diferentes puertos en sus travesías, de manera que los barcos que salieron de Salem con destino a cualquier puerto español, regresaron desde otros puertos europeos.

La distribución de este tráfico resulta ser bastante homogéneo en cuanto a los puertos españoles a los que se dirige. Entre 1780 y 1800 la mayoría de los barcos estadounidenses llegaron a los puertos de Cádiz y Bilbao (49,7%), aunque con sustanciales diferencias en cuanto a la procedencia de las embarcaciones. A Cádiz llegaban sobre todo desde Filadelfia y en menor medida desde Nueva Inglaterra; mientras que a Bilbao navegaron con más frecuencia los barcos de esta última zona. Tenerife recibió especialmente los buques americanos que llegaban desde Filadelfia y, La Coruña los que procedían de Nueva Inglaterra. Este reparto, parece evidenciar una vinculación comercial entre áreas concretas que está determinada, sin duda, por la demanda y la oferta de mercancías. La relación de Cádiz con Filadelfia y, probablemente con, Baltimore y Charleston, aunque no tenemos datos directos de estos dos últimos puertos²⁷, deviene de la necesidad de abastecimiento de cereales y harinas, no solo para la ciudad y su entorno, sino para su redistribución posterior hacia zonas del interior y los puertos americanos²⁸; también llegan cantidades muy reseñables de dueLAS, a cambio sobre todo de vino pero, también de sal. En Tenerife es conocida la actividad comercial de los barcos estadounidenses que transporta-

27. Los puertos de Baltimore y Charleston, junto a Filadelfia y Nueva York son los puertos estadounidenses que aportan el mayor número de embarcaciones llegadas a Cádiz entre los años 1789 y 1799 según el «Diario de la Vigía», (Carrasco, 2016:165-192).

28. En los Libros de Ordenes de Aduna del Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), hay numerosos testimonios de la redistribución de harinas y otras mercancías que llegaban al puerto de Cádiz. Por ejemplo, el 25 de abril de 1786 se solicitaba permiso para extraer 1300 barricas de harina de Filadelfia a América, AHPC, *Libros de Ordenes de Aduana*, 40, nº 80. El 27 de enero de 1797, se solicitaba enviar comestibles (harinas llegadas de Filadelfia) y caldos a la isla Cuba, AHPC, Libros de Ordenes de Aduna, 79, nº 10.

CUADRO 2: Salidas de embarcaciones de puertos estadounidenses con destino
 a distintos puertos españoles 1780-1800.

Puerto de salida	Número de barcos	Puerto destino	Número de barcos
Filadelfia	251		
		Cádiz	89
		Bilbao	17
		Gibraltar	8
		Coruña	12
		Tenerife	32
		Barcelona	5
		España	50
		Otros	38
Marblehead	41		
		Bilbao	38
		Otros	3
Salem	204		
		Bilbao	73
		Cádiz	38
		Coruña	23
		España	28
		Gibraltar	10
		Tenerife	5
		Alicante	10
		Otros	17
Providence	13		
		Bilbao	4
		Cádiz	4
		Otros	5
Otros	4		
		España	4
Total salidas	513		513

Fuente: National Archives and Record Administration, Record Group 36.

CUADRO 3: Entradas de embarcaciones en puertos estadounidenses procedentes de puertos españoles 1784-1800.

Puerto de entrada	Número de barcos	Puerto de procedencia	Número de barcos
Filadelfia	343		
		Cádiz	136
		Bilbao	20
		Gibraltar	17
		Tenerife	44
		Coruña	21
		Santander	24
		Gijón	4
		Barcelona	5
		Otros	72
Marblehead	127		
		Bilbao	88
		Cádiz	29
		Otros	10
Salem	115		
		Cádiz	34
		Bilbao	36
		Barcelona	3
		Málaga	12
		Coruña	6
		Tenerife	2
		Alicante	10
		Gibraltar	6
		Otros	6
Providence	3		3
Newport	9		9
Beverly	6		6
Gloucester	11		11
		Cádiz	5
		Otros	6
Otros	2		2
Total entradas	616		616

Fuente: National Archives and Record Administration, Record Group 36.

ban las harinas a la isla, parte de las cuales eran reexportadas a Cuba (Hernández, 2016). Los retornos en vino tanto desde Tenerife, pero sobre todo desde Cádiz, representaron un buen negocio para los comerciantes estadounidenses a partir de 1792 cuando los caldos españoles empezaron a competir con los vinos portugueses en un mercado, como el estadounidense, cada vez más favorable a vinos como el *sherry*, los de Málaga y el Tenerife (Carrasco, 2018).

En cuadro 2 aparecen 50 barcos que no declararon un puerto concreto de destino, consignando solo la voluntad de viajar a España. La mayoría de estos cincuenta barcos salieron de Filadelfia en 1790 (38 de ellos). Pudo tratarse de un hecho coyuntural ligado a la propia administración de la *Custom House*, o pudo tratarse también de una estrategia comercial derivada de la cautela de los comerciantes y capitanes ante la falta de información sobre las condiciones del mercado español.

En los retornos, como hemos dicho más arriba, es mayor el número de barcos estadounidenses que en sus travesías tocan un puerto español como última escala; siendo Cádiz y Bilbao los puertos desde donde parten más del 55% de las embarcaciones, prefiriendo Cádiz (32,3%) sobre Bilbao (23,3%). Este incremento de la presencia de Cádiz en el tornaviaje obedece a su situación geográfica, actuando como puerto receptor del tráfico procedente del Mediterráneo y de los puertos del norte de España y de Europa convirtiéndose así en la última escala para los barcos estadounidenses en su travesía atlántica. Este argumento puede ser válido para Gibraltar y Tenerife, este último puerto situado en la ruta de regreso y desde donde parten un 7% de los barcos.

