

## **RELACIONES COMERCIALES GUIPUZCOANO-AMERICANAS (1796-1818)**

**Por ISABEL MIGUEL LOPEZ**

### **INTRODUCCION**

Abordamos en este estudio la trayectoria que siguió la relación comercial guipuzcoano-americana en el tránsito del S. XVIII al S. XIX, en medio de la convulsión generalizada que caracterizó el período.

Este análisis pretende continuar el que dedicamos a la época anterior entre 1778 y 1795, correspondiente a la incidencia inmediata de la aplicación del Reglamento de Comercio Libre de 1778, que se presentaba como el arranque de una nueva singladura en el intercambio hispanoamericano (1). La unión de los resultados de ambos trabajos permitirá obtener una imagen global del comercio realizado entre Pasajes y América a lo largo de los años que transcurrieron entre 1778 y 1818.

### **I. El acontecer histórico: factor distorsionante de la trayectoria comercial**

El intercambio hispanoamericano verificado entre 1796 y 1818 tuvo lugar en unas coordenadas históricas marcadas por las alteraciones políticas y los conflictos bélicos que afectaron notablemente al tráfico atlántico.

---

(1) MIGUEL LOPEZ, I., *El comercio hispanoamericano a través de Pasajes-San Sebastián, 1778-1795*, Instituto Doctor Camino, San Sebastián, 1990.

Nuestro recorrido histórico se inicia en un momento de relativa estabilidad, tras la firma de la Paz de Basilea con Francia en 1795 y se cierra cuando la monarquía trataba de restablecer, en vano, su soberanía en América, ante el proceso de independencia allí desarrollado, mientras en circunstancias definidas por el malestar económico que afectaba a la metrópoli, Fernando VII intentaba también defender a ultranza su monarquía absoluta (2). En medio de estos dos límites, el período en cuestión se vió marcado por numerosas situaciones conflictivas en tierra y en el mar, de las que expondremos algunas pinceladas, utilizando los testimonios de los protagonistas del comercio hispanoamericano.

La paz de 1795 fue breve. Las repercusiones de la política expansionista de Napoleón y la firma del primer tratado de San Ildefonso con el Directorio, en 1795, nos introdujo en la Guerra contra Inglaterra, en octubre de dicho año, la cual hasta la Tregua de Amiens, en 1802, mantuvo con desigual intensidad la inestabilidad en la travesía atlántica que conducía a América.

La Tregua de Amiens no supuso más que un fugaz respiro, que no permitió restablecer la regularidad completa del comercio. A este respecto es demostrativo el testimonio de Francisco Ibarguengoitia, capitán de la fragata «Nuestra Señora de los Dolores», quien al desembarcar en Santander a su regreso de Veracruz, en diciembre de 1803, expresaba en su declaración jurada que «el comercio se hallaba en inacción, aguardando la declaración de guerra y los géneros mantenían los precios altos con suspensión de ventas» (3). Efectivamente, en 1804, ante la agresión de la flota inglesa, Carlos IV declaraba la guerra a Inglaterra, que trajo consigo la destrucción de la Armada española en Trafalgar y la persistencia de la conflictividad en el mar

---

(2) FONTANA, J., *La quiebra de la monarquía absoluta. 1814-1820*, Ariel, Barcelona, 1974.

(3) A.G.I., Indiferente General, leg. 2448, diciembre de 1803.

sin solución de continuidad. No en vano, Antonio Tastet, comerciante de San Sebastián, exponía, en 1805, su temor sobre la ruina de su fragata Canadá, que después de carenada y habilitada para el Río de la Plata estaba arrinconada y expuesta a perderse en Pasajes a causa de la guerra (4).

A partir de entonces fueron muy numerosas las declaraciones ofrecidas por los capitanes de los buques que lograban atravesar el Atlántico en cualquiera de las dos direcciones, sobre el clima de beligerancia existente. Así, en 1807, el capitán de la Corbeta La Concepción arrojaba al mar los pliegos que traía por verse en peligro de ser apresado por los ingleses, al tiempo que proporcionaba en su manifiesto noticias sobre los movimientos de tropas en la zona del Caribe (5). Sin interrupción, la firma del tratado de Fontainebleau representaba el comienzo de un proceso que desembocó en la Guerra de la Independencia, la cual vino a sumarse a las alteraciones descritas y mantuvo durante seis años empeñada a la metrópoli hispana en campañas militares internas, nublándose el horizonte americano. A ello se añadiría, en el caso concreto de Guipúzcoa, las repercusiones del incendio de 1813 que asoló San Sebastián, lo que sin duda afectó a las transacciones comerciales, por las dimensiones que alcanzó, de forma que todavía, en 1820, la capital clamaba contra la Provincia porque no había contribuido a su reconstrucción (6). Entretanto, en América triunfaban progresivamente los movimientos independentistas ante una resistencia española cada vez más débil y que se derrumbó en 1824.

El ritmo frenético de los sucesos indicados no podía dejar de trastornar el movimiento comercial entre ambas orillas del Atlántico, sobre todo, a lo largo de la vía sep-

---

(4) A.G.I., Indiferente General, leg. 2439, 29 de julio de 1805.

(5) A.G.I., Indiferente General, leg. 2172, mayo de 1807.

(6) APARICIO PEREZ, C., *Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián*. (1813-1855), Instituto Doctor Camino, San Sebastián, 1991, pp. 158-159.

tentrional hispana, en un momento en el que este océano veía exaltada su posición como escenario donde confluían intereses económicos trascendentales, tal como había sucedido en otras ocasiones del pasado.

El acontecer histórico será, pues, un dato especialmente relevante ahora para comprender la trayectoria del comercio. Pero éste no sólo se vió mediatizado por los acontecimientos, sino también por la normativa jurídica a que estaba sometido y en cuya modificación también incidieron aquellos.

