

**Nadia Fernández de Pinedo Echevarría**

Licenciada por la Universidad del País Vasco. Becaria predoctoral (beca de Formación de Investigadores del Departamento de Educación y Cultura del Gobierno Vasco). Doctora en Historia. Becaria postdoctoral (University of Warwick). Libros publicados: *Las balanzas del comercio exterior de La Habana de 1803 a 1807*, U.P.V., Colección Inéditos de Historia, Bilbao, 2000; *El comercio exterior y la fiscalidad en Cuba, 1790-1864*, U.P.V., Bilbao, 2002. Entre otros artículos: «Commercial relations between USA and Cuba in times of peace and war, 1803-1807» en *Illes e Imperis*, nº 4, primavera 2001, pp. 5-23.; «La demande coloniale de tissus en laine: Cuba (1803-1864)» en «Wool: products and markets (13th to 20th century)», Schio, Valdalgno, Follina, Biella (octubre 2001), editado en las Actas del XIII Congress of the International Economic History Association (IEHA) de Buenos Aires; «El comercio del azúcar cubano en el mercado internacional», en las Actas del II Coloquio Internacional de Historia Social de Benicassim, (octubre 2001); *Azúcar y esclavitud en el Caribe: el final del trabajo forzado*, en prensa.

Entre fines del siglo XVIII y mediados del XIX, el tráfico entre España y Cuba experimentó primero una profunda crisis y, luego, una espectacular recuperación. Esta, cronológicamente, se sitúa en el segundo cuarto de siglo y se basó en el desarrollo de unos circuitos mucho más complejos que los de fines del siglo de las luces. Gracias a los derechos diferenciales de bandera *cubana y española*, la flota española dominó unas rutas a través de las cuales se llevaban a Río de la Plata productos agrícolas mediterráneos, allí se cargaba tasajo para Cuba y, desde esta isla, en lastre, se alcanzaban los EE.UU., donde a su vez se embarcaba algodón en rama, o se remontaba hasta Canadá a la búsqueda de bacalao y luego se retornaba a Europa. Los navíos españoles también transportaban harinas castellanas desde Santander y retornaban con coloniales o se dirigían a puertos británicos, alemanes y belgas con azúcar, café, cacao... desde donde, tal vez, unos volvían a Cuba con tejidos –linos– o a Santander con parecida carga. Frente a unas rutas tipo lanzadera –Cádiz-La Habana-Cádiz, por ejemplo– típicas de fines del siglo XVIII, a mediados del XIX, sin desaparecer éstas, se habían desarrollado unos trayectos mucho más complejos, que unían España con Río de la Plata, Cuba, Estados Unidos, puertos del Norte de Europa, sin olvidar el tráfico por el Golfo de México. Un anticipo de los navíos tramps sobre los que se cimentó en buena medida la fortuna de la flota a fines del novecientos.

Between the end of the 18<sup>th</sup> century and mid 19<sup>th</sup> century, the trade between Spain and Cuba experienced firstly, a deep crisis, and then a spectacular recovery. The latter was chronologically situated in the second quarter of the century and was based on the development of some circuits far more complex than those found towards the end of the Age of Enlightenment. Thanks to the Spanish and Cuban flag differential duty, the Spanish fleet dominated the routes that were employed to carry Mediterranean farming goods to Rio de la Plata. There, jerked beef was loaded to Cuba, and from this island, in ballast, they would reach the EE.UU., where raw cotton was embarked, or they would go up till Canada in search of cod, before returning to Europe. The Spanish ships would also carry Castilian flour from Santander and return with colonial products or head for British, German and Belgian ports with sugar, coffee, cocoa ... from where, possibly, some would come back to Cuba with textiles –linen– or to Santander, with similar cargo. In contrast to the typical 18<sup>th</sup> century routes such as 'shuttle' style (Cadiz-La Habana-Cadiz, for instance), more complex routes had developed by the mid 19<sup>th</sup> century, joining Spain with Río de la Plata, Cuba, United States, Northern Europe ports, as well as the trade through the Gulf of Mexico. This was the beginning of the tramp ships, upon which the wealth of the fleet was founded by the end of 19<sup>th</sup> century.

# Las bases de la recuperación de la flota mercante de altura española (1796-1850)

**Nadia Fernández de Pinedo  
Echevarría**

UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO

Este trabajo viene a corroborar las tesis ya señaladas por E. Fernández de Pinedo<sup>1</sup> y J. Alcalá-Zamora y Queipo de Llano<sup>2</sup>, de la recuperación del comercio con América y de la flota mercante de altura a partir de los años veinte del siglo diecinueve y hasta la década de los cincuenta. Como había señalado J. M. Valdaliso, «a mediados del siglo XIX la flota mercante española se encontraba mayoritariamente empleada en el tráfico con América»<sup>3</sup>. A esta situación se había llegado a través de un largo proceso, que comenzaba a fines del siglo XVIII, interrumpido por las guerras con Gran Bretaña y por la independencia de las colonias españolas, reiniciado a partir de mediados de los años treinta y que culmina hacia

<sup>1</sup> Fernández de Pinedo (1992b), pp. 53, 58, 64.

<sup>2</sup> Alcalá-Zamora y Queipo de Llano (1975), pp. 208-209, 212.

<sup>3</sup> Valdaliso (1995), p. 7.

1850. A través de tres cortes cronológicos, fruto del azar, ya que han dependido de la conservación en los archivos de ciertos documentos, se puede apreciar en buena medida el proceso en el que Cuba jugó un papel decisivo.

Los datos utilizados tienen su origen en los registros de entrada y de salida de buques en el puerto de La Habana en 1796<sup>4</sup>, 1824 y 1850, además de las balanzas de la Habana de los años 1803 y 1804<sup>5</sup>. Los de fines del siglo XVIII están en el Archivo General de Indias (A.G.I.), Santo Domingo, 2.165, y recogen, como los de fechas posteriores, el movimiento de buques por meses, el tipo de navío, su tonelaje muchas veces, la bandera, el nombre, el puerto de salida y el de destino y someramente la carga. Las cifras de 1824 y 1850 proceden del Archivo Nacional de Cuba, Miscelánea de libros 6.967 (1824) y 7.320 (1850) y facilitan también el puerto de destino del buque pero en el mismo texto, lo que permite esbozar las posibles rutas de los navíos, lo que no es posible con los datos de 1796 ya que las entradas y las salidas están en documentos diferentes y no pocas veces distintos barcos tienen el mismo nombre. En contrapartida, en 1796 se ofrecen mayores precisiones en cuanto a la carga (mieles, azúcar, ron, café, lastre, tabaco...), mientras que en 1824 y 1850, con raras excepciones, el cargamento aparece clasificado en tres grandes bloques —«víveres», «efectos» y tasajo, además de «en lastre»—. En este análisis sólo se han tenido en cuenta los buques españoles.

El hecho de que algunas embarcaciones tocaran más de un puerto antes de cruzar el Atlántico y que hicieran lo mismo al regreso plantea un pequeño problema a la hora de precisar el lugar de origen o de retorno en los datos de 1796, 1824 y 1850. Cuando los buques habían partido de Europa de más de un puerto o en América recalaban antes de atracar en La Habana en otro previo, se ha procedido a dividir el barco según los lugares que tocó, así un navío que salió de Barcelona y que completó su carga en Málaga se ha anotado como medio buque en la ciudad Condal y medio en la andaluza, de ahí la existencia de «fracciones» de buques. En todos los casos se ha eliminado el cabotaje<sup>6</sup> o los posibles puertos intermedios cubanos y de Puerto Rico. Y sólo se han tenido en cuenta los buques mercantes y los correos, no los de guerra y los corsarios.

### **Principales puertos españoles en el comercio con Cuba**

En 1796 atracaron en La Habana procedentes de puertos españoles 65,5 buques y salieron de dicho puerto con destino a España 145 (véase cuadro 1). Casi la mitad de los entrados en La Habana venían de puertos del sur de la Península y de Canarias (31) y salieron con ese destino el 51 por 100 (73,5). Detrás iban los puertos del Mediterráneo y del norte, unos y otros con parecida importancia. Cádiz era quien tenía mayores nexos con Cuba, seguido del complejo Barcelona-Málaga y de La Coruña o Santander en el norte<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> España declaró la guerra a Gran Bretaña el 7 de octubre de 1796.

<sup>5</sup> Fernández de Pinedo Echeverría (2001b).

<sup>6</sup> Algunas disparidades se explican porque buques que habían entrado procedentes de la navegación de altura, y se han tenido en cuenta pasaban al cabotaje a la salida y en este caso no se han considerado.

<sup>7</sup> La importancia de La Habana para Cádiz a finales del siglo XVIII (1778-1797) ya ha sido resaltada por M. A. Bernal: frente a Veracruz, La Habana «tenía la primacía por el número de barcos, con el 25% del total», pero por detrás del puerto mexicano en el número de escrituras. Bernal (1992). *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla-Madrid, p. 390. También para Málaga, Cuba tomó importancia a fines del siglo XVIII, Gámez Amián (1994). *Málaga y el comercio colonial con América (1765-1820)*, Málaga, p. 70. Según esta autora, algunos productos malagueños también salían por Cádiz, pp. 72-73.