Los datos resumidos en los cuadros 2 y 3 indicarían además un escaso interés por parte de los capitanes americanos por los viajes a los puertos mediterráneos españoles. Este hecho puede generar cierto desconcierto, ya que el gobierno americano manifestó su interés al menos desde 1786 por controlar el curso marroquí y proporcionar más tarde a sus ciudadanos ayuda y asesoramiento legal y comercial con la apertura de legaciones consulares en Gibraltar (1794), Málaga (1793) y Alicante (1793). Tal vez estemos nuevamente ante pérdidas en la documentación o ante un subregistro de estos puertos, al considerar los capitanes estadounidenses conveniente arribar primero a un puerto como Lisboa o Cádiz, esperando obtener información allí más reciente sobre posibles riesgos de la navegación en el estrecho de Gibraltar y en el Mediterráneo²⁹. La prudencia a la hora de aventurarse en el Mediterráneo

29. En el invierno de 1797 zarpó de Boston el *Brother William*, se detuvo en Cádiz donde se enteró de los decretos del gobierno francés que condenaban a los buques que llevaran productos británicos a cualquier territorio. Estos decretos aumentaron el riesgo de captura en el Mediterráneo, pero también aumentaron los precios de las mercancías coloniales. Nathaniel Silsbee, capitán del *Brother William*, determinó asumir el riesgo en pos de más beneficios y se aventuró hasta Génova y Livorno (Paine, 1912: 321).

no estaba de más, ya que los riesgos de fracaso del negocio³⁰ o de apresamiento eran considerables³¹ y los gastos ocasionados por la prolongación del viaje y los precios elevados de los seguros la justificaban³².

En estos primeros años de la década de los noventa el gobierno estadounidense se aplicó en una activa política diplomática con los estados del norte de África que garantizara la navegación de los mercantes estadounidenses. Los acuerdos con Argel y Marruecos, no se hicieron esperar, como tampoco la constitución de una flota de navíos de guerra para la defensa del comercio estadounidense en la zona. De hecho cada vez fue más frecuente la presencia de barcos mercantes americanos en los puertos mediterráneos, y así lo confirmaba el 20 de noviembre de 1792 Thomas Barclay cuando informaba a Thomas Jefferson que diecisiete barcos estadounidenses llegaron a Málaga a cargar fruta ya que «la navegación a ese lugar se ha vuelto aún más segura como resultado del regreso del escuadrón portugués de Nápoles»³³. Las primas de los seguros marítimos al Mediterráneo se moderaban entonces, situándose entre el 5% y el 6% a la ida y ascendiendo al 10% en los trayectos de ida y vuelta. La guerra que comenzó en 1793 paralizó de nuevo el tráfico y disparó el precio de los seguros hasta un 8,5% en los viajes de ida y al 19% en los de ida y vuelta. M. Murphy cónsul de Málaga afirmaba el 18 de septiembre de 1793 que «pocos barcos estadounidenses aparecen aquí, los únicos dos que ahora están cargando para Estados Unidos son el *Augusta*, Benjamin Richard, master, para Nueva York, y el bergantín *Joseph*, Thomas Dissmore, master, para Boston»³⁴.

La presencia estadounidense en los puertos mediterráneos españoles era una realidad que iría incrementándose a lo largo de los años finales del siglo XVIII y con

30. John Derby y Benjamin Pickman armaron el *Margaret* y lo cargaron con azúcar por valor de 40.000 \$ y café por 46.000 \$ y ordenaron al capitán John Prince dirigirse a Gibraltar para vender su carga por 100.000\$ en *spanish hard dollars* y luego dirigirse a Cantón. Estos planes iniciales fracasaron por completo porque en Gibraltar no encontró mercado para el azúcar y el café, lo que le obligó a ir a Nápoles buscando mejores ventas, de allí se dirigió a Livorno donde vendió una pequeña parte de la carga. Después partió para Palermo y Mesina, sin demasiado éxito en las ventas; por lo que decidió ir a Esmirna. Le llevó mucho tiempo deshacerse de su carga. Allí compró mercancías como alfombras y algodón. Viajó después a Barcelona y de allí a Marsella. El viaje duró de febrero de 1800 hasta octubre de 1801 y se saldó con pérdidas (Phillips: 1947: 228).

31. Más de 70 barcos estadounidenses fueron apresados en las proximidades de Cádiz y llevados allí por corsarios franceses y españoles entre 1793 y 1813. AHN, *Estado* 5537, Exp. 11. En febrero de 1794, llegaron noticias a Salem que los corsarios argelinos habían salido al Atlántico y habían capturado once embarcaciones estadounidenses (Phillips, 1947:102).

32. A principios de 1797 los precios de los seguros desde Nueva York al Mediterráneo estaban en un 8,5%. Un año después oscilaban entre el 20% y el 35%. *The New York Price Current*, (1 de enero de 1797 y 19d de mayo de 1798).

33. <https://founders.archives.gov/documents/Jefferson/01-24-02-0626>.

34. <https://founders.archives.gov/documents/Jefferson/01-27-02-0140>.

el inicio del siglo XIX, incluso al margen de la coyuntura bélica. Es cierto, que la parquedad de la documentación de las aduanas estadounidenses no permite obtener datos concluyentes en la última década del siglo XVIII acerca de este tráfico, sin embargo, las noticias recogidas en los archivos españoles sobre apresamientos de barcos estadounidenses corroboran la importancia que desde 1790 fue adquiriendo el *american shipping* en el Mediterráneo (Williams, 2009). También el «Correo mercantil de España y sus Indias» contiene ocasionalmente resúmenes anuales de tráfico marítimo que permiten conocer más certeramente la presencia de barcos estadounidenses en los puertos españoles del litoral mediterráneo. En el cuadro 4 se recogen estas cifras que ponen de relieve una presencia continuada de embarcaciones estadounidenses en algunos de estos puertos mediterráneos.