## II. Alteraciones en la aplicación de la normativa comercial hispanoamericana

La aplicación del ordenamiento expuesto en el Reglamento de Comercio Libre se vió notablemente dificultada a partir de 1796, ante el aumento de los obstáculos para la comunicación con el Nuevo Mundo, tal como hemos puesto de manifiesto anteriormente. Así, en noviembre de 1797, se autorizaba a comerciar con las colonias a los países que permanecían neutrales en el conflicto con Inglaterra, mediante barcos que salieran de España o de puertos de las naciones indicadas. Esta orden, que alteraba el espíritu y la letra del Reglamento, fue derogada en abril de 1799 por «haber convencido la experiencia el daño causado (al comercio), aumentando el del enemigo...» (7). Sin embargo, la derogación no fue aceptada por los territorios americanos, situación que fue reconocida por el gobierno español, que volvió a permitirlo entre mayo y diciembre de 1801 y desde la Tregua de Amiens a 1807 (8). Además, fueron varios los permisos solicitados desde San Sebastián y Bilbao, y algunos los concedidos, para habilitar buques con ban-

---

(7) A.G.I., Indiferente General, leg. 2467, abril de 1799.

(8) GARCÍA BAQUERO, A., *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, E.E.H.A., Sevilla, 1972.

dera americana entre 1799 y 1800, con el fin de llevar mercancías a América, sin necesidad de tocar previamente en Santander por el riesgo a caer en manos inglesas (8).

Así pues, la vuelta a la situación reglamentaria se hacía prácticamente imposible. Y ello, no sólo por los acontecimientos exteriores al comercio, sino porque existía la conciencia del agotamiento del sistema de «libre comercio». En este sentido, se presentaron algunos Memoriales como el de Esteban Fernández de León en enero de 1810, e Informes como el emitido por el Consulado de Lima en 1817 sobre el estado «deplorable» del comercio (10). En semejantes circunstancias se concedía permiso, en septiembre de 1818, para extraer frutos nacionales en buques de pabellón extranjero y éstos efectivamente frecuentaron las costas cantábricas embarcando productos hispanos (11).

En consecuencia, la legalidad seguía remitiéndose al Reglamento de 1778 pero su inoperancia resultaba ya manifiesta, pues habían cambiado la coyuntura económica y las condiciones de relación con América. Por ello se planteó la sustitución de aquel ordenamiento. A tal fin se solicitaron informes y se nombró una comisión que debía preparar un plan de comercio en 1820 (12). Pero, en 1827, la referencia jurídica a la que debía adecuarse el comercio hispoamericano superviviente, seguía siendo la misma, si bien se indicaba, entonces, que era necesario un nuevo Arancel porque «el Reglamento de Libre Comercio ha caducado por la fuerza irresistible de las circunstancias» (13). No hay que olvidar, sin embargo, que desde 1824 se había legitimado el comercio directo que los extranjeros hacían con América (14).

Así pues, las circunstancias históricas interfirieron so-

---

(9) A.G.I., Indiferente General, leg. 2467.

(10) A.G.I., Indiferente General, legs. 2439 y 2440.

(11) A.G.I., Indiferente General, leg. 2439.

(12) A.G.I., Indiferente General, leg. 2439.

(13) A.G.I., Indiferente General, leg. 2440.

(14) A.G.S., Consejo Supremo de Hacienda, leg. 20.

bre el marco jurídico del Reglamento de 1778 y primaron las medidas de urgencia inmediata sobre la legalidad a partir de 1796, es decir, durante el período que estudiamos.

La heterogeneidad de procedimientos y fórmulas es constatable en el comercio de Pasajes, en el que intervinieron no sólo la Compañía de Filipinas, sino comerciantes particulares que utilizaban sus propios barcos y no únicamente donostiarras como Francisco Antonio Barandiarán, Pío de Elizalde, Antonio Tastet y Cía., sino cantanderinos como, Santiago Francine, Sonante y Compañía, Juan de Trueba o el conde de Campogiro, o de Cádiz como José Juan de Iriarte e incluso algunos bonaerenses en 1806, como Galo Antonio Arteaga, Pedro Francisco Capdevila y Francisco Antonio Belaustegui, o de Lima como Javier María de Aguirre en 1808, si bien el ajuste fiscal de las mercancías se realizaba en la Aduana santanderina.

En este período los artífices del procedimiento en la habilitación de los navíos, cuyos nombres han llegado hasta nosotros, fueron José García Cedrián, que aparece en 1798 como Contador de Reglamentos y Arribadas de Indias. puesto al que había llegado desde el de Vista en el que había estado y en el que sustituyó a Cipriano Miguel de Anduaga. Posteriormente será sucedido por Francisco Antonio de Góngora en 1805, si bien en algún registro de mercancías firma Angel Antonio Quintana como contador interino.

Entretanto, como Juez de Arribadas ejercieron Vicente Ruiz de Apodaca y José de Astigarraga sucesivamente a lo largo de estos años. En estas circunstancias históricas y normativas trascurrió el flujo comercial que vamos a exponer.

### **III. Relación comercial guipuzcoano-americana**

El estudio de ésta la realizaremos a través de las facturas y registros de mercancías correspondientes a los buques nacionales que salieron de Pasajes o llegaron a él, de

los que disponemos el pormenor de mercancías y no utilizamos los barcos de bandera extranjera, ya que la alusión a los mismos en la documentación es puntual.

### III.1. Rasgos definidores del tráfico

#### III.1.1. *Frecuencia general*

A partir de la consideración expresada, podemos indicar que el flujo de barcos para este período se mantuvo dentro de un tono discreto, en sintonía con el período anterior.

En los registros enviados se presentan como puntas destacadas los bienios 1798-1799 y 1805-1806, con ausencia total en largos tramos cronológicos como 1800-1803 o 1809-1818. Ambas lagunas parecen relacionadas con el núcleo de la Guerra con Inglaterra y con la Guerra de la Independencia y sus secuelas, especialmente graves en San Sebastián y en la Provincia, sin olvidar los acontecimientos americanos. Mientras en los retornos, la debilidad es aún mayor, sólo 1803 sobresale con tres registros recibidos en Pasajes.

Aunque la atonía es el rasgo que permanece, la novedad se manifiesta en que se produjo la diversificación de puertos americanos frecuentados por los buques pasaitarras, armados en corso y con tripulaciones numerosas.