**Cuadro 1. Navíos españoles entrados en La Habana procedentes de España en 1796 y puerto de regreso español**

Puertos	Entrados	Porcentaje	Salidos	Porcentaje
Barcelona	2,5		21	
Alicante			1	
Cartagena	1			
Málaga	14		19,5	
<b>Mediterráneo</b>	<b>15,5</b>	<b>23,66</b>	<b>41,5</b>	<b>28,62</b>
Cádiz	21		63,5	
Sevilla	2		3	
Tenerife			1	
Canarias	8		6	
<b>Sur y Canarias</b>	<b>31</b>	<b>47,33</b>	<b>73,5</b>	<b>50,69</b>
La Coruña	10		11,5	
Santander	9		18,5	
<b>Norte</b>	<b>19</b>	<b>29,01</b>	<b>30</b>	<b>20,69</b>
<b>Total</b>	<b>65,5</b>	<b>100</b>	<b>145</b>	<b>100</b>

FUENTE: Elaboración propia a partir de las fuentes citadas en el texto.

Del puerto gaditano salían vinos, caldos, géneros, frutos, ropa, al igual que de Barcelona o Málaga. De Santander cerveza, productos siderúrgicos (entre ellos utensilios para ingenios), géneros, pero sobre todo harinas. Por el contrario en el caso de La Coruña, con excepción de un navío cargado de vino, todos iban con pliegos del real servicio. El regreso a Barcelona, Málaga, Cádiz y Santander lo efectuaban con azúcar, pero también con cueros, palo, tabaco o pesos. A La Coruña, como a la ida, volvían, excepto un par de mercantes con azúcar y palo tinte, con pliegos del real servicio.

Además de unir España y La Habana, parte de la flota española realizaba otros itinerarios (véanse cuadros 2, 3 y 4). En 1796, el 59 por 100 de los buques españoles salidos de La Habana (salidas) y el 65 por 100 de los entrados (entradas) que no vinculaban este puerto con la metrópoli navegaban por el Caribe y el Golfo de México y sobre todo unían Nueva España con La Habana. Así pues mayoritariamente, la marina española navegaba entre territorios imperiales.

## Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, n° 3-4

**Cuadro 2. 1796. Navios españoles entrados en La Habana con origen en puertos no españoles**

Puertos de origen	Entrados	%	Puertos de origen	Entrados	%
«Europa»			Honduras	1	
Hamburgo			Omoa		
<b>Europa total</b>	<b>0</b>		Truxillo	9	
Filadelfia	2		<b>Honduras total</b>	<b>10</b>	4,23
New Port	1		Puerto Vello		
Charleston	6		<b>Panamá total</b>	<b>0</b>	
N. Orleans	45		Cartagena I.	16,5	
Panzácola	6		<b>Colombia total</b>	<b>16,5</b>	6,98
Florida	9		La Guayra	1	
<b>"USA" total</b>	<b>69</b>	29,17	Maracaibo		
Campeche	44		Nueva Barcelona	8	
Catoche cabo	1		Cumaná	1	
Río Lagarto	2		Puerto Cabello	1	
Cantoy, el			<b>Venezuela total</b>	<b>11</b>	4,65
Omoa	1		Río Tinto		
Tabasco	1		<b>Brasil total</b>	<b>0</b>	
Tampico	1		Buenos Aires	2	
Veracruz	37		Montevideo	11	
<b>México total</b>	<b>87</b>	36,79	<b>Río Plata total</b>	<b>13</b>	5,50
Barlovento Islas			costa África		
Canal Viejo	1		costa Guinea		
Jamaica	5		<b>África total</b>	<b>0</b>	
St <sup>o</sup> Domingo	7+11		colonias extranjeras		
St. Thomas	1		<b>Varios total</b>	<b>0</b>	
S. Cruz (Din.)	1				
Trinidad isla	4				
<b>Caribe total</b>	<b>30</b>	12,68	<b>TOTAL</b>	<b>236,5</b>	100

FUENTE: Elaboración propia.

NOTA: St<sup>o</sup> Domingo 11, Bayajá (Haití): 7.**Cuadro 3. 1796. Navios españoles entrados y salidos en y de La Habana con origen y destino en puertos no españoles, por grandes áreas, resumen de los cuadros 2 y 4**

Áreas	Entradas	Porcentaje	Salidas	Porcentaje
Europa	0	0	3	1,52
«USA»	69	29,17	62	31,47
Caribe-G. Mx	154,5	65,33	117	58,88
Brasil	0	0	1	0,51
Río de la Plata	13	5,5	3	1,52
África	0	0	4	2,03
Otras	0	0	7	3,56
<b>Total</b>	<b>236,5</b>	<b>100</b>	<b>197</b>	<b>100</b>

FUENTE: Elaboración propia.

NOTA: otras = colonias extranjeras, sin detallar.

Pero quizá lo más interesante de los datos de 1796 sea que están señalando el inicio de nuevas rutas, rutas que las guerras contra Gran Bretaña y la independencia de las colonias continentales americanas eclipsarán durante unos largos años, desplazada la marina española por la estadounidense, pero que a mediados del siglo XIX serán de gran importancia. Por un lado y en primer lugar, la derrota que unía La Habana con puertos de los EE.UU., o que lo serán en un futuro cercano, que a la entrada suponían el 29 por 100 de los navíos y a la salida el 31 por 100, es decir, casi un tercio. Aún muchos de esos puertos (Nueva Orleans,...) pertenecían al imperio español, pero incluso sin el algodón en rama\* el futuro sur de Norteamérica tenía fuertes nexos con La Habana. De Nueva Orleans y Panzacola (Pensacola) se traía, so-

**Cuadro 4. 1796. Navíos españoles salidos de La Habana con destino a puertos no españoles**

Puertos	Salidos	%	Puertos	Salidos	%
«Europa»	1		Honduras	1	
Hamburgo	2		Omoa	2	
<b>Europa total</b>	<b>3</b>	<b>1,52</b>	Truxillo	8	
Baltimore	1		<b>Honduras total</b>	<b>11</b>	<b>5,58</b>
Nueva York	4		Puerto Vello	2	
Charleston	1		<b>Panamá total</b>	<b>2</b>	<b>1,02</b>
N. Orleans	43		Cartagena I.	11	
Panzácola	4		<b>Colombia total</b>	<b>11</b>	<b>5,58</b>
Florida	9		La Guayra	4	
<b>“USA” total</b>	<b>62</b>	<b>31,47</b>	Maracaibo	2	
Campeche	46		Nueva Barcelona	2	
Catoche cabo	1		Cumaná		
Río Lagarto			Puerto Cabello		
Cantoy, el	1		<b>Venezuela total</b>	<b>8</b>	<b>4,06</b>
Omoa			Río Tinto	1	
Tabasco	1		<b>Brasil total</b>	<b>1</b>	<b>0,51</b>
Tampico			Buenos Aires		
Veracruz	23		Montevideo	3	
<b>México total</b>	<b>72</b>	<b>36,55</b>	<b>Río Plata total</b>	<b>3</b>	<b>1,52</b>
Barlovento Islas	1		costa África	2	
Canal Viejo			costa Guinea	2	
Jamaica	2		<b>África total</b>	<b>4</b>	<b>2,03</b>
St <sup>o</sup> Domingo	4+1		colonias extranjeras		
St. Thomas	3		<b>Varios total</b>	<b>7</b>	<b>3,56</b>
S. Cruz (Din.)					
Trinidad isla	2				
<b>Caribe total</b>	<b>13</b>	<b>6,60</b>	<b>TOTAL</b>	<b>197</b>	<b>100</b>

FUENTE: Elaboración propia.

NOTA: St<sup>o</sup> Domingo 4, Bayajá (Haiti): 1.

\* Maluquer de Motes (1994), p. 61.

**Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, n° 3-4**

bre todo en esta época, cortes de cajas y en menor medida menestras, brea y alquitrán; de Nueva York y Filadelfia harinas. Retornaban con azúcar, aguardiente, pliegos del real servicio... Luego está la «ruta del tasajo», muy modesta aún (5,5 por 100 a la entrada y 1,52 por 100 a la salida), como también lo era para los buques españoles la ida a las costas de África a por esclavos (un 2 por 100 de las salidas). Finalmente una ruta a fines del siglo XVIII casi invisible, La Habana puertos del NO de Europa y en concreto Hamburgo, pero que para estas fechas no resultaba desconocida para una pequeña parte de la flota española que tocaba en La Habana.

Mientras que en 1796 y en 1824 y 1850, la denominación de las mercancías resulta poco concreta, las balanzas de los años de paz de 1803 y 1804 son particularmente detalladas en este terreno y además permiten precisar el peso relativo de los puertos españoles en sus relaciones con Cuba, medido no a través del número de buques sino del valor y el tipo de la carga<sup>9</sup>.