CUADRO 4: Entradas de barcos estadounidenses según el
«Correo Mercantil de España y sus Indias».

Año	Alicante	Málaga	Barcelona
1791		15	
1792	4	27	
1793		27	
1794		11	
1795		12	1
1796			
1797	24		7
1798			
1799	25		20
1800	39		

Fuente: «Correo mercantil de España y sus Indias».

Estos datos junto con un análisis a fondo de la información recogida en el «Diario de la Vigía» de Cádiz sobre los barcos estadounidenses que entraron en Cádiz en la década de los noventa, confirmaría la hipótesis de que un número importante de capitanes americanos utilizaron Cádiz como escala y punto de información antes de penetrar en el Mediterráneo. En primer lugar, los datos obtenidos parecen demostrar que algunos de los barcos estadounidenses que arribaron a Cádiz continuaron viaje hacia otros destinos: de los 473 barcos que entraron entre 1789 y 1800, 356 declararon en su salida regresar a su puerto de origen en Estados Unidos; mientras que 117 (25%) salieron de Cádiz hacia otros destinos en Europa. En segundo lugar,

los puertos de destino más frecuentes después de tocar en Cádiz fueron los puertos mediterráneos en 53 casos (11 en 1794 y 31 entre 1798-99)³⁵, particularmente Málaga a donde se dirigieron la mayoría de los barcos; y esto a pesar de los elevados precios de los seguros que para el Mediterráneo, en 1799, se situaban entre el 15 y el 20% mientras que para el resto de los puertos españoles (sin pasar el Estrecho) estaban en un 10%³⁶. Estas tasas confirman que el estrecho de Gibraltar se convirtió en una de las zonas más peligrosas para los barcos estadounidenses aunque afortunadamente, la colonia británica de Gibraltar ofreció siempre sosiego y descanso además de otras cosas a los barcos americanos. El creciente interés de Estados Unidos por el Mediterráneo se fue desarrollando a lo largo de los años noventa a pesar de los riesgos inherentes a este comercio y a pesar de las dificultades con las que siempre tropezó la diplomacia estadounidense en el Mediterráneo con las potencias berberiscas (Argel y Marruecos). Resultó caro al tesoro estadounidense su tráfico por el Mediterráneo. El pago de rescates y multas para evitar ser capturados supuso un gasto importante y constante. Pero, a partir de 1800, el comercio estadounidense penetrará en el Mediterráneo sin complejos, aunque la competencia seguirá siendo importante, pues holandeses, ingleses, franceses y daneses dominaban en el tráfico comercial muy por encima de los estadounidenses. El número de capitanes que optaron por recorrer los distintos puertos en un comercio cuasi de cabotaje por las costas mediterráneas se deja ver ya no solo en los registros de la *Custom House*, sino en algunos documentos consulares, en los registros publicados en algunos puertos como Cádiz³⁷ y en los expedientes por apresamiento de muchos de estos barcos.

5. LAS RUTAS Y LOS BARCOS DEL COMERCIO

Desde el punto de vista de las rutas, es difícil extraer conclusiones acerca del tráfico comercial que se desarrolló en los años finales del siglo XVIII entre Estados Unidos y España, aunque parece que éste fue fundamentalmente indirecto. No obstante, con todas las reservas posibles, parece que el tipo de viaje dependía de dos variables, por un lado de la localización de los puertos de origen en la costa estadounidense y por otro del tamaño y capacidad de las embarcaciones. Así, los puertos de Nueva Inglaterra eran más propensos a viajes redondos, sobre todo con

35. A Málaga fueron 28, a Gibraltar 10, a Barcelona 5, a Alicante 4, a Livorno 3, a Marsella 2 y a Génova 1.

36. *New York Price Current and Marine register*, (12 de enero de 1799).

37. Por ejemplo, según el «Diario de la Vigía» la goleta americana *Minerva*, capitán Marmeduck Widel, entró en Cádiz procedente de Almería y Gibraltar, con esparto el 12 de junio de 1800 y el bergantín *Lucia*, capitán Thomas Meek llegó de Livorno y Barcelona el 21 de agosto de 1800.

Bilbao, pero también con Cádiz³⁸ y Alicante³⁹. Este tipo de viajes se veía favorecido por la utilización de embarcaciones pequeñas. El tonelaje medio de los barcos en las navegaciones desde Nueva Inglaterra era de 115 toneladas, frente a una mayor capacidad de los barcos que partían de Filadelfia que podían llegar a un promedio de 140 toneladas. Desde Salem, los capitanes estadounidenses salían con destino a Bilbao cargados de pescado y coloniales a cambio de hierro en viajes de ida y vuelta que se repetían con una frecuencia en ocasiones de hasta tres viajes anuales⁴⁰. El mayor tonelaje de los barcos en los viajes desde Filadelfia explicaría la tendencia hacia las navegaciones más complejas, con escalas a la ida y al regreso, producto, tal vez, de la necesidad de información sobre el mercado o mercados próximos y de la escasez de fletes de retorno. Prácticamente la mitad de los barcos cuyas navegaciones tenían su origen en Cádiz con destino a Filadelfia realizaban o habían realizado alguna escala intermedia en puertos portugueses o en las islas atlánticas para completar la carga de vino, sal y brandy (aguardiente)⁴¹. Aparentemente, estas escalas indicarían una clara orientación atlántica de Cádiz en el comercio con Estados Unidos. Sin embargo, al extender la cronología hasta la primera década del siglo XIX y analizar la conexión entre las entradas y las salidas de los barcos, es posible matizar esta primera impresión y detectar la tradicional funcionalidad de Cádiz como vínculo entre los tráficos atlánticos y mediterráneos, también en el caso del comercio estadounidense. La tendencia a la navegación con escalas se observa, no solo en Cádiz,

38. El *ship Mary Ann*, capitán Daniel Tillinghast salió de Filadelfia con destino a Cádiz el 17 de junio de 1790 y regresó de Cádiz el 30 de septiembre de 1791.