#### III.1.2. *Destino y origen de los registros*

Efectivamente, la peculiaridad de este período es que los navíos que zarpan de Pasajes ya no se relacionan sólo con los puertos de Venezuela, sino que orientan sus derroteros, sobre todo al puerto de Veracruz y también a los de Buenos Aires-Montevideo y a Lima de forma que La Guayra y Maracaibo comparten con aquellos la relación comercial. Del mismo modo, los que atracan proceden de La Guayra que conserva la primacía, pero asimismo de Lima-Guayaquil, Montevideo y Veracruz (Cuadro I).

En consecuencia se ha roto el dúo Pasajes-Venezuela y nos encontramos con el de Pasajes-América, a lo que no

es ajeno la trayectoria de variedad de horizontes que había asumido la Compañía de Filipinas en América (15), y la apertura a la pluralidad de comerciantes que utilizó Pasajes.

### CUADRO I

#### Puertos americanos relacionados con los navíos enviados y recibidos en Pasajes

Año	VERACRUZ	B. AIRES-MONTEV.	LA GUAYRA	LIMA	MARACAIBO
	Destino Origen	Destino Origen	Destino Origen	Destino Origen	Destino Origen
1796	-	-	1	-	-
1797	-	-	-	-	-
1798	3	-	2	-	1
1799	3	-	-	1	-
1800	-	-	-	-	1
1801	-	-	-	-	2
1802	-	-	-	-	-
1803	-	-	-	-	1
1804	-	-	1	-	-
1805	4	-	-	1	-
1806	1	1	2	-	2
1807	-	-	-	1	-
1808	-	-	1	-	1

1809-1818: No hay constancia.

Fuente: Indicada al final del estudio.

### III.2. Estructura de los intercambios

El análisis de los valores de cada grupo de mercancías nos ha permitido la ordenación de las mismas por orden de importancia. No obstante, hemos de hacer la precisión de que cuando la información procedía de facturas y no de registros, la obtención de los valores la hemos realizado aplicando los avalúos del Reglamento a las cantidades especificadas en el documento.

(15) DIEZ-TRECHUELO, L., *La Real Compañía de Filipinas*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1965.



### III.2.1. *Envíos*

Las cargazones remitidas ofrecieron todavía en este período una importancia considerable, entre otros, de los textiles, si bien no tan dominante como en tiempos anteriores.

#### III.2.1.1. *Textiles*

En efecto, esta partida representó por término medio, alrededor del 40% del total embarcado, cuando en la época precedente había sido el doble, cota que no alcanzaría ni siquiera en el año más destacado en este sentido, que fue 1804. (Gráfico I y I bis).

Este hecho se deja sentir en la ratio extranjero/español, ya que aunque los exteriores sobresalgan, lo hacen en una tendencia declinante, pues los hispanos desde 1805 llevan a cabo el relevo en el liderazgo. Esta observación corrobora la realizada para el período anterior, de que lo extranjero dominaba a través de los textiles, de forma que cuando éstos descendían también lo hacía el conjunto exterior.

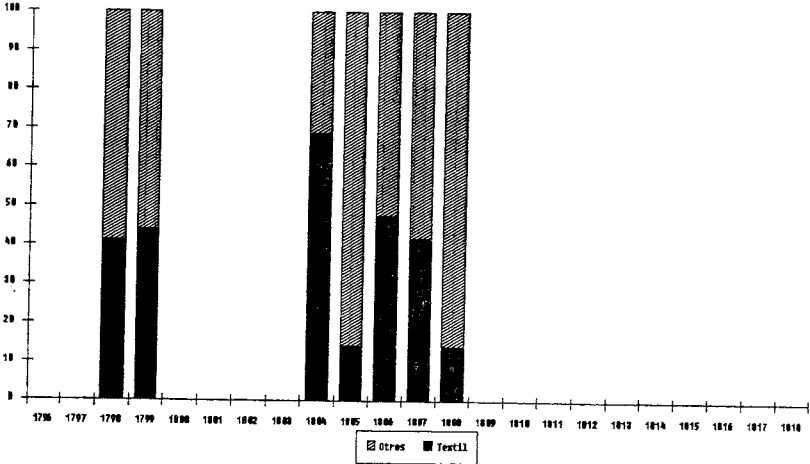
##### a. *Lienzos*

El lenzal es como en años precedentes la manufactura textil registrada con mayor asiduidad, representado por término medio los nueve décimos del textil exterior, exceptuados 1807 y 1808. En él se incluían bretañas de Francia, algunas de Silesia y de Hamburgo, platillas blancas de Alemania, bramantes de Flandes y de tipo florete de Francia, estopillas de Silesia, creas de Alemania y listados como más destacados. Junto a ellos, lonetas de Francia, lonas, lienzo trué, olanes, algunos lienzos de Flandes y de Westfalia, ruanes de Silesia y lienzo laval de Francia.

Por otra parte, el único lienzo hispano se manifestó en unas platillas pintadas de Cataluña embarcadas en 1799 para La Guayra.