En estos dos años de paz, los puertos del sur de España<sup>10</sup>, en valor, fueron los que más mercancías mandaron a La Habana –el 42,81 por 100–, seguidos por los del Mediterráneo –29,78 por 100– y ya muy por detrás por los del Norte –18,12 por 100– y los canarios –8,29 por 100–.

Mientras que en el sur, Cádiz concentraba de forma abrumadora el comercio de exportación a La Habana y en cierto modo en el norte también Santander, en el Mediterráneo por muy poco Barcelona iba por delante de Málaga y no lejos les seguía Tarragona. Por puertos, Cádiz era el primero (43,81 por 100), seguido de lejos por Santander (13,91 por 100), Barcelona (10,76 por 100), Málaga (10,44 por 100) y «Canarias» (8,29 por 100) (véase cuadro 5).

**Cuadro 5. Valor medio de las exportaciones españolas a La Habana (1803-1804) en pesos y por puertos de salida. Balanzas de 1803 y 1804**

Puertos	Pesos	Porcentaje	Puertos	Pesos	Porcentaje
Barcelona	385.694	10,76	La Coruña	121.101	3,38
Tarragona	245.157	6,84	Vigo	8.721	0,24
Málaga	374.107	10,44	Gijón	20.975	0,59
Mallorca	27.723	0,77	Santander	498.469	13,91
Alicante	34.101	0,95	<b>Norte</b>	<b>649.267</b>	<b>18,12</b>
Cartagena	372	0,01	Cádiz	1.534.492	43,81
<b>Mediterráneo</b>	<b>1.067.156</b>	<b>29,78</b>	Sevilla	35.439	0,99
Canarias	297.101	8,29	<b>Sur</b>	<b>1.569.931</b>	<b>43,81</b>
<b>Canarias</b>	<b>297.101</b>	<b>8,29</b>	<b>TOTAL</b>	<b>3.583.462</b>	<b>100</b>

FUENTE: Elaboración propia.

NOTA: No anotados los decimales (reales plata), pero sí tenidos en cuenta en las sumas totales y en el cálculo de los porcentajes.

<sup>9</sup> Fernández de Pinedo Echevarría (2001a), p. 5. Estos son además años enmarcados en la fase «de recuperación coyuntural entre 1802-1804 y 1809-1811». Bernal (1992), op. cit., p. 389.

<sup>10</sup> Fernández de Pinedo Echevarría (2000b), p. 11.

**Cuadro 6. Productos exportados por puertos españoles a La Habana, en pesos, media 1803-1804**

Productos	Barcelona	Santander	Málaga	Cádiz	Canarias	España
textiles	60.442	202.860	24.452	744.737	18.481	1.114.822
Manufacturas varias	90.220	149.914	76.739	152.916	37.205	577.643
<b>Manufacturas total</b>	<b>150.662</b>	<b>352.774</b>	<b>101.190</b>	<b>897.653</b>	<b>55.686</b>	<b>1.692.465</b>
viveres	235.429	145.246	272.431	633.541	216.570	1.882.717
vario	1.130	447	282	3.347	38	8.281
<b>total</b>	<b>387.225</b>	<b>498.469</b>	<b>373.907</b>	<b>1.534.547</b>	<b>272.297</b>	<b>3.583.462</b>
<b>porcentaje</b>	<b>10,80</b>	<b>13,91</b>	<b>10,43</b>	<b>42,82</b>	<b>7,60</b>	<b>100</b>

FUENTE: Elaboración propia.

Desgraciadamente, la fuente no diferencia entre bienes nacionales y extranjeros exportados. Pero se sabe<sup>11</sup> que por el puerto gaditano y en parte también por Santander y Málaga salían muchos productos manufacturados foráneos, frente a Barcelona, en donde predominaban los nacionales. En cambio, cabe suponer que prácticamente todos los víveres eran de origen español.

**Cuadro 7. Productos exportados por puertos españoles a La Habana, media 1803-1804, en porcentajes**

Productos	Barcelona	Santander	Málaga	Cádiz	Canarias	España
textiles	15,61	40,70	6,54	48,53	6,79	31,11
Manufacturas varias	23,30	30,07	20,52	9,96	13,66	16,12
<b>Manufacturas total</b>	<b>38,91</b>	<b>70,77</b>	<b>27,06</b>	<b>58,50</b>	<b>20,45</b>	<b>47,23</b>
viveres	60,80	29,14	72,86	41,29	79,53	52,54
vario	0,29	0,09	0,08	0,22	0,01	0,23
<b>total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

FUENTE: Elaboración propia.

<sup>11</sup> García-Baquero (1972), p. 164 y del mismo autor (1976), pp. 329-330; Gámez Amián (1994), p. 63; Delgado Ribas (1992), pp. 106-107; Miguel López (1994), p. 70 y ss.

Tanto en las exportaciones de víveres como de manufacturas, Cádiz estaba a la cabeza, muy por delante de los demás puertos (véase cuadros 6 y 7). Entre los víveres, en los cinco puertos escogidos, los granos y los caldos eran los bienes más enviados a La Habana, sobre todo los últimos. Llama la atención la importancia de los caldos –vinos, aguardiente...– en el caso de Barcelona y el de los granos en Cádiz, muy por delante de Santander en estas fechas. En el caso de las manufacturas no destacan las textiles (excepto en Cádiz) probablemente debido a que eran las mercancías más contrabandeadas en Cuba. Dentro del textil sobresale la lencería, seguida de lejos por la seda. Estos datos, al menos por lo que respecta al comercio de España con La Habana, ponen de relieve la escasa importancia de los tejidos de algodón enviados a las colonias. Si nos fijamos en Barcelona, en donde cabe suponer que casi todo el textil exportado era autóctono<sup>12</sup>, el de lino representaba el 72,82 por 100, el de seda el 16,19 por 100 y el de algodón un modesto 6,72 por 100. Las balanzas de comercio de la Isla posteriores remacharán el predominio durante muchos años de la lencería entre los textiles importados y consumidos. Las colonias de zonas tropicales demandaban, más que cotonías, lienzo; quizá así se explique el carácter colonial adquirido por puertos como Bremen o Hamburgo, lugares de salida de los linos alemanes. En todo caso, con los datos de principios del siglo XIX, la demanda colonial de tejidos de algodón no parece haber tenido importancia, al menos vista desde Cuba<sup>13</sup>. Por el contrario parece haber resultado, relativamente, más importante la de otros bienes como el jabón, el papel, la ferretería o los artículos de metal. Para los puertos mediterráneos y del sur, los dos primeros y para Santander, tras quien se ocultaba la siderometalurgia vasca, los dos últimos. La villa cántabra fue utilizada por los comerciantes vascos para enviar productos de las ferrerías a las colonias, dado que el comercio directo con América les estaba vedado a causa del peculiar sistema aduanero vasco<sup>14</sup>.

A la vista de estos datos, no parece que el término «frutos» con el que figuran cargados en 1824 y 1850 muchos de los buques españoles salidos de España resulte poco preciso. Cuando el comercio exterior cubano se abra a los extranjeros, las reexportaciones de productos manufacturados por parte de España terminó, y la mayor parte de los productos enviados a Cuba fueron de origen agrícola. De hecho ya en 1803-1804 el 61 por 100 de las exportaciones efectuadas por Barcelona consistían en víveres, el 73 por 100 de las de Málaga y el 80 por 100 de las de Canarias. En Barcelona el 51 por 100 de las exportaciones totales se componía de caldos, en Málaga el 31 por 100, el 20 por 100 en Cádiz y el 57 por 100 en Canarias (cuadro 7).

<sup>12</sup> Pero en el caso de los lienzos, podría tratarse de reexportaciones de tejido importado en crudo y pintado en Barcelona.

<sup>13</sup> Delgado Ribas (1993), pp. 61-83. Para los tejidos de lino alemanes salidos por Hamburgo a fines del siglo XVIII con destino a América hispana, carta de M.J. Azanza a Floridablanca, 12.9.1786, en Von Hans Pohl (1963), p. 287. «Según los informes que he tomado, el comercio de exportación que se hace desde aquel puerto [Hamburgo] para España puede computarse anualmente en el valor de cinco millones de Pesos de a ocho Reales de plata, y los renglones principales de este comercio son la lencería de Silesia y Saxonia, el cobre de Mansfeld y otras partes, y la cera del Norte. La extracción del primero de estos artículos ha ido creciendo en los últimos años a proporción del considerable aumento que han tenido los abastos y consumos de nuestras posesiones Americanas».

<sup>14</sup> Fernández de Pinedo (1974), pp. 335, 338, 384. No sólo Santander fue vía de salida, sino también y a veces sobre todo Cádiz. Uriarte Ayo (1988), cuadros nº 30-31, pp. 198-202 y 210, con cantidades concretas para La Habana ya desde 1772-1788, y Carrión Arregui (1991), pp. 109-112.