39. El bergantín *Phoenix*, capitán Isaac Smith, entró en Salem procedente de Alicante el 2 de mayo de 1798, y salió de nuevo de Salem o de otro puerto de Nueva Inglaterra en fecha indeterminada para regresar a Salem procedente de Alicante el 17 de junio de 1799 y volver a partir hacia Alicante el 24 de julio de 1799.

40. La goleta *Nancy* regresó desde Bilbao a Salem el 5 de mayo de 1790, al mando del capitán Zacharias Stone. Salió de nuevo de Salem el 21 de agosto de 1790 con destino a Bilbao, regresó a Salem el 25 de septiembre y volvió a salir para Bilbao desde Salem el 22 de abril de 1791, para regresar de nuevo el 24 de agosto de 1791. El 3 de abril de 1792 la *Nancy* parte de Salem hacia Bilbao, nuevamente y regresa el 6 de agosto de 1792. El 19 de septiembre de 1793 regresó a Bilbao. También la goleta *Whim* del capitán Senard Lee, salió de Salem hacia Bilbao y regresó desde este último puerto el 4 de diciembre de 1790. El 17 de junio de 1799 el bergantín *Nancy* salió de Salem al mando del capitán Thomas William para navegar a Bilbao, regresó a Salem el 20 de septiembre de 1799, para volver a salir hacia Bilbao de nuevo el 11 de noviembre de 1799 y regresar al puerto de Salem el 12 de mayo de 1800. Los casos de viajes redondos en espacios de tiempo de tan solo unos meses se repiten en la documentación. Creo que los ejemplos elegidos son suficientes para ilustrarlos.

41. Los puertos de escala antes de detenerse en Cádiz podían ser puertos británicos como Falmouth o portugueses, como Oporto o Lisboa. Las escalas posteriores a su entrada en Cádiz, solían ser Madeira, Tenerife o puertos en el Caribe como Puerto Príncipe o San Eustaquio o puertos en la costa norteamericana, como los de Virginia o Maryland. El 25 de julio de 1792 entró en Filadelfia procedente de Cádiz y Puerto Príncipe el *ship Enterprize* de 221 toneladas y al mando del capitán George Macallmont.

sino en otros puertos atlánticos de menor tráfico con Estados Unidos. Los barcos que navegaban desde Filadelfia, por ejemplo a La Coruña, a su regreso hacían escala en otros puertos como Lisboa, Funchal, Falmouth o Londonderry. El *ship Apollo*, capitán William Billing, de 192 toneladas salió de Filadelfia el 2 de diciembre de 1789⁴² y regresó el 31 de marzo del año siguiente habiendo hecho escala en Lisboa⁴³. Al contrastar entradas y salidas, se descubre que la escala intermedia era el mismo puerto de La Coruña: El *ship Active*, capitán, William Blair, de 289 toneladas, salió de Filadelfia con destino a La Coruña el 7 de mayo de 1791, pero ese no debió ser su destino definitivo porque el 7 de abril de 1792 regresó a Filadelfia procedente de Santander y Falmouth en Gran Bretaña⁴⁴.

No cabe duda de que se habían obrado algunos cambios en el tráfico de Estados Unidos con España entre antes y después de la Independencia. Sin embargo, estos cambios no afectaron sustancialmente a las rutas, pues esencialmente eran las mismas, pero sí a los barcos y, como veremos, también a las mercancías. Lydon recuerda que los barcos de Salem que llegaban del sur de Europa entre 1751 y 1768 tenían alrededor de 79 toneladas y los de Boston 72 toneladas (1981:555). Tras la Independencia se observa, sin embargo, que el comercio entre España y Estados Unidos se benefició no solo del incremento del tráfico sino de una mayor capacidad de las embarcaciones, todo lo cual derivó en un aumento considerable del volumen de las exportaciones y de las importaciones. El mayor tonelaje de las embarcaciones se convirtió por tanto, en un factor que favoreció también el tráfico de escalas (*shipping trade*), ya que no siempre era posible que el mercado del puerto de destino absorbiera la totalidad de la carga o que pudieran completarse los fletes de retorno con las mercancías existentes en dicho puerto. Para vender la carga a la ida o completarla en el tornaviaje se hacía necesario, por tanto, tocar varios puertos. Esta tendencia se consolidará en los años finales del siglo, pero sobre todo en la primera década del siglo XIX. Sin embargo, la prolongación de los viajes podía suponer gastos extraordinarios que iban desde el seguro hasta el desgaste de la embarcación y el avituallamiento y mantenimiento de la dotación, y todos esos gastos se acumulaban sobre el propietario. Los mercaderes y armadores americanos en las instrucciones dadas a los capitanes insistían en este punto de no demorar demasiado el regreso. No obstante, las pólizas de seguro que se contrataban preveían estas eventualidades y en sus condiciones consideraban la posibilidad de prolongar los viajes por un plazo máximo de doce meses «para obtener carga de regreso y hacer cabotaje»⁴⁵.

42. NARA (Filadelfia), RG 36. *Philadelphia Custom House*, Outward entries Aug. 7, 1789 to April 13, 1790.

43. NARA (Filadelfia), RG 36. *Philadelphia Custom House*. Record of arrivals and clearances. 1789-1903. vol.1-11/14/1789-05/13/1846.

44. *Ibidem*.