GRAFICO I

RESPORCION DEL TEXTIL SOBRE EL TOTAL DE LOS ENVIOS A AMERICA DESDE PISAJES : 1796-1818



PARTICIPACION EN EL TEXTIL ENVIADO A AMERICA DESDE PISAJES : 1796-1818

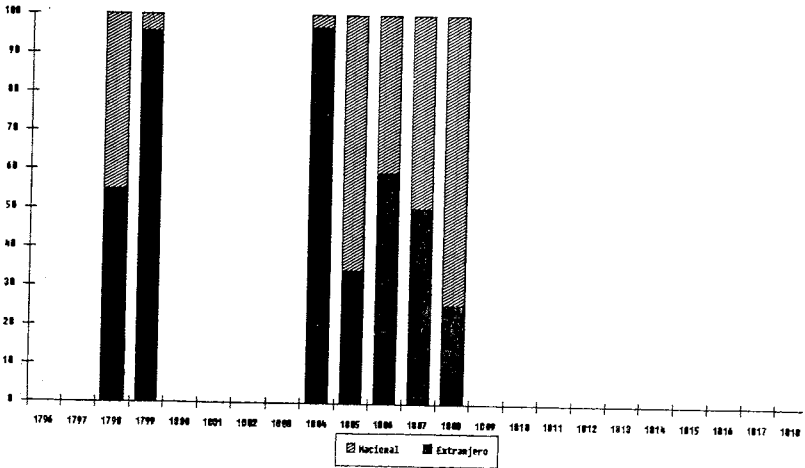
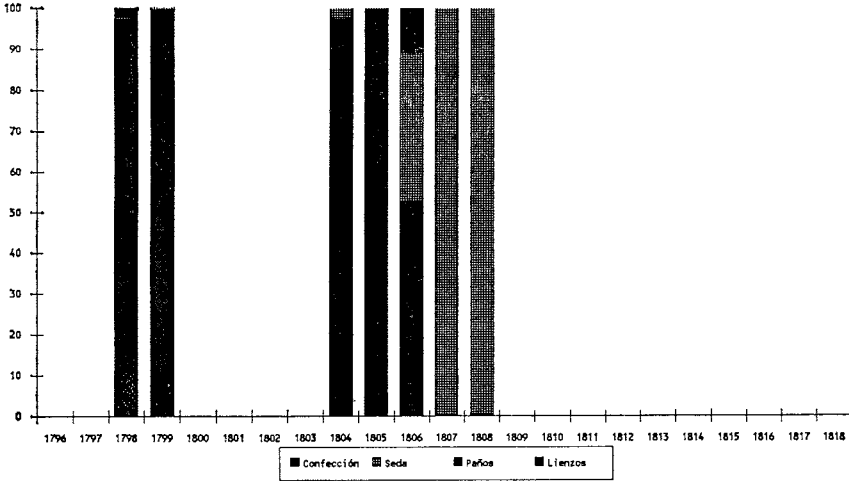
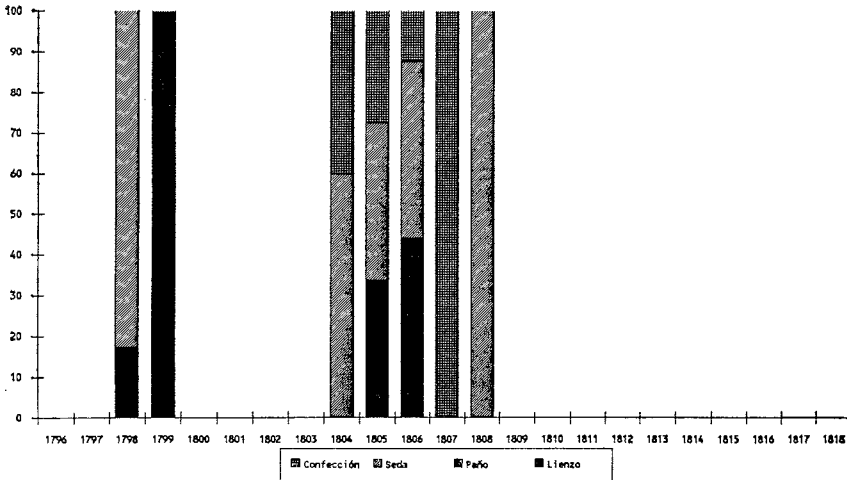


GRAFICO I bis

ESTRUCTURA DE LOS TEXTILES EXTRANJEROS EMBARCADOS EN PASAJES (1796-1818)



ESTRUCTURA DE LOS TEXTILES HISPANOS EMBARCADOS EN PASAJES (1796-1818)



b. *Seda*

Tras el lenzal son los artículos de seda los más relevantes, tanto en el conjunto foráneo como en el nacional, y no los paños como sucedía en el período anterior.

La extranjera sobresalió en 1807 y fue exclusiva en 1808, integrada por cintas de colores y rasos de Francia, así como por medias de seda.

Entre lo hispano es la partida mayor, aunque existan años como 1799, claves en el embarque lenzal o 1807 en los artículos confeccionados. Esta realidad difiere ligeramente de la ofrecida en el período anterior, aunque confirma una apreciación que ya realizamos al estudiarlo y que hace referencia a cómo Pasajes se convirtió en una de las vías de salida de la seda catalana, que ahora es patente, aunque el resto del textil tenga también preferentemente ese origen. El conjunto sedero estuvo formado por medias, grodetur, rasos, terciopelo, paño de seda, pañuelos, damasco, cintas de seda, tafetanes de Manresa en 1804, seda para coser de Zaragoza y de Manresa en este mismo año, seda foyante de Murcia, raso de Valencia en 1808 y muselinas proporcionadas por el comercio oriental de la Compañía de Filipinas y lamas de oro y plata. Esta producción se dirigió, de forma sobresaliente, a Lima y Veracruz y en menor cuantía a Buenos Aires-Montevideo, es decir, fuera de los círculos habituales que había mantenido Pasajes en el pasado.

c. *Paños y confección*

Entretanto, los paños extranjeros sólo estuvieron presentes en 1804, por medio de unas bayetas miliquin y fajuela de Inglaterra. Los nacionales procedieron de Cataluña en 1798 y 1805 y de Alcoy en 1806.

Mientras, los productos textiles más elaborados, que incluimos bajo el término de «confección», se embarcaron provenientes del exterior en 1798 y 1806 y consistieron en unos pañuelos de hilo ordinarios y azules de Francia y unos sombreros castor respectivamente. En cuanto a los hispa-

nos se refirieron a unos encajes de hilo enviados a Maracaibo en 1804, mantas de Palencia en 1805 y 1807 y unos sombreros redondos y casquetes manufacturados en La Coruña en 1806.