Como sucedía con las exportaciones, Cádiz controlaba prácticamente todas las importaciones del Sur y era el primer puerto español. En el Mediterráneo, Barcelona (con un 19,72 por 100) eclipsaba al resto (Málaga, Tarragona, Mallorca, Alicante y Tortosa), pero a gran distancia del puerto gaditano Santander era el tercer puerto en importancia, sin que La Coruña le hiciera sombra<sup>15</sup> (cuadro 8). Se dibuja a principios del siglo diecinueve, en el peso relativo de las importaciones, un orden que, con retoques, se mantendrá a lo largo de la primera mitad del siglo diecinueve: Cádiz a la cabeza, y detrás, a cierta distancia, Barcelona y Santander o Santander y Barcelona, pero cada vez más próximos al puerto andaluz. En el caso de la Ciudad Condal, en estas fechas, en las exportaciones a Cuba no destacaba sobre Málaga (cuadro 6) y discretamente sobre Tarragona, pero en las importaciones se había convertido en el primer puerto español del Mediterráneo, probablemente porque su red de distribución de coloniales era más extensa que la malagueña, y porque no se veía afectada por la competencia de Cádiz, lo que sí le debía acontecer a Málaga en el mercado andaluz (cuadro 8).

**Cuadro 8. Productos exportados por La Habana a principales puertos españoles, en pesos, media 1803-1804**

Productos	España	Barcelona	Santander	Málaga	Cádiz	Canarias
oro	42.103	7.991	1.250	3.040	27.092	280
plata	975.455	257.662	59.667	70.437	261.571,5	242.175
prods. quim	358.991	24.806	36.275	5.134	283.187,5	2.282,5
coloniales	3.361.802	652.736	536.642	142.730,5	1.753.780,5	52.681,5
resto	188.145	28.796	7.726	3.877	96.759	38.147,5
<b>total</b>	<b>4.926.496</b>	<b>971.991</b>	<b>641.560</b>	<b>225.218,5</b>	<b>2.422.390</b>	<b>335.566,5</b>
porcentaje	100	19,72	13,02	5,57	49,17	6,81

FUENTE: Elaboración propia.

Como cabía esperar, la mayor parte de las exportaciones cubanas a España estaban compuestas por coloniales, encabezados por el azúcar; detrás le seguían los productos colorantes –palo brasil... (considerados como productos químicos)–, que por lo general consistían en reexportaciones. En cifras absolutas de valor, Cádiz, una vez más, era el puerto que más coloniales y productos tintóreos importaba. Buena parte de estos últimos sin duda destinados a ser reexportados. Luego le seguía Barcelona y de cerca Santander. Tanto Málaga como «Canarias» tenían una importancia menor (cuadros 8 y 9).

Pero además de productos agrícolas, Cuba enviaba a España metales preciosos. En 1803/4 el 20 por 100 de sus envíos a la metrópoli en valor consistían en oro y sobre todo en plata. Cádiz, Barcelona y Canarias, por este orden, pero casi con cifras parecidas, en torno al cuarto de millón de piastras cada uno al año, fueron los principales receptores de metales preciosos de origen cubano. En el caso de la Ciudad Condal reflejaban verosímelmente el resultado de una balanza comercial po-

<sup>15</sup> En 1802 se liquida el tráfico privilegiado al incorporar los correos a la Armada. Alonso Álvarez (1987), p. 172.

**Cuadro 9. Productos exportados por La Habana a principales puertos españoles de llegada, en pesos, media 1803-1804, en porcentajes**

Productos	España	Barcelona	Santander	Málaga	Cádiz	Canarias
oro	0,85	0,82	0,19	1,35	1,12	0,08
plata	19,80	26,51	9,30	31,28	10,80	72,17
prods. quim	7,29	2,55	5,65	2,28	11,69	0,68
coloniales	68,24	67,15	83,65	63,37	72,40	15,70
resto	3,82	2,97	1,21	1,72	3,99	11,37
<b>total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

FUENTE: Elaboración propia.

sitiva y como indica J. M. Delgado la repatriación de capitales<sup>16</sup>; en Cádiz y Canarias tal vez destinados al pago de productos manufacturados extranjeros enviados a Cuba (cuadros 8 y 9).

Mediados de los años veinte es la época de mayores dificultades para la marina española en aguas americanas, debido a la piratería y al corsarismo. Frente a los 302 navíos españoles entrados en La Habana y los 342 salidos en 1796, en 1824 sólo lo hicieron 180 y 178 respectivamente. En 1824 entraron en La Habana procedentes de España 66 navíos. Un 38 por 100 venía del Mediterráneo, un 39 por 100 del Sur y de Canarias y un 23 por 100 del Norte. Cádiz, con 17 navíos, seguía en el primer lugar, seguido de Barcelona con 14 y Santander con 9 u 11 si añadimos los de Soto de la Marina. Su carga, en todos los casos, estaba constituida por «frutos». El destino de los retornos en dicho año no fue muy diferente: un 36 por 100 regresó a puertos mediterráneos, un 40 por 100 a los del Sur y Canarias y un 24 por 100 a los del norte. A la cabeza Cádiz, con 21 buques, seguido por Barcelona con 17 y en tercer lugar La Coruña con 9 (véase cuadro 10). La fuente no precisa ni vagamente la carga de los navíos cuando salían, excepto si lo hacían en lastre.

A pesar de los riesgos, una buena parte de la flota española navegaba por aguas americanas. Sin tener en cuenta los que entraron de Cuba, de Puerto Rico, de la mar o sin origen preciso, en 1824 ciento catorce embarcaciones españolas arribaron a La Habana procedentes de puertos Americanos. Un 62 por 100 de México, sobre todo de Sisal y Campeche (47+8); Veracruz y su alternativa San Juan de Ulúa tuvieron una importancia pequeña (2+5), sin duda debido a la guerra de independencia de Nueva España. Un 20 por 100 procedía de los EE.UU., buena parte de Baltimore y Filadelfia. Islas del Caribe y Honduras se llevaban un 8 por 100 cada una. Sólo un navío, una goleta, procedía de África y curiosamente de Madagascar y oficialmente en lastre (véase cuadro 11).

En México habían cargado sobre todo «efectos» y unos pocos navíos «frutos», palo, mulas o cera y alguno procedente de S. Juan de Ulúa plata. De EE.UU., los que venían de Baltimore, Filadelfia y Nueva Orleans traían víveres y harinas; sólo el originario de Charleston entró en «lastre» y salió para África, lo que sugiere su implicación en el tráfico de esclavos. Los de Honduras arribaron con «frutos» y

<sup>16</sup> Según Josep Maria Delgado Ribas tuvo lugar un «proceso de repatriación de caudales indianos especialmente acusado a partir de 1803». Delgado Ribas (1982), pp. 152-153.

**Cuadro 10. Navíos españoles entrados en La Habana procedentes de España en 1824 y puerto de regreso español**

Puerto	Origen	%	Destino	%
Barcelona	14		17	
Tarragona	1			
Mallorca	1			
Cartagena	1		1	
Málaga	8		1	
<b>Mediterráneo</b>	<b>25</b>	<b>37,88</b>	<b>25</b>	<b>35,71</b>
Cádiz	17		21	
Sevilla	1			
Gibraltar	1		1	
Canarias	2,5		3	
Tenerife	3		3	
Lanzarote	1			
<b>Sur y Canarias</b>	<b>25,5</b>	<b>38,64</b>	<b>28</b>	<b>40</b>
Vigo			1	
La Coruña	4		9	
Gijón	0,5			
Santander	9		7	
Soto de la M.	2			
<b>Costa Norte</b>	<b>15,5</b>	<b>23,48</b>	<b>17</b>	<b>24,29</b>
<b>TOTAL</b>	<b>66</b>	<b>100</b>	<b>70</b>	<b>100</b>

FUENTE: Elaboración propia.

«efectos». En cambio los de St. Thomé y Curazao entraron oficialmente en «lastre», indicio de su participación en el tráfico negrero que tenía como base las colonias de Dinamarca (St. Thomé) y Holanda (Curazao) ya que probablemente habían depositado clandestinamente su carga humana en algún lugar de la costa. Los destinos no eran muy diferentes. Un 46 por 100 fue a México, mayoritariamente a Sisal y Campeche, un 21 por 100 a islas del Caribe o zonas colindantes y sobre todo al St. Thomé danés. Seguía como punto de retorno los EE.UU. con un 19 por 100 (diez navíos a puertos del NE y otros tantos a los del sur). Como en el caso de los buques que partieron hacia España, no se facilita la carga, pero de los veinte navíos que fueron a puertos de Norteamérica, en ocho se aclara que lo hicieron en lastre (2 a Baltimore, 2 a Filadelfia y 4 a Nueva Orleans). De los siete navíos que fueron al Continente Negro, uno tuvo como destino oficial Madagascar, dos «África» y cuatro Cabo Verde. Para estas fechas, los esclavos llevados en navíos españoles para la isla de Cuba parecen haberse repartido entre el abastecimiento indirecto a través de islas del Caribe y más o menos directamente de África (Madagascar, islas de Cabo Verde...).