45. NARA (Boston), RG 36, *U.S. Customs Service, District Of Marblehead*. Manifest and Related Papers, 1790-1925, 1802 cont'd-1804. Se ha conservado un registro de pólizas

6. LAS MERCANCÍAS Y LOS PUERTOS

El tipo de mercancías objeto de intercambio no eran ni exclusivas del comercio entre Estados Unidos y España, ni eran nuevas en el comercio con Norteamérica. Productos como el pescado y la madera intercambiados por sal, vino, frutas o lana eran habituales en el comercio español, por ejemplo, con el Báltico. Tampoco estas dos triadas eran nuevas en los intercambios que tradicionalmente mantuvieron las Trece colonias con el sur de Europa. De manera que tras la Independencia el comercio con la nueva república de Estados Unidos no cambió esencialmente, ni en lo relativo a las mercancías ni tampoco a las rutas. Los cambios afectaron a la fiscalidad, al eliminarse las tasas aduaneras que habían soportado algunos productos como el vino español tras la entrada en vigor de la ley de 1764. La abolición de esta legislación restrictiva supuso un salto cuantitativo importante tanto en las exportaciones como en las importaciones estadounidenses de determinados productos, y especialmente en lo que respecta al vino.

El trastorno de los mercados y de las rutas tradicionales de abastecimiento de cereales y pescado debido a las guerras recurrentes obligó a España a acudir a las importaciones de cereales del Norte de África, pero sobre todo llegó maíz, trigo, arroz y harinas de Norteamérica, tanto de Estados Unidos como de Canadá (Martínez, 2005). El pescado procedía de Terranova y de los puertos de Nueva Inglaterra, aunque los conflictos con Inglaterra penalizaron las remesas de Terranova en favor de los puertos de Nueva Inglaterra (Salem o Marblehead). En realidad estos eran los puntos fuertes de la economía de Estados Unidos: la producción de cereales, harinas y pescado salados, y la disponibilidad de madera para la exportación pero también para el desarrollo de una importante industria de armamento naval.

Al contrario de lo que ocurría antes de la Independencia⁴⁶, en los años finales del siglo XVIII los barcos americanos que llegaban a España cargaron en sus bodegas una gran variedad de mercancías, entre las que seguían dominando las provisiones

de la *Marblehead Insurance Company* y numerosas pólizas de seguro contratadas por dicha compañía entre 1802 y 1809. En muchas de estas pólizas se insiste en la posibilidad de buscar la carga de retorno. Por ejemplo, el 20 de noviembre de 1804 se contrató una póliza de 7000 \$ para la carga de la goleta *Liberty*, Benjamin Gardner Jr. master, para navegar desde Marblehead «to one or more ports in Europe the Mediterranean and Baltic excepted, for the purpose of selling the outward and procuring a return cargo, and at and from them on either of them to her port of final discharge in the United States of America, the assurers to be held for the risk of the seizure of money in Bilbao only».

46. Lydon afirma que en el caso de Nueva Inglaterra eran habituales los cargamentos solo de pescado y en menor medida, cargamentos mixtos que añadían las duelas o los cereales y harinas, carnes secas de cerdo, sebo o muebles (1981:543).

(cereales, harinas y pescado) y la madera (duelas, tablas...) ⁴⁷, además de cantidades importantes de productos procedentes de las colonias como azúcar, cacao y café ⁴⁸.

En este sentido, existía una cierta especialización entre los puertos americanos en la exportación de mercancías que ya ha sido puesta de manifiesto por la historiografía y que se revela muy claramente en el tráfico comercial de Estados Unidos con España ⁴⁹. No obstante, esta especialización se difumina hasta casi desaparecer a medida que avanzamos hacia el final del siglo de manera que todos los puertos exportan casi de todo hacia España. Por supuesto, en ello tuvo mucho que ver el desarrollo del cabotaje entre los estados americanos, pero no hay que olvidar el incremento del comercio con otras áreas como las Indias occidentales y orientales. Los intercambios con el Caribe, ya eran importantes antes de la Independencia, pero progresaron especialmente durante la década de los noventa a consecuencia de las guerras europeas, que abrieron estos mercados restringidos hasta entonces, a los comerciantes neutrales estadounidenses (Hunter, 2005: 508-509, Gilbert, 1977: 249-251). Su proximidad geográfica les permitió exprimir al máximo los beneficios comerciales que de esta relación ventajosa se derivaron. A ello hay que añadir que la guerra con Inglaterra que se inició en 1796 obligó a la corona española a admitir a los barcos neutrales en los intercambios con sus colonias americanas. Las órdenes de la aduana de Cádiz testimonian esta nueva situación con la reiteración de los permisos concedidos para introducir o sacar todo tipo de géneros de las colonias españolas en barcos neutrales, algo que no era nuevo pues tal y como se señala insistentemente, ya se había «executado en la guerra de 1779» ⁵⁰. También los *drawbacks* o documentos de reexportación de las aduanas estadounidenses permiten reconstruir las peripecias de las mercancías procedentes de las Indias Occidentales que, previo paso por un puerto estadounidense, llegaban en los barcos americanos a España, aunque no necesariamente desde las colonias españolas como exigía la legislación española. Por ejemplo, el 20 de octubre de 1797 salió del puerto de Marblehead el bergantín *Unión* con destino Bilbao, cargado de azúcar y café, que había llegado

47. Solo en casos puntuales los barcos acarreaban un solo tipo de producto. La goleta *Thomas*, Andrew Standly master, de 65 toneladas, partió del puerto de Beverly (Ms) el 20 de enero de 1790 llevando a bordo solamente 1.213 quintales de pescado por un valor de 4878 \$. NARA (Boston), RG 36 *Records of the Collector of Customs, Salem*, Outward Foreign Manifest 1789-1805.

48. Por ejemplo el 1 de marzo de 1796 la goleta *John*, capitán William Russell, partió para Bilbao desde Marblehead, llevando 28 bags de cacao y 7 hogheads de brown sugar. El cacao había llegado a Marblehead el 20 de enero de 1796 en el bergantín *Polly* desde Santo Tomas y el azúcar llegó el 7 de septiembre de 1795 en el *Samuel* desde Martinica. NARA (Boston), RG 36, B1, *Marblehead*, 1795-1797.