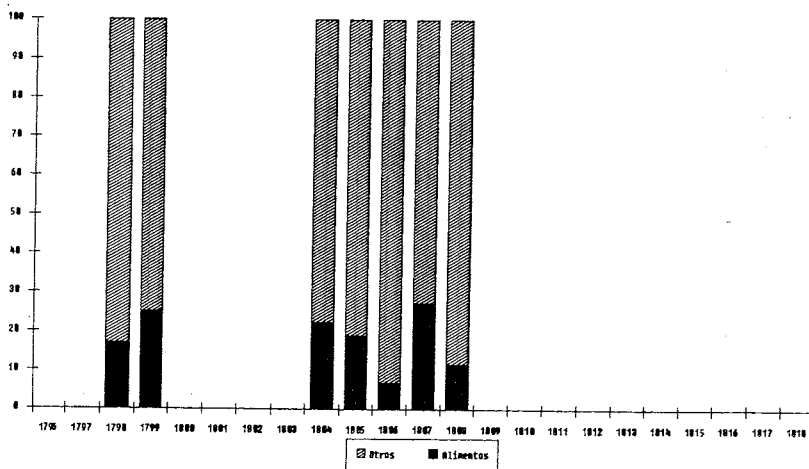
### III.2.1.2. *Alimentos*

Los agroalimentos presentaron en este período una proporción ligeramente superior al pasado en cuanto que se situó por término medio en torno al 20%, el doble del período anterior (Gráfico II). Además, se ha invertido la participación extranjero/español a favor de ésta última, ante la ausencia prácticamente total de harina exterior, que constituía la partida principal antes, pues sólo se anotaron en 1804 unas cargas procedentes de Filadelfia con destino a Maracaibo. Por lo demás, las especias, clavo y canela de Holanda y los quesos del mismo origen serán también escasos. Asimismo se incluían productos de rancho considerados extranjeros, si bien entre ellos se observan productos que pueden ser de la tierra, pero en cualquier caso, su valor comercial fue nulo.

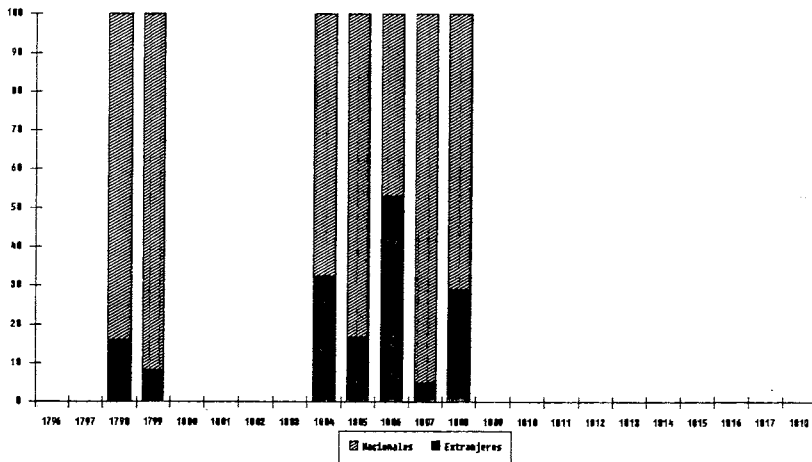
Por el contrario, los productos agroalimentarios hispanos representaron un valor más elevado debido a la notoria presencia en las cargazones de aguardientes de Rioja, de Castilla, de Aragón, indicando en algún registro que es de Miraflores en Zaragoza. En menor medida, vino de Rioja y de Castilla que ha descendido claramente en su participación. También se envió almendra de Cataluña en 1798 y 1799 y de Aragón en 1805, azafrán, sardinas de Galicia para rancho en 1804, así como aceite de Sevilla y Aragón, garbanzos de Castilla y Aragón( vinagre, azúcar y arroz de

GRAFICO II

PROPORCIÓN DE LOS ALIMENTOS EN EL TOTAL ENVIADO A AMÉRICA DESDE PASAJES 1794-1810



PARTICIPACIÓN EN LOS ALIMENTOS ENVIADOS A AMÉRICA DESDE PASAJES : 1794-1810



Valencia en 1808, con la misma finalidad. Pero el harina ha desaparecido en los embarques (Gráfico III).

### III.2.1.3. *Papel*

Constituyó la tercera partida por su valor en el conjunto tras los textiles y agroalimentos, aunque no se remitiera todos los años. Se trataba en un principio de papel blanco para escribir importado de Francia enviado en 1798 y 1799 a Lima, Veracruz y Montevideo. Después el español, por su cuantía y participación relativa constituyó una novedad. Procedía preferentemente de Cataluña, si bien en 1798 se registró una partida del Santo Hospital de Pamplona, en 1805 de la fábrica Alegría de Guipúzcoa, así como de Aragón en 1805 y 1806 y de Burgos. Exceptuada la producción del establecimiento guipuzcoano, que se embarcó rumbo a La Guayra, el resto del papel se orientó a los destinos americanos citados más arriba.

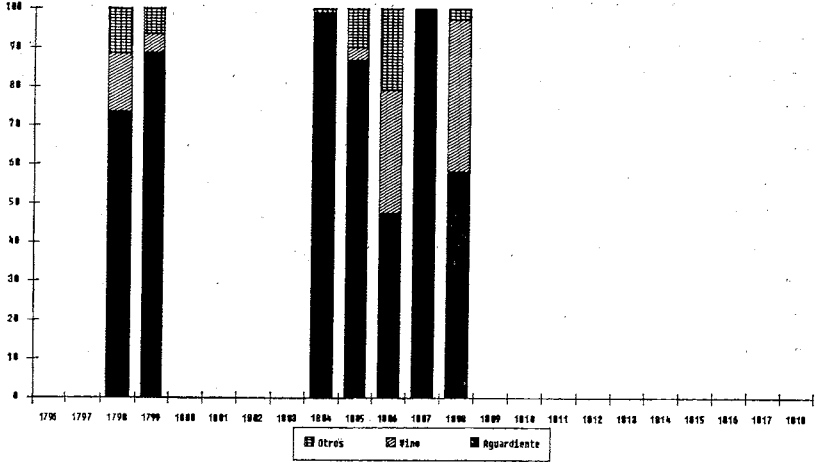
### III.2.1.4. *Siderurgia*

En cuanto a la producción siderúrgica remitida a las Indias domina claramente la española de origen vasco, como no podía ser de otra forma debido a las condiciones de privilegio de que disfrutó en el mercado americano. En este sentido, únicamente en 1798 y 1804 se encuentran algunas piezas variadas relativas a los útiles necesarios en carpintería y albañilería, así como anzuelos, cuchillos, compases y unas hojalatas procedentes del exterior.