Un cuarto de siglo después, el panorama había cambiado sustancialmente. Los buques españoles salidos de puerto español y arribados a La Habana habían

**Cuadro 11. Navíos españoles entrados en La Habana procedentes de puertos no españoles y puerto de regreso no español, en 1824**

Puerto	Origen	%	Destino	%
Baltimore	9		7	
Filadelfia	4		3	
Charleston	1		2	
Nueva Orleans	9		8	
<b>USA total</b>	<b>23</b>	<b>20,18</b>	<b>20</b>	<b>18,52</b>
Laguna	6		4	
Campeche	8		9,5	
Sisal	47		34,5	
Mérida	1			
Tabasco	1			
Tampico	1			
S. J. de Ulúa	5		2	
Veracruz	2			
<b>México total</b>	<b>71</b>	<b>62,28</b>	<b>50</b>	<b>46,29</b>
Truxillo	3		3	
Omoa	6		5	
<b>Honduras total</b>	<b>9</b>	<b>7,89</b>	<b>8</b>	<b>7,41</b>
Antigua, isla	1			
Cayo Blanco			1	
Cayo Hueso	2		1	
Isla del Príncipe			6	
Puerto Príncipe			1	
St. Thomas	6		14	
Curazao	1			
<b>Antillas total</b>	<b>10</b>	<b>8,77</b>	<b>23</b>	<b>21,30</b>
África			2	
Cabo Verde			4	
Madagascar	1		1	
<b>África total</b>	<b>1</b>	<b>0,88</b>	<b>7</b>	<b>6,48</b>
<b>TOTAL</b>	<b>114</b>	<b>100</b>	<b>108</b>	<b>100</b>

FUENTE: Elaboración propia.

aumentado de forma notable, así como los que retornaban a España. Como se puede apreciar en el cuadro 12 en 1850 salieron de puertos españoles con destino a La Habana 306 navíos y de ellos regresaron también a puerto español 190. Santander fue el que más naves envió (ochenta y nueve, el 29 por 100), seguido por Barcelona (sesenta y dos, el 20 por 100) y por Cádiz (cincuenta y tres, el 17 por 100)

y muy por detrás La Coruña. De los 190 navíos españoles que volvieron a la Península, el 38,46 por 100 lo hicieron a puertos del sur y de Canarias; el 33,97 por 100 a puertos del Norte y un 27,56 por 100 a los del Mediterráneo. En los retornos, Cádiz recuperaba la cabeza con 60 naves (el 32 por 100) y distantes Santander (treinta y tres, el 17 por 100) y Barcelona (veintinueve, el 15 por 100).

**Cuadro 12. Navíos españoles entrados en La Habana procedentes de España en 1850 y puerto de regreso español**

Puerto	Origen	Porcentaje	Destino	Porcentaje
Barcelona	62,5		29,16	
Palamós	0,5		0	
Tarragona	0,5		0	
Valencia	0		1,5	
Alicante	1		2,66	
Mallorca	21		0	
Ibiza	2,5		0	
Málaga	19		2,5	
Estrecho	0		12	
<b>Mediterráneo</b>	<b>107</b>	<b>34,97</b>	<b>52,32</b>	<b>27,56</b>
S. Sebastián	4,5		4,5	
Bilbao	10		2,5	
Santander	89		33	
Santoña	0,5		0,5	
Avilés	4		1	
Gijón	3		3	
La Coruña	12,5		11,5	
El Ferrol	0		1,5	
Vigo	4		7	
<b>Costa Norte</b>	<b>127,5</b>	<b>41,67</b>	<b>64,5</b>	<b>33,98</b>
Cádiz	53,5		60	
Sevilla	1		5	
Canarias	11		6	
Palma (C.)	1		0	
Tenerife	4,5		2	
Orotava	0,5		0	
<b>Sur y Canarias</b>	<b>71,5</b>	<b>23,36</b>	<b>73</b>	<b>38,46</b>
<b>TOTAL</b>	<b>306</b>	<b>100</b>	<b>189,82</b>	<b>100</b>

FUENTE: Elaboración propia.

Estas diferencias, como luego veremos, se debían a la diversa derrota de las flotas de unos y otros puertos, dado que muchos de los navíos catalanes y santanderinos realizaban cuando menos un itinerario triangular, unos tocando en puertos del sur de los EE.UU., otros en los de la Europa del NO antes de recalar en el

**Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, n° 3-4**

puerto de partida. Este hecho tiende a minimizar la importancia que para Barcelona<sup>17</sup> y Santander tenía el comercio con Cuba; sin los viajes a las Antillas españolas, la flota catalana no hubiera podido controlar el transporte de algodón en rama de Norteamérica y sin regresar de Cuba a puertos del NO de Europa tampoco los santanderinos hubieran podido mandar tantas harinas a la Isla.

**Cuadro 13. Navíos españoles entrados en La Habana procedentes de puertos no españoles en 1850**

Puerto	Nº Navíos	Porcentaje	Puerto	Nº Navíos	Porcentaje
Aalesund	1		Trinidad	6,5	
Bremen	3		Barahona	0,5	
Hamburgo	13		Veracruz	19	
Amberes	5		Tampico	7	
Glasgow	2		Tabasco	4	
Liverpool	29		Sisal	21	
Londres	3		Campeche	6	
Burdeos	4,5		Trujillo	4	
Le Havre	7		Honduras	5	
Marsella	0,5		Nueva Barcelona	3	
Génova	2		Río Grande	1	
<b>Europa total</b>	<b>70</b>	<b>32,74</b>	Pernambuco	1	
Charleston	2		Marañón	4	
Nueva Orleans	1		Bs. Aires	46,5	
Savannah	1		Buceo	8	
Halifax	2		<b>Amª C. y S.</b>	<b>136,5</b>	<b>64,24</b>
<b>Amª Norte</b>	<b>6</b>	<b>2,82</b>	<b>TOTAL</b>	<b>212,5</b>	<b>100</b>

FUENTE: Elaboración propia.

Frente a lo que había sucedido en 1796 y 1824, en 1850 el número de buques españoles que habiendo tocado en La Habana no salía de o no retornaba a España era inferior al que procedía de o volvía a puertos españoles. De los navíos españoles entrados en La Habana procedentes de puertos no españoles, un 34 por 100 provenía de Europa, un 3 por 100 de EE.UU. y Canadá y un 63 por 100 de Centro y Sudamérica. En Europa, los puertos alemanes de Bremen y sobre todo de Hamburgo, eran los más frecuentados. Estados Unidos y Canadá habían perdido importancia. En el resto de América destacaba la ruta del tasajo (Buenos Aires a la cabeza, y Buceo), controlada ya por la flota española, y tras ella los puertos mexicanos de Veracruz y de la zona de Campeche y de Yucatán (Sisal, Tabasco...) (véase cuadro 13).

Por lo que respecta a los retornos (véase cuadro 14), los navíos españoles que volvían a Europa se dirigieron al Reino Unido (42), ciudades alemanas (41), Francia (38) y Bélgica (25). En América central y del sur, fueron preferentemente a puer-

<sup>17</sup> «Reducidas las relaciones á las dos Antillas de Cuba y Puerto Rico, magnífico residuo de anteriores dominios, son sin embargo los dos principales puntos de salida del comercio barcelonés, aun después de haber reanudado relaciones con todos los países de la América del Sur». Figuerola, Laureano (1849, reedit.1968), p. 250.

**Cuadro 14. Buques españoles salidos de La Habana en 1850 con destino a puertos no españoles**

Puerto	Nº Navíos	Porcentaje	Puerto	Nº Navíos	Porcentaje
Bremen	10		Trinidad B	1	
Hamburgo	31		Campeche	11	
Amberes	22		Cárdenas	5	
Gante	3		Sisal	9	
Cowes	14		Tabasco	4	
Falmouth	8		Tampico	6	
Guernesey	5		Veracruz	18	
Londres	13		Guatemala	1	
Plymouth	1		Honduras	5	
Génova	3		Trujillo	4	
Liorna	1		Chagres	2	
Trieste	8,5		La Guayra	2,5	
Marsella	38		Nueva Barcelona	1	
Gibraltar	1		Pernambuco	0,5	
Malta	0,5		Marañón	0,5	
<b>Total Europa</b>	<b>160</b>	<b>49,59</b>	B. Aires	12	
Charleston	12		<b>Am<sup>a</sup> C. y S.</b>	<b>82,5</b>	<b>25,57</b>
Movila	19				
Nueva Orleans	31		Cabo Verde	1	0,36
Nueva York	1				
Halifax	1		Extranjero	1,16	0,31
Terranova	14				
<b>Norteamérica</b>	<b>78</b>	<b>24,17</b>	<b>Total</b>	<b>322,66</b>	<b>100</b>

FUENTE: Elaboración propia.

tos mexicanos (53, que representan el 64 por 100), Buenos Aires (12, con el 15 por 100), y Honduras (9 con el 11 por 100) (Cuadro 10). En la América del Norte, como cabría esperar, los buques españoles se dirigieron a puertos estadounidenses y casi con exclusividad a aquellos en los que podían cargar algodón en rama (Charleston, Movila y Nueva Orleans). Más al norte, su destino mayoritario fue Terranova, a donde tal vez llevaban coloniales, pero el documento señala que de los 14 buques con ese destino, casi dos terceras partes (nueve en concreto), lo hicieron en lastre. Verosíblemente se trató de embarcaciones que iban a cargar bacalao salado para España, favorecidas por el derecho diferencial de bandera español<sup>18</sup>. Algo parecido sucedía con los destinos a puertos de los EE.UU.: todos los navíos españoles salidos de La Habana fueron en lastre, dado los prohibitivos derechos norteamericanos sobre las naves hispano-cubanas (legislación de 1834). En cambio, el derecho diferencial de bandera favorecía que pudieran cargar en Charleston, Movila/Mobile y Nueva Orleans algodón en rama para España, con preferencia a otros pabellones. Cuba, sin duda, era la pieza clave del complejo circuito que la reconstruida marina española, apoyada en los derechos diferenciales de bandera español y cubano, había ido tejiendo.