49. Los distintos trabajos citados de Lydon insisten en esta idea. Pero puede verse también McCusker, (2010: 7-24), Hunter (2005: 505-526).

50. AHPC, *Libro de órdenes de Aduana*, libro 79, f. 93.

previamente a Marblehead en el mismo bergantín *Union* y en la goleta *Molly* de la isla francesa de Guadalupe⁵¹. En otras ocasiones se reexportaban a España mercancías procedentes de las colonias españolas: en diciembre de 1799 la goleta *Sucess* partió de Marblehead hacia La Coruña con tabaco, aceite de pescado y azúcar de La Habana, de manera que este último producto había llegado de aquel puerto a Marblehead el 20 de octubre de 1799. La escala en un puerto estadounidense no estaba permitida en la legislación que abría el comercio colonial español a los neutrales, solo en algunas licencias concretas se permitían estas escalas. Pero, la escala facultaba a los capitanes estadounidenses a «legalizar» la carga, disminuyendo así el riesgo de apresamiento por parte de la marina y corsarios británicos⁵².

No solo se reembarcaban en Estados Unidos las mercancías de las Indias Occidentales, también los puertos de Norteamérica se convirtieron al final de la década de los noventa en *entrepôt* para los productos procedentes de las Indias Orientales. La intermediación estadounidense en el comercio asiático se manifiesta en el tráfico con España cuando, por ejemplo, en diciembre de 1799 la goleta *Rover*, del capitán Richard Dixey, salió de Marblehead hacia Bilbao con pimiento de Jamaica, azúcar de Trinidad y La Habana y té de Cantón. El pimiento había llegado a Marblehead en enero en el bergantín *Rosanna*, una parte del azúcar llegó de Trinidad en septiembre en el *Swallon* y otra parte de La Habana, en agosto, en el *Quartibac*, y el té llegó desde Cantón en el *Thomas Respects*⁵³. Ciertos puertos españoles intervinieron activamente en los intercambios estadounidenses con Calcuta, Batavia o Cantón, ya que era habitual que algunas de estas travesías a las Indias Orientales pasaran por Tenerife, Cádiz o Gibraltar, con el fin de completar la carga con productos como el vino (muy apreciado en aquellas tierras), pero sobre todo la escala en Cádiz y Gibraltar tenía como objetivo obtener la plata necesaria para el comercio con Asia⁵⁴.

La variedad de los géneros llegados a los puertos españoles en barcos americanos era, por tanto, extensa y era el resultado de la puesta en práctica de un modelo comercial de éxito basado en la producción y distribución de bienes por todo el mundo. No obstante, en el caso español el grueso de las cargas se conformaba por una combinación de productos autóctonos estadounidenses y reexportaciones de productos coloniales. La larga lista de productos llegados en los barcos estadounidenses viene encabezada por las provisiones entre las que destacan la harina y el

51. NARA (Boston), RG 36 B. 1, *Marblehead*, 1795-1797.

52. *American Law Journal & Miscellaneous Repertory*. X. (1 de febrero de 1799), pp. 139-147.

53. NARA (Boston), RG 36, B. 3, *Marblehead*, 1799-1801.

54. George Cabot, comerciante de Salem, reconoció que barcos estadounidenses salían de Estados Unidos y se dirigían al Océano Índico transportando diversos cargamentos y que hicieron escalas preliminares en Madeira para recoger vino o en Lisboa y Cádiz para recoger dólares de plata (*spanish hard dollars*) (Flaherty, 2014: 339).

pescado, pero también el arroz, el maíz y la harina de maíz, junto con el azúcar el cacao y el café. La carne de cerdo o vaca salada, mantequilla, la galleta o *crakers*, el sebo, el aceite y los huesos de ballena, melaza y ron se encuentran con mucha frecuencia. Entre los productos derivados de la madera, las duelas de distintos tamaños son sin duda la principal exportación a los puertos españoles, pero también la tablazón y las piezas de madera prediseñadas para el arsenal de la Carraca. Las sillas estilo Windsor merecen un lugar aparte, por la cantidad de ellas que entraron en el puerto de Cádiz. El tabaco, más tardío, aparece prácticamente al filo del siglo XIX, dirigido a puertos muy concretos, sobre todo a Gibraltar, Cádiz y Bilbao. Cantidades importantes de algodón llegaron en los barcos estadounidenses, junto con otro tipo de mercancías como la cera, velas de spermaceti, brea, pañuelos de seda, especias como clavo, pimienta, cúrcuma y jengibre, té etc.

No siempre ha sido posible conocer las mercancías que se cargaban a bordo de los barcos. Los libros de registro de entrada y salida (*Impost Books*) no necesariamente hacían constar la totalidad de su carga, o ni siquiera la registraban. Solo, cuando se han hallado los manifiestos de carga se ha obtenido información acerca de las mercancías. Por tanto, ha sido imposible conseguir datos sobre el montante total que de determinados productos llegaron a los puertos españoles. A estos inconvenientes hay que añadir la escasez de datos estadísticos oficiales sobre las exportaciones de Estados Unidos a los diferentes países para los años de la década final del siglo XVIII. Todo lo cual impide valorar la representatividad de las cifras obtenidas a partir de la documentación de las distintas aduanas de los puertos de Nueva Inglaterra y Filadelfia.

No obstante, una aproximación a la relevancia que de la importación y exportación de determinados productos pudo tener en el medio plazo es posible a partir de estos datos y de la ampliación del periodo cronológico. Pero este análisis deberá esperar y será objeto de un estudio específico que ya estoy elaborando.

7. CONCLUYENDO

Aquí he pretendido mostrar varias cuestiones que voy a desglosar seguidamente.