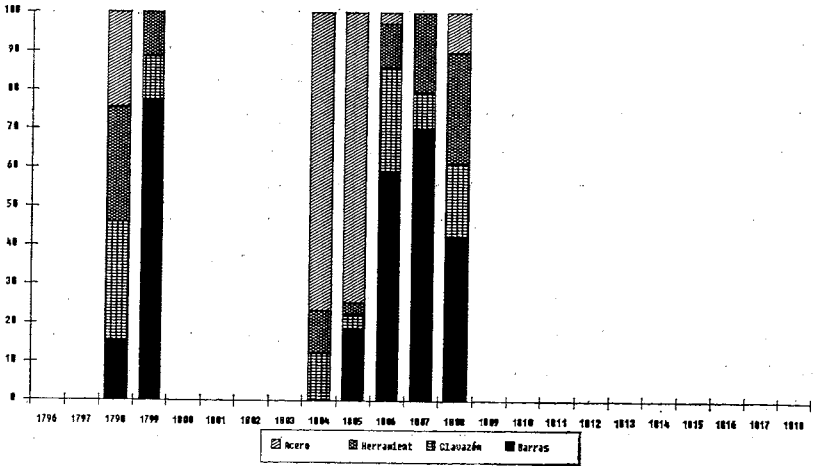
Por el contrario, la producción interior constituyó la cuarta parte del total nacional enviado a través de Pasajes a América, con una posición relativa, ligeramente superior a la del período precedente a costa del descenso textil español. Las barras planchuela, vergajón y cuadradillo siguieron constituyendo una partida importante pero descendió el monto de las herramientas (hachas, azadas, machetes, azuelas, zapapicos, palas, azadones, rejas, arados, quifos y trompos para ingenios), mientras la clavazón se mantenía

GRAFICO III

ESTRUCTURA DE LOS ALIMENTOS NACIONALES ENVIADOS A AMERICA DESDE PASAJES : 1794-1818



ESTRUCTURA DE LA SIDERURGIA HISPANA ENBAJADA EN PASAJES (1794-1818)





y sobresalía el acero, notable en 1804 y 1805, el cual había sido antes anecdótico (Gráfico III, Cuadro II).

CUADRO II

**Producción férrica vasca embarcada en Pasajes rumbo a América (\*)**

Año	Barras	Herramientas	Clavazón	Acero	Total
1798	869	1.370	688	618	3.545
1799	1.559	200	92	—	1.851
1804	—	18	3	50	71
1805	546	66	50	993	1.655
1806	1.939	296	354	43	2.632
1807	392	92	21	—	505
1808	932	504	168	100	1.704

1809-1818: No tenemos constancia.

(\*) Valores redondeados en quintales castellanos.

Fuente: Información procedente de los registros de mercancías.

III.2.1.5. *Química y otros*

Los productos que incluimos en «química» presentaron gran valor pero fueron más puntuales en los embarques. Eran de origen extranjero y consistieron con exclusividad en alquitrán y brea de Francia, con destino al calafateo de los barcos.

Bajo el epígrafe «otros» englobamos artículos diversos como botellas de vidrio procedentes de Francia, registradas en 1806 y 1808. Junto a ellas algunos objetos de madera en 1798 y 1804, correspondientes a unas tablas de pino también de Francia y unos tocadores de madera con sus espejos. Se añadirían unas tachuelas de latón galas y unos abanicos, en 1798, así como la jarcia de San Sebastián embarcada en 1804 considerada extranjera.

Los «diversos» nacionales fueron cuerdas de vihuela de Zaragoza, enviadas en 1804. Dos años más tarde se dirigieron a Buenos Aires-Montevideo, frutas y figuras de piedra hechas por suizos en Madrid, grupos de china de la fábrica

del Conde de Aranda, abanicos de filigrana china, piezas de cristales labrados y arañas de La Granja y varios tomos de legislación española. En 1808 se remitieron a Lima unos catricofres de Cataluña y un collar de diamantes con sus pendientes y pulseras de plata.

### III.2.2. *Retornos*

El flujo de mercancías remitido tuvo como contrapartida en la balanza comercial las remesas desembarcadas en Pasajes, que fueron raras en el tiempo pero tuvieron un elevado valor.

Los valores los hemos tenido que obtener en ocasiones a partir de los precios establecidos en el Reglamento de Comercio Libre ya que en los registros sólo aparecía la cantidad de mercancía.

En estos retornos los caudales fueron episódicos, aunque nunca habían sido importantes en Pasajes. Sólo hemos encontrado 200 pesos fuertes en 1801, procedentes de La Guayra.

Por otro lado, el cacao de Caracas siguió constituyendo el fruto principal. Este hecho es así por cuanto a pesar de la diversificación experimentada en la relación con los puertos americanos, La Guayra siguió siendo el más importante del que zarparon los barcos que atracaron en Pasajes. Por consiguiente, canalizó el producto esencial de las tierras venezolanas.

Junto al cacao, encontramos también azúcar de Maracaibo en 1796, añil desde La Guayra y cascarilla desde Lima en 1801 y cueros, marquetas de sebo y planchas de cobre en 1804 desde Montevideo. Todos ellos conformaron el contenido de las cargazones recibidas en Pasajes provenientes de América, de las que tenemos constancia.

### III.1.3. *Valoración global*

La estructura de intercambio que hemos expuesto corresponde a una evolución del valor de las mercancías irregular (Cuadro III).

Así, las enviadas a América desde Pasajes muestran un ritmo entrecortado que en líneas generales sintoniza con los avatares que en el ámbito internacional y nacional acaecieron a lo largo del período que se extiende entre 1796 y 1818. No obstante, hay que hacer la salvedad de que en el primer año indicado zarpó el bergantín La Begonia, alias El Filipino, pero no disponemos de la cuantía de su carga-zón (Gráfico IV). El análisis de su trayectoria presenta tres crestas señaladas en 1798, 1806 y 1808, sobre una tendencia declinante que se anula incrustándose en los trastornos que representó la Guerra de la Independencia, sin que después hayamos encontrado muestras de intercambio desde Pasajes.

La irregularidad persiste en los valores retornados que a pesar de su escasez relativa son superiores todavía a los remitidos, destacando 1801, muy alejado de las cotas alcanzadas en otros tiempos.