<sup>18</sup> El derecho diferencial de bandera, consistía en un recargo sobre las mercancías cargadas y/o descargadas en puertos de España y sus colonias. Fernández de Pinedo (1994) y Valdaliso (1995).

Los buques salidos de Barcelona figuran cargados con «víveres», así como los de Cádiz y Santander. En Amberes, Hamburgo, Liverpool, Londres, Bremen, Glasgow, o Burdeos los navíos españoles en cambio embarcaron «efectos» con destino a La Habana. Las escasas embarcaciones que salieron de puertos estadounidenses llegaron a La Habana con arroz, algodón y «efectos», y la procedente de Halifax con bacalao, como cabía esperar. De puertos mexicanos iban a Cuba cueros, jalapa, víveres, pero sobre todo «efectos». De Honduras también «efectos». De Marañón, arroz, y de Pernambuco, Río Grande, Nueva Barcelona, Buenos Aires y Buceo, tasajo.

La hegemonía del sur y de Cádiz parece abrumadora hasta 1824, tanto por lo que respecta a buques salidos hacia La Habana como a retornados de ese puerto. En cambio en 1850, el norte y Santander están a la cabeza de las salidas hacia Cuba, pero el sur y Cádiz mantienen el primer puesto en cuanto a los retornos. Como veremos al analizar las derrotas, la complejidad de éstas en el caso de los buques de la villa cántabra y de Barcelona, frente a la sencillez de los de Cádiz explican en cierta medida la primacía gaditana a mediados del siglo XIX.

#### Las derrotas de la flota española.

Gracias a que el mismo documento proporciona no sólo el puerto de origen del buque sino también su futuro destino, se pueden esbozar, con prudencia, los circuitos más frecuentes de buena parte de la flota, tanto en 1824 como en 1850, no así en 1796.

**Cuadro 15. Derrotas de navíos españoles llegados y salidos de La Habana en 1824.**  
Número de buques. Buque salido de (puerto de origen), llegado a La Habana y salido con destino a (destino)

Destino	Puerto de Origen				
	Barcelona	Cádiz	Santander	EE.UU.	México-Honduras
Barcelona	11=78,57%	1			2
Cartagena			1		
Málaga					1
Cádiz		12=70,59%		2	2
Canarias					2
La Coruña	2		1		1
Santander		1	5=50%	1	
Baltimore	1			5	
Filadelfia				3	
Nueva Orleans			1	5	
Charleston				2	
México-Honduras				1	52=66.67%
Caribe		2	1	2	7
Madagascar		1			
Cabo Verde			1		2
«África»				1	
no precisa					7
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>78</b>

FUENTE: Elaboración propia.

Las derrotas de los navíos españoles en 1824 carecen de complejidad en la mayor parte de los casos: el 79 por 100 de los buques procedentes de Barcelona y que tocaron en La Habana, retornaron a la Ciudad Condal, el 71 por 100 de los salidos de Cádiz volvieron a su punto de partida; pero en el caso de Santander y Soto de la Marina únicamente la mitad regresaron al puerto cántabro. Algo parecido a los casos de Cádiz y de Barcelona acontecía con los buques españoles que habían salido de algún puerto de Norteamérica: el 65 por 100 retornaba a puertos estadounidenses. Hay que destacar que ni un solo navío proveniente de Barcelona fue de La Habana a puertos del Sur de los EE.UU. Los que navegaban por el Caribe, entre México-Honduras y La Habana, un 67 por 100 habían soltado amarras en algún puerto de esos países y regresaba a ellos, porcentaje que ascendía al 73 por 100 si eliminamos aquellas embarcaciones de las que no se señala lugar de retorno (véase cuadro 15).

Como acontecía con el número de navíos españoles que comerciaban con América, también en los itinerarios seguidos por la marina española se han producido cambios importantes entre 1824 y mediados de la centuria. Frente a la simplicidad de las rutas seguidas por los buques españoles en 1825, en 1850 no sólo la flota española que tocaba en La Habana acababa atracando en muchos puertos no españoles del Atlántico, sino que sus derrotas se han hecho complejas, en general sustituyendo el sistema de lanzadera por la ruta triangular, y desplazando a otras banderas, como a la estadounidense, del abastecimiento de tasajo rioplatense. He analizado seis itinerarios: tres con base en puertos españoles (Barcelona, Cádiz y Santander), la ruta del tasajo (Buenos Aires) y dos amplios circuitos, el de la Europa Noratlántica y el de la América Central (véase cuadro 16).

En 1850 entraron en La Habana procedentes de *Barcelona* 67 navíos. Nueve habían tocado en Málaga, uno en Mallorca y otro en Tarragona y ya en América, tres en Puerto Rico y dos en Trinidad. De todos ellos, veintisiete, el 40 por 100, salieron hacia los puertos del sur de Estados Unidos (Nueva Orleans, Charleston y Movila) sin duda a cargar algodón en rama y regresar a Barcelona. Sólo 19 retornaron a Barcelona más o menos directamente, es decir, algunos tocando en un puerto español antes de atracar en la Ciudad Condal. Diez lo hicieron a Marsella y tres más a dicho puerto, pero previamente pasando por Barcelona. Ninguno tuvo como destino puertos Atlánticos europeos y si exceptuamos uno que fue a Sisal, otro a Puerto Rico y dos a Terranova, el resto retornó a puertos españoles o extranjeros pero del Mediterráneo. Como ya he señalado la clasificación de las mercancías resulta muy grosera (víveres, efectos, tasajo y lastre y excepcionalmente se precisa tabaco, bacalao, vino, sal, palo, café, frutas, arroz, azúcar, algodón y caobas). En el caso de Barcelona, todos los buques que llegaron a La Habana figuran cargados con víveres, lo que sugiere que preponderantemente llevaban ese tipo de productos (vinos, aceites...). La carga de retorno parece haber consistido en algodón en rama de Estados Unidos y coloniales cubanos, parte de los cuales tendría como destino Marsella, pero el documento no lo manifiesta.

Procedentes de *Cádiz*<sup>19</sup> entraron en La Habana 57 navíos, de los que catorce eran correos; cuatro habían completado su carga en Canarias, dos en Tenerife y uno en Buenos Aires antes de arribar a Cuba. Cincuenta y tres habían llegado cargados de víveres. Frente a otras rutas, los buques salidos de Cádiz con destino a

<sup>19</sup> Un pequeño ejemplo en Cózar Navarro (1998), pp. 119-121 y 182-183.

## Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, nº 3-4

Cuadro 16. Derrotas de navíos españoles llegados y salidos de La Habana en 1850.

Buque salido de (puerto de origen), llegado a La Habana y salido con destino a (destino)

Destino	Puerto de Origen					
	Barcelona	Cádiz	Santander	Buenos Aires	Europa Atlántica	América Central
<b>España</b>						
Vigo		1				
La Coruña			1			
El Ferrol		1				
Gijón			1			
Santander		1	26	1	1	
San Sebastián			1			
Cádiz	1,5	44,5	3		2	2
Sevilla			1	1		1
Gibraltar				1		
Estrecho	2,5	0,5	1,5	1		
Málaga			1			
Alicante	1,16					
Valencia	1					
Barcelona	13,66	1	0,5	7		2
<b>Europa</b>						
Bremen			5		2	
Hamburgo			7	1	15	1
Amberes		1	5		12	1
Gante			1		2	
Marsella	11,5		1	6		
Cowes			2		5	1
Falmouth			3		3	
Guernesey					1	
Liverpool		1	1		3	
Londres		1	5		3	
Plymouth					1	
Génova	1					
Liorna	1					
Trieste	2	1		1	1	
<b>Amca C. y S.</b>						
Campeche						9
Sisal	1					8
Tabasco						4
Tampico						6
Veracruz						17
Trinidad B.			1			
Guatemala		1				
Honduras						5
Trujillo						4

**Cuadro 16. Derrotas de navíos españoles llegados y salidos de La Habana en 1850.**

Buque salido de (puerto de origen), llegado a La Habana y salido con destino a (destino)

(Continuación)

Destino	Puerto de Origen					
	Barcelona	Cádiz	Santander	Buenos Aires	Europa Atlántica	América Central
Chagres						1
Pernambuco			1			
Buenos Aires			1	9		
Amca. Norte						
Charleston	7					
Movila	6		2	6		1
Nueva Orleans	14	1	4	7	1	
Nueva York				1		
Terranova	2	2	5	1	1	
Varios						
Extranjero	0,66					
Cabo Verde			1			
<b>Total</b>	<b>66</b>	<b>57</b>	<b>81</b>	<b>43</b>	<b>53</b>	<b>63</b>

FUENTE: Elaboración propia.