En primer lugar, la dificultad que ofrece la documentación estadounidense para precisar el tráfico de embarcaciones y sus travesías, y la necesidad de contrastar los datos obtenidos de esta, con fuentes de otras procedencias. Pero, al mismo tiempo, dicha documentación es muy valiosa para conocer el tonelaje, las mercancías, los armadores y cargadores de estos barcos.

En segundo lugar, he podido constatar que los puertos españoles de mayor interés para el comercio estadounidenses no cambiaron antes y después de la Independencia. Cádiz, Bilbao y Tenerife siguieron concentrando la mayor parte del tráfico, aunque con orígenes diferentes. Mientras que a Bilbao llegaban sobre todo

embarcaciones de Nueva Inglaterra en viajes redondos; a Cádiz y Tenerife llegaban los barcos desde los puertos de los estados centrales y del sur, representados en este estudio por Filadelfia, el único puerto del que se han conservado datos en las aduanas estadounidenses para los años finales del siglo XVIII. A Cádiz y Tenerife, se hicieron también viajes redondos, pero la tendencia fue a utilizarlos como escala en viajes más largos que llevaron a los capitanes americanos al norte de Europa, a Portugal y al Mediterráneo. Respecto a esta última área, sorprende el escaso tráfico registrado. El progresivo establecimiento de oficinas consulares, primero en los puertos franceses (Marsella) y luego en los españoles, como Málaga y Alicante, para luego continuar por las costas italianas, indica el interés creciente de Estados Unidos por competir con holandeses, franceses e ingleses en el Mediterráneo, aprovechando los conflictos finiseculares; y justificaría el interés comercial y la presencia constante de los mercantes americanos en el Mediterráneo. La información recogida en la prensa española revela que esta presencia en los puertos españoles del litoral mediterráneo fue más importante de lo que la documentación aduanera americana insinúa. Parece, pues, que la navegación combinada entre varios puertos se impuso en el Mediterráneo (*shipping trade*), vendiendo en un puerto parte de su carga y comprando en ese puerto lo que se demandaba en otro y así sucesivamente. La frecuencia e importancia de este tráfico solo se podrá conocer a partir de la documentación de cada uno de los puertos en los que tocaron esos barcos. Esta fórmula comercial explicaría, por un lado la presencia de los barcos estadounidenses en los registros españoles y, por otro, su escasa aparición en los registros de aduana estadounidenses.

En tercer lugar, se produjeron cambios en el comercio entre Estados Unidos y España, tras la Independencia, algunos de ellos importantes, como el aumento considerable del tonelaje en todos los trayectos, predominando un tonelaje medio de 130 toneladas. Las embarcaciones que se movían en este tráfico eran pequeñas, con tripulaciones que oscilaban entre los 5 y 8 hombres, y por tanto baratas de mantener.

Las rutas en los años finales del siglo XVIII tendieron a volverse más complejas debido a las dificultades y necesidades impuestas por la guerra, y a las propias peculiaridades de los mercados y de los puertos a los que se dirigían, obligando a establecer un modelo de transporte basado en las múltiples escalas (*shipping trade*), que demostrará ser especialmente exitoso en la primera década del siglo XIX, pero que fue aprovechado en la década de los noventa del siglo XVIII en la intermediación en el comercio entre España y sus colonias, cuando se autorizó a los neutrales este comercio.

Y por último, las mercancías intercambiadas eran prácticamente, las mismas que antes de la Independencia. La penuria de comestibles en España justificaba las importantes cantidades de cereales y harinas que se importaron desde Filadelfia y otros puertos de los estados del sur de Estados Unidos; y de pescado, procedente de los puertos de Nueva Inglaterra. Este comercio también abasteció largamente

de duelas a España, tanto para su industria vitivinícola como para la costumbre que había de embarrilar todo tipo de alimentos y mercancías. La carga de los navíos que venían de Estados Unidos se componía también de importantes cantidades de productos coloniales, como azúcar, cacao, café y tabaco de las Indias Occidentales y de otros de las Indias Orientales. Los precios ascendentes de estos productos debido a la guerra y la intermediación legal e ilegal de los mercantes estadounidenses en el comercio entre España y sus colonias, justificaron su presencia en las bodegas de los barcos.

En los retornos, hubo, no obstante, algunos cambios. La sal siguió siendo un recurso muy demandado sobre todo por los puertos de Nueva Inglaterra, pero sobre todo se usaba como lastre. El vino, sería el mayor beneficiado con el fin de las restricciones fiscales impuestas por la legislación colonial. La demanda de vinos generosos, como el *sherry*, en los años noventa sería un buen reflejo de ello, así como de los cambios sociales que se produjeron en Estados Unidos.

BIBLIOGRAFÍA

- Appleby, J. (1982). «Commercial framing and the «agrarian myth» in the Early Republic», *Journal of American History*, 4, pp. 839-50.
- Carrasco-González, G. (2010). «La Délégation consulaire des États-Unis à Cadix au debut du XIXe siècle». En J. Úlbert (ed.), *Consuls et services consulaires au XIXe siècle*. Hamburg: DOBU Verlag.
- Carrasco-González, G. (2016). «El comercio de Estados Unidos con Cádiz entre 1788 y 1820; Tráfico portuario y consignatarios». En J.J. Iglesias y J.J. García Bernal (coords.) *Andalucía en el mundo Atlántico moderno: Agentes y escenarios*, Madrid: Sílex, 165-192.
- Carrasco-González, G. (2018). «Importaciones y comercialización de los vinos del Marco de Jerez en Estados Unidos (1791-1824). Investigaciones de Historia Económica, 14, 154-164.
- Carrasco-González, G. (2018). «La presencia de comerciantes estadounidenses en España a finales del Antiguo Régimen: La actividad mercantil y los negocios de Richard Worsan Meade (1804-1818)». *Chronica Nova*, 44, 153-175.
- Flaherty, R. N. (2014). *To «the most distant parts of the Globe»: Trade, Politics, and the Maritime Frontier in the Early Republic*. (Tesis doctoral), Universidad de Virginia.
- Updyke, F.A. (1915). *The diplomacy of the War of 1812*. Baltimore: John Hopkins University Press.
- Gilbert, G. N. (1977). «Baltimore's Flour Trade to the Caribbean, 1750-1815», *Journal of Economic History*. Vol. 37, 1, 249-251.
- Goldin, C. D. Y Lewis, F. D. (1980). «The role of exports in American economic growth during the Napoleonic wars, 1793 to 1807». *Explorations in Economic History*, 1, 6-25.
- Hunter, B. (2005). «Wheat, War, and the American Economy during the Age of Revolution». *The William and Mary Quarterly, Third Series*. Vol 62, 3, 505-526.