## CUADRO III

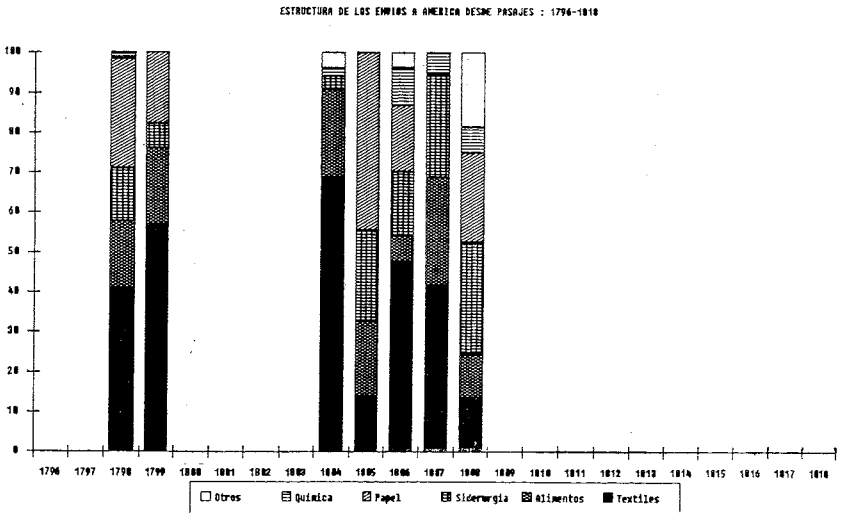
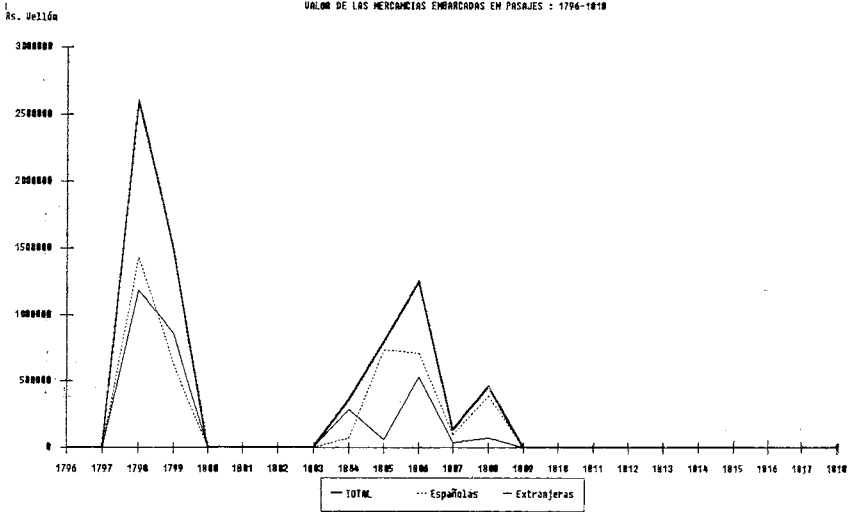
**Valor de las mercancías enviadas y recibidas en el comercio  
Pasajes-América (\*)**

Año	(Rs. vellón)	
	Envíos	Retornos
1796	?	3.049.512
1797	—	—
1798	2.664.892	—
1799	1.480.337	—
1800	—	1.692.705
1801	—	3.586.640
1802	—	—
1803	—	?
1804	359.034	1.545.280
1805	795.846	—
1806	1.247.536	—
1807	130.815	—
1808	457.805	—
1809-1818: No tenemos constancia.		

(\*) Valores redondeados.

Fuente: Información procedente de los registros de mercancías.

GRAFICO IV



Los valores embarcados, aunque siguen siendo el resultado sobre todo de la partida textil, ya no con tanta intensidad como en años precedentes y se observa una mayor heterogeneidad.

Asimismo, se percibe cómo exceptuados 1799 y 1804 se consolida la tendencia iniciada al final del período anterior, que pusimos de manifiesto en otro estudio (16), de predominio de las mercancías españolas sobre las extranjeras a lo que contribuiría la inestabilidad en que se vió inmersa el área europea con el que tradicionalmente se había relacionado la Provincia. Ese área continental de relación continuaba estando formada por Francia, Flandes y Alemania, de donde provenían los textiles que destacaron claramente entre aquellas excepto en 1808 (Gráfico V). Por su parte, las mercancías hispanas embarcadas en Pasajes que ofrecían una situación bastante semejante entre alimentos, siderurgia, papel y textiles provenían de Rioja, Castilla, Cataluña y el propio País Vasco. Mientras, el aporte americano prosiguió protagonizado por el cacao.

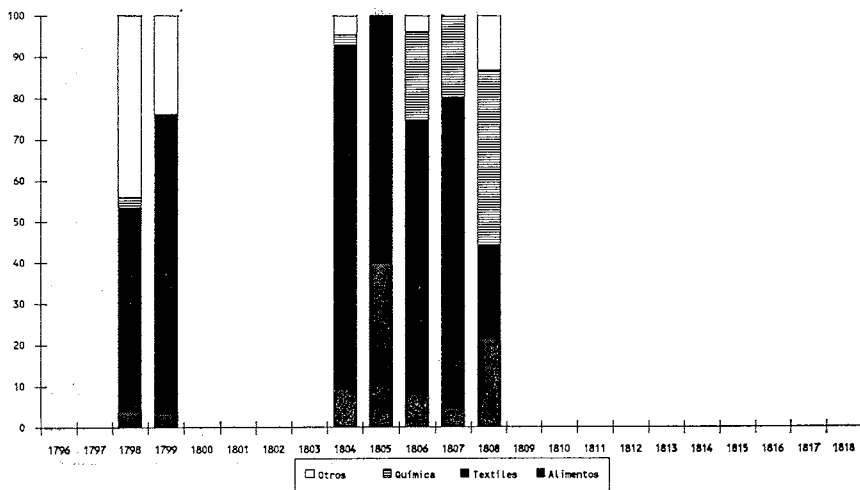
Los aportes de ida y vuelta se distribuyeron de forma diversa al período 1778-1795, ya que ahora Veracruz recibía casi el 44% de los valores registrados en Pasajes, seguida de Lima y Buenos Aires-Montevideo, quedando La Guayra, el puerto tradicional de relación, relegado al cuarto lugar con sólo la décima parte del global. En los retornos, el puerto caraqueño seguía con una posición privilegiada, por cuanto patrocinó casi el 84% del valor de los retornos recibidos