NOTAS: *Europa Atlántica*: navíos españoles salidos de Hamburgo, Bremen, Amberes, Glasgow, Liverpool y Londres. *América Central*: navíos españoles salidos de Campeche, Sisal, Tabasco, Tampico, Veracruz, Honduras y Trujillo.

La Habana retornaron casi todos (el 79%) directamente al puerto gaditano: 45 de 57. Sólo unos pocos se adentraron en el Mediterráneo (uno a Barcelona y otro a Trieste). El resto siguieron itinerarios diversos: El Ferrol, Santander, Amberes, Liverpool, Londres, Nueva Orleans, dos a Terranova...

*Santander* era, a la altura de 1850, el puerto español que más buques enviaba directamente a La Habana. Pero de los 81 navíos que habían salido del puerto cántabro con destino al cubano, sólo un tercio del total, veintiséis, retornaron directamente a su punto de partida<sup>20</sup>. Quizá también los cinco navíos que de La Habana fueron a Terranova acabaron regresando a Santander con bacalao. En todo caso no llevaron coloniales a Terranova ya que consta que fueron en lastre. Veintinueve naves, el 36 por 100, regresaron de La Habana a puertos británicos, alemanes y belgas. Tal vez alguno de los seis buques que en lastre habían ido a Movila y Nueva Orleans recalaron en puertos británicos, pero no hay constancia. Estos someros datos sugieren que el volumen de las harinas exportadas por Santander era muy superior al peso de la demanda de coloniales de las zonas que se situaban dentro de la red comercial de la ciudad cántabra y que para no retornar medio vacíos buena parte de ellos realizaban, cuando menos, un circuito triangular, recalando de regreso a España, o en puertos de los EE.UU. o de la Europa atlántica.

<sup>20</sup> González Echegaray (1968), p.10.

Procedentes de Hamburgo, Bremen, Amberes, Glasgow, Liverpool y Londres llegaron en 1850 a La Habana 53 naves españolas; de ellas 46 (el 88%) regresaron a puertos alemanes (Bremen y Hamburgo), belgas (Amberes y Gante) y británicos (Cowes, Falmouth, Guernesey, Liverpool y Londres). Algo parecido sucedía en la zona del Golfo de México y el Caribe. De los 63 buques españoles que habían entrado en La Habana procedentes de puertos mexicanos y hondureños, 54 (el 86%) retornaron a Campeche, Sisal, Tabasco, Tampico, Veracruz, Honduras, Trujillo y Chagres (Panamá). Una parte de la flota española que tocaba en La Habana parece haber vivido de unir la colonia española con puertos no españoles, a través de un sistema de lanzadera poco variado.

Por el contrario, la ruta del tasajo<sup>21</sup> parece haber resultado más compleja. En 1850 entraron en La Habana cargados con tasajo y procedentes de Buenos Aires 46 buques; de ellos, tres salieron para puertos cubanos. Del resto, 10 regresaron a España (ocho a Barcelona, uno a Santander y otro a Sevilla), 6 a Marsella, 9 retornaron a Buenos Aires y 14 a Estados Unidos, éstos todos en lastre. Terranova, Trieste, Gibraltar y Hamburgo fueron los destinos de cuatro buques más. Es muy probable que una parte de los navíos salidos de la capital bonaerense hubieran llegado a dicha ciudad procedentes de puertos mediterráneos cargados con bienes agrícolas y con los beneficios de su venta adquirido tasajo destinado a Cuba. De allí, unos pasaron en lastre a Estados Unidos a cargar algodón en rama y retornar a España; otros, con coloniales, los distribuirían por el Mediterráneo occidental. Pero también un cierto número de ellos actuaban de lanzadera entre Río de la Plata y Cuba, intercambiando carne salada por coloniales y proporcionando servicios a los comerciantes de las repúblicas sudamericanas.

Tanto las derrotas que arrancaban de Barcelona, Cádiz o Santander se sostenían en gran medida gracias al derecho diferencial de bandera. Pero los buques españoles realizaban otros trayectos en los que las ventajas ofrecidas a la bandera española parecían no existir; pero jugaba a su favor el derecho diferencial cubano. Este es el caso de las rutas entre los puertos británicos, belgas, alemanes y La Habana o la navegación realizada entre países del golfo de México y del Caribe. El Arancel cubano de 1835 que, con ciertos retoques, regía en 1850, grava al azúcar exportado en bandera extranjera con 4 reales de plata por caja, frente a los tres en bandera española al extranjero, un 25 por 100 menos, y en otros productos podía alcanzar el 32 por 100 de diferencia. Algo parecido sucedía con las importaciones. La lencería (bravantes, bretañas, cambrays, creas...), típico producto textil exportado por los puertos de la Europa del NO, si era extranjera y llegaba en buque foráneo pagaba el 27,25 por 100, frente al 18,25 por 100 en buque nacional. A estas diferencias hay que añadir los derechos de toneladas que al entrar en Cuba gravaban al buque español con cinco reales y al extranjero con doce.

Sintetizando los datos de Barcelona, Cádiz y Santander se aprecia una serie de derrotas dominantes (véase cuadro 17). La flota que salía de la Ciudad Condal

<sup>21</sup> Los esclavos consumían bacalao salado y carne salada o tasajo desde fines del siglo XVIII. El tasajo para alimentar a los esclavos cubanos y brasileños se obtenía de diversos lugares de América, pero principalmente del Río de la Plata. En esta zona, que hasta ahora sólo exportaba cueros y dejaba pudrirse la carne, se va a desarrollar una «industria» cárnica, fundamentada en dar alimento a los esclavos. Por lo general la sal destinada al tasajo procedía de las salinas de Cádiz. Los españoles por lo tanto vendían sal y productos agrarios (vino, aceite) en el Río de la Plata y compraban el tasajo que luego vendía en Brasil o Cuba, para comprar productos coloniales (azúcar, tabaco, café...) con los que retornar a España.

con destino a La Habana, en un 38 por 100 retornaba a Barcelona-Marsella y en un 41 por 100 del puerto cubano, en lastre, se dirigía al sur de los EE.UU. a por algodón en rama. La flota colonial gaditana tenía un circuito más sencillo: el 78 por 100 de los buques salidos de Cádiz para La Habana regresaban a Cádiz. En el caso de Santander, sólo retornaban directamente a la ciudad cántabra el 32 por 100, un 37 por 100 volvía a puertos del N.O. de Europa y un 31 por 100 tenían diversos destinos.

**Cuadro 17. Derrotas dominantes de las flotas barcelonesa, gaditana y santanderina en porcentajes. Fuente, cuadros precedentes**

Puerto de retorno	Puerto de origen Barcelona	Puerto de origen Cádiz	Puerto de origen Santander
Barcelona-Marsella	38		
Sur USA	41		
Cádiz		78	
Santander			32
Europa del N.O.			37
Puertos restantes	21	22	31
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

FUENTE: Elaboración propia.

### El tipo de navíos utilizados

En 1796 entraron en La Habana 151 buques de los EE.UU., 7 ingleses, 7 daneses y 320 españoles, todos mercantes o correos, además de una balandra corsaria francesa y 62 buques de guerra españoles. Se trató en el caso de los mercantes y correos de bergantines, goletas, fragatas, balandras, paquebotes, polacras, saetías y un longo. Si nos atenemos al análisis de los barcos estadounidenses y españoles no existían entre una y otra bandera diferencias sustanciales en cuanto al tipo de embarcación utilizada. La diferencia más relevante es la presencia entre los buques españoles, no así entre los norteamericanos, de tipos mediterráneos, como la polacra y la saetía, que en el caso hispano ascendían al 10 por 100. En cambio en una y otra bandera, el buque predominante era el bergantín (45,70 por 100 EE.UU., 37,19 por 100 España), seguido de la goleta (26,49 y 22,50) y la fragata (14,57 y 21,25). En cuarto lugar seguía la balandra en el caso americano (11,92 por 100), mientras que en el caso español ese puesto lo ocupaba la polacra (8,12).