- Land, J., Eloranta J. Y Moreira, M. C. (2019). Trade and the new republic. American trade during the Napoleonic Wars, 1783-1830. En J. Eloranta, E. Golson, P. Hedberg y M. C. Moreira (eds.), *Small and Medium Powers in Global History. Trade, Conflicts, and Neutrality from the 18th to the 20th Centuries*, New York: Routledge, 29-51.
- Lydon, J. G. (1981). «The Massachusetts Fish Trade with Iberia, 1700-1773». *The New England Quarterly*. Vol, 45, 4, 539-582.
- Lydon, J. G. (2008). *Fish and Flour for Gold, 1600-1800: Southern Europe in the Colonial Balance of payments*, Recuperado de http://librarycompany.org/Economics/PDF%20Files/lydon_web.pdf
- Martínez Ruiz, J. I. (2005). «El Mercado internacional de cereales y harinas y el abastecimiento de la periferia Española en la segunda mitad del siglo XVIII: Cádiz entre la regulación y el mercado». *Investigaciones de Historia Económica*, 1, 45-79.
- Marzagalli, S. (2010). «American Shipping into the Mediterranean during the French Wars: A First Approach». *Research in Maritime History*, 44, 43-62.
- Marzagalli, S. (2019). «The United States and the Mediterranean during the French Wars (1793-1815)». En J. Eloranta, E. Golson, P. Hedberg y M. C. Moreira (eds.), *Small and Medium Powers in Global History. Trade, Conflicts, and Neutrality from the 18th to the 20th Centuries*, New York: Routledge, 53-72.
- McCusker, J. J. (2010). «Worth a War? The Importance of the Trade between British America and the Mediterranean». *Research in Maritime History*, 44, 7-24.
- North, D.C. (1961). *The economic growth of the United States, 1790-1860*, New York: W.W. Norton.
- Paine, R.D. (1912). *The Ships and Sailors of Salem. The Record of a brilliant Era of American achievement*. Chicago: McClurg & Co.
- Phillips, J. D. (1947). *Salem and the Indies. The Story of the Great Commercial Era of the City*. Boston: Houghton Mifflin Co.
- Pitkin, T. (1835). *A Statistical View of the Commerce of the United States of America*. New Haven: Durrie and Peck.
- Taylor, G. R. (1964). «American economic growth before 1840: An exploratory essay», *Journal of Economic History*. 4, 427-444.
- Williams, G.H. (2009). *The French Assault on American Shipping, 1793-1813. A History and Comprehensive Record of Merchant Marine Losses*. Jefferson, North Carolina: McFarland & Co.
- Wood, G. S. (2009). *Empire of liberty: A history of the early republic, 1789-1815*. Oxford: Oxford University Press.
- Zabala Uriarte, A. (1994). *Mundo urbano y actividad mercantil: Bilbao 1700-1810*. Bilbao: Bizkaia Kutxa.

APÉNDICES

APÉNDICE 1. Embarcaciones arribadas al Puerto de Cádiz según el «Diario de la Vigía» (1788-1799).

Nacionalidad	1788	1789	1790	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799
Españoles	383	370	289	339	197	294	261			48	158	303
Franceses	199	133	174	117	98	12				8	15	84
Portugueses	116	60	116	104	145	92	97				7	15
Suecos	47	6	6	25	20	42	45			27	15	24
Daneses	48	31	64	43	49	47	66			62	24	41
Venecianos	15	5	3	2	3	2				9		
Raguseos	22	14	18	22	11	4				2	4	1
Americanos	38	55	55	90	142	162	43			81	54	82
Holandeses	86	73	78	80	77	47	90					
Ingleses	215	231	153	181	202	330	219			0	0	0
Marroquies						3	11			288	107	60
otros	29	14	13	11	17	14	57			59	58	14
Total	1198	992	970	1014	961	1049	889			584	442	622

Fuente: Diario de la Vigía de Cádiz.

APÉNDICE 2. Número de barcos estadounidenses llegados a Bilbao procedentes de puertos en Estados Unidos según los libros de la avería, 1785-1798.

	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792	1793	1794	1795	1798	Total
Baltimore	1						1						2
Beverly	1	3		1	4	1						1	11
Boston	2	3	2	5	7	4	2	4	2	5	4	4	44
Filadelfia	1	3	1			3	1	1	1	2		2	15
Gloucester	2	2	6	8	7	5		1	2	2	1		36
Marblehead	4	8	9	15	13	12	10	9	23	20	16	5	144
Newport	1							3		1	1		6
Salem		1	6	7	8	11	8	6	6	1	13		67
New York				1	1	1				1			4
Newburyport					1	1							2
Nantucket												1	1
Charleston			1			1	2	1	8	5	5	1	24
Plymouth				1							2		3
Jersey			8	3	1	4	1	2	1	1			21
Total	12	20	33	41	42	43	25	27	43	38	42	14	380

Fuente: Zabala, 1994: 755-758.