---

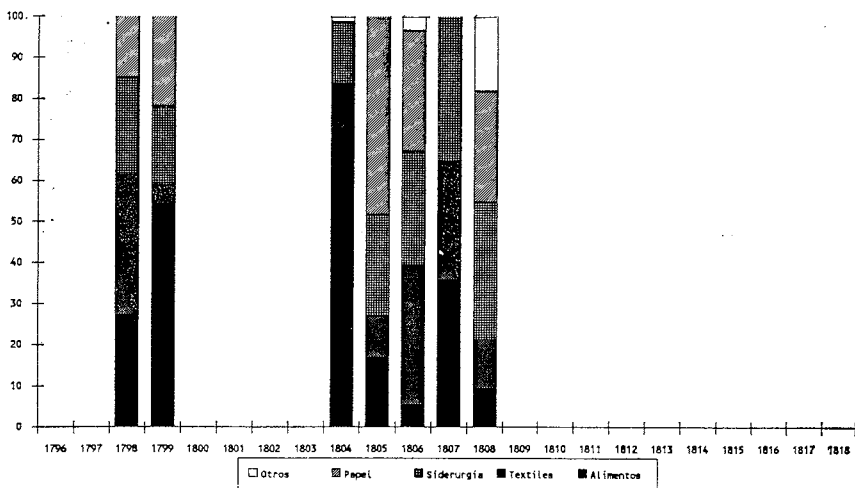
(16) MIGUEL LOPEZ, I., *El comercio hispanoamericano a través de Pasajes-San Sebastián*, San Sebastián, 1990.

GRAFICO V

ESTRUCTURA DE LAS MERCANCIAS EXTRANJERAS EMBARCADAS EN PASAJES (1796 - 1818)



ESTRUCTURA DE LAS MERCANCIA HISPANAS EMBARCADAS EN PASAJES (1796 - 1818)



en Pasajes, seguido muy lejos de Montevideo y anecdóticamente de Lima-Guayaquil (Mapa).

En definitiva, la atonía y la irregularidad constituyeron los rasgos más sobresalientes del periodo, continuando la trayectoria declinante mostrada desde 1793, tras la fase de alza más significativa del intercambio con América desde la promulgación del Reglamento de Comercio Libre (Gráfico VI).

En este proceso, especialmente en el que corresponde a la etapa que hemos considerado en este estudio, estuvieron presentes los trastornos en la vida marítima de estos años a causa de los conflictos bélicos que incidieron también en la producción susceptible de comercializar con América. Pasajes seguía practicando la reexportación de mercancías foráneas a América, aunque cada vez en menor grado. Pero además asistimos al finiquito de la fórmula de Compañía que se había practicado en Pasajes para el comercio con América, por cuanto no sólo son diversos los comerciantes que frecuentaron el puerto, cuando lo hicieron, sino que el vínculo con Venezuela se abrió hacia otras tierras del nuevo continente que en esos momentos protagonizaban el comienzo y desarrollo de su Independencia.

DESTINO DE LAS MERCANCIAS EMBARCADAS EN PASAJES (1796-1818)

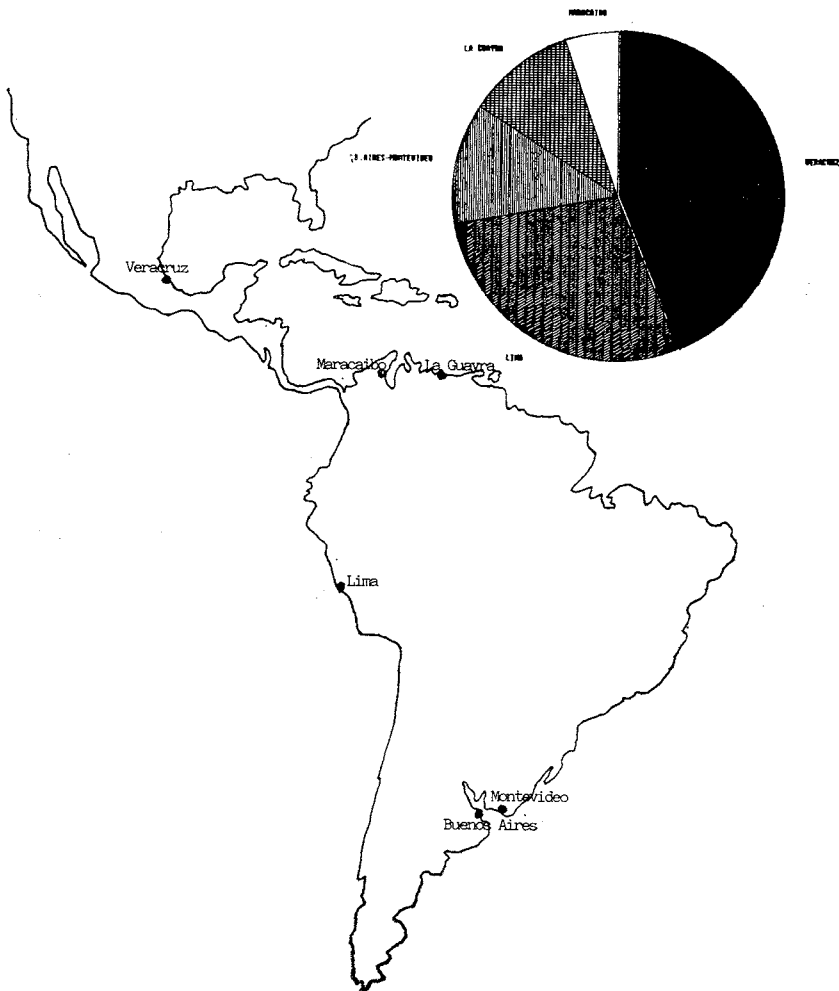