El navío de más porte era la fragata (231 toneladas de media), y bastante por detrás le seguían la saetía (155), la polacra (154), el paquebote (150) y el bergantín (124). Ya por debajo de las cien toneladas la goleta (71), la balandra (60) y el longo (40). Las fragatas españolas se situaban por encima de la media (247), lejos de las norteamericanas (196); algo parecido sucedía con los paquebotes (150 toneladas frente a 95). En cambio en los bergantines (124 y 127) y las balandras (75 y 71) las diferencias eran mínimas. Las goletas españolas estaban por debajo de la media (62) y de las de bandera norteamericana (8,5).

Con estos datos, no parece que a la altura de 1796 existieran diferencias sustanciales en el tipo de navío aunque sí en la capacidad de carga de las fragatas y de los paquebotes, entre la flota española y la norteamericana que navegaban hacia La Habana.

Cuadro 18. Buques entrados en La Habana por clase y bandera, en 1796

Clase buque	Tipo buque	americano	francés	inglés	danés	español mercante	español correo	español guerra
balandra	mercante guerra corsaria	18	1	1		15		4
bergantín	mercante guerra correo	69			4	92	27	11
corbeta	guerra							1
fragata	mercante guerra correo	22		5	1	67	1	20
goleta	mercante guerra correo	40		1	1	65	7	7
lancha longo navío	guerra mercante guerra					1		1 13
paquebot	mercante guerra	2			1	14		2
polacra saetía urca	mercante mercante guerra					26 5		3
<b>total</b>		<b>151</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>285</b>	<b>35</b>	<b>62</b>

Medio siglo después se han producido algunos cambios en el tipo de navío español que se utilizaba para comerciar con Cuba. Cuatro modelos han desaparecido, la balandra, el paquebote y la saetía y el anecdótico longo y surgen el bergantín-fragata, el pailebot (pequeña goleta) y un vapor, que procedía de Charleston con efectos y del que se señala que «volvió a su carrera», lo que sugiere que era un navío de itinerario regular —¿un correo?— que coyunturalmente había hecho otra derrota. Las goletas, incluso añadiéndoles los pailebotes, pierden terreno y tal vez también las polacras. En cambio los bergantines y las fragatas, que ya eran los buques más utilizados a fines del siglo XVIII, ganan claramente cuotas. En 1796 representaban el 56 por ciento y en 1850 el 80. Si no había variado sustancialmente la capacidad de carga de los navíos desde 1796, se saca la impresión de que dentro de las embarcaciones entre las 60 y las 150 toneladas todas perdían terreno a favor del bergantín y que el navío de mayor porte, la fragata casi representaba un tercio de la flota en cuanto número y probablemente se responsabilizaba de la mitad del tonelaje.

**Cuadro 19. Tonelaje de los mercantes entrados en La Habana por tipo de buque y bandera en 1796**

Tipo de buque	Bandera	Toneladas	Nº Buques	Media
balandra	americana	1.059	15	70,6
	española	572	12	74,66
	francesa	35	1	35
	inglesa	71	1	71
	total	1.737	29	59,90
bergantín	americana	7.095	56	126,69
	danesa	310	4	77,5
	española	9.763	78	125,17
	total	17.168	138	124,40
fragata	americana	3.925	20	196,25
	danesa	122	1	122
	española	13.830	56	246,96
	inglesa	373	2	186,5
	total	18.250	79	231,01
goleta	americana	2.727	32	85,22
	danesa	48	1	48
	española	3.042	49	62,08
	total	5.817	82	70,94
longo	española	40	1	40
paquebote	americana	190	2	95
	danesa	66	1	66
	española	2.149	13	165,31
	total	2.405	16	150,31
polacra	española	3.235	21	154,05
saetía	española	620	4	155

**Cuadro 20. 1796-1850. Tipo de buques españoles entrados en La Habana. Porcentajes**

Tipo de buque	1796	1850
balandra	5,26	0
bergantín	32,28	48,16
bergantín-fragata	0	0,39
fragata	23,51	31,72
goleta	22,81	10,06
longo	0,35	0
pailebot	0	0,39
paquebot	4,91	0
polacra	9,12	8,51
queche	0	0,58
saetia	1,76	0
vapor	0	0,19
TOTAL	100	100

### Conclusiones

Entre fines del siglo XVIII y mediados del XIX, el tráfico entre España y Cuba experimentó primero una profunda crisis y luego una espectacular recuperación. Esta, cronológicamente, se sitúa en el segundo cuarto de siglo y se basó en el desarrollo de unos circuitos mucho más complejos que los de fines del siglo de las luces. Gracias a los derechos diferenciales de bandera cubano y español, la flota española dominó unas rutas a través de las cuales se llevaban a Río de la Plata productos agrícolas mediterráneos, allí se cargaba tasajo para Cuba y, de esta isla, en lastre, se alcanzaban los EE.UU., en donde se embarcaba algodón en rama, o se remontaba hasta Canadá a la búsqueda de bacalao y luego se retornaba a Europa. Los navíos españoles también transportaban harinas castellanas desde Santander y retornaban con coloniales o se dirigían a puertos británicos, alemanes y belgas con azúcar, café, cacao... desde donde tal vez unos volvían a Cuba con tejidos –linos– o a Santander con parecida carga. Frente a unas rutas tipo lanzadera –Cádiz-La Habana-Cádiz, por ejemplo– típicas de fines del siglo XVIII, a mediados del XIX, sin desaparecer éstas, se habían desarrollado unos trayectos mucho más complejos, que unían España con Río de la Plata, Cuba, Estados Unidos, puertos del norte de Europa, sin olvidar el tráfico por el Golfo de México. Un anticipo de los navíos tramps sobre los que se cimentó en buena medida la fortuna de la flota a fines del novecientos.

### Bibliografía

- ALCALÁ-ZAMORA, J. y QUEIPO DE LLANO (1975), «Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos», *Estudios*, Zaragoza, pp. 177-223.
- ALONSO ÁLVAREZ, A. (1987), «El comercio gallego con América entre 1764 y 1820. Estado de la cuestión», *El «comercio libre» entre España y América (1765-1824)*, Madrid.
- BERNAL, M. A. (1992), *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Fundación El Monte, ed. Tabapress, Sevilla-Madrid.
- CARRIÓN ARREGUI, I. M<sup>a</sup> (1991), *La siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII*, Bilbao.

- COZAR NAVARRO, M<sup>a</sup> del CARMEN (1998), *Ignacio Fernández de Castro y Cía., Una empresa naviera gaditana*, Cádiz.
- DELGADO RIBAS, J. M. (1992 a), «El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1787-1807)», en *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Tomo III. *Comercio y Colonias*, edición e introducción de Fontana, J., Madrid, pp. 97-170.
- DELGADO RIBAS, J. M. (1993 b), «'El algodón no engaña'. Algunas reflexiones en torno al papel de la demanda americana en el desarrollo de la indianería catalana», *Manuscrits*, n<sup>o</sup> 11, enero, pp. 61-83.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. (1974), *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco, 1100-1850*, Siglo XXI, Madrid.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. (1982), «la recuperación del comercio español con América a mediados del siglo XIX», en *Homenaje a Miguel Artola, Antiguo Régimen y Liberalismo, tomo 1 visiones generales*, Alianza ed., Madrid, pp. 51-66.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO ECHEVARRÍA, N. (2001), *Las balanzas de la Habana, 1803-1807*, Univ. País Vasco, Bilbao.
- FIGUEROLA, L., (reedición 1968), *Estadística de Barcelona en 1849*, Barcelona.
- GÁMEZ AMIÁN, A. (1994), *Málaga y el comercio colonial con América (1765-1820)*, ed. Miramar, Málaga.
- GARCÍA-BAQUERO, A. (1972a), *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, Sevilla.
- GARCÍA-BAQUERO, A. (1976b), *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Tomo I, Sevilla.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, R. (1968), *La marina cántabra, tomo III, desde el vapor*, Santander.
- MALUQUER DE MOTES, J. (1994), «Las Antillas y América en el comercio exterior español (1834-1868)», *Rábida*, Vol. 1, n<sup>o</sup> 13, pp.57-62.
- MIGUEL LÓPEZ, I. (1994), «Guerra y comercio marítimo: el flujo comercial Santander-América (1796-1818)», en *VV.AA. Economía y empresa en el Norte de España*, Martín, P. y Gárate, M. (editores), San Sebastián.
- URIARTE AYO, R. (1988), *Estructura, desarrollo y crisis de la siderurgia tradicional vizcaína (1700-1840)*, Bilbao.
- VALDALISO, J. M<sup>a</sup>. (1995), «La flota mercante española y el tráfico con América en la segunda mitad del siglo XIX», *Revista de Historia Naval*, XIII, 49.
- VON POHL, H. (1963), «Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien un Dem Spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806», *Vierteljahrsschrift für Sozial und Wirtschaftsgeschichte*, Wiesbaden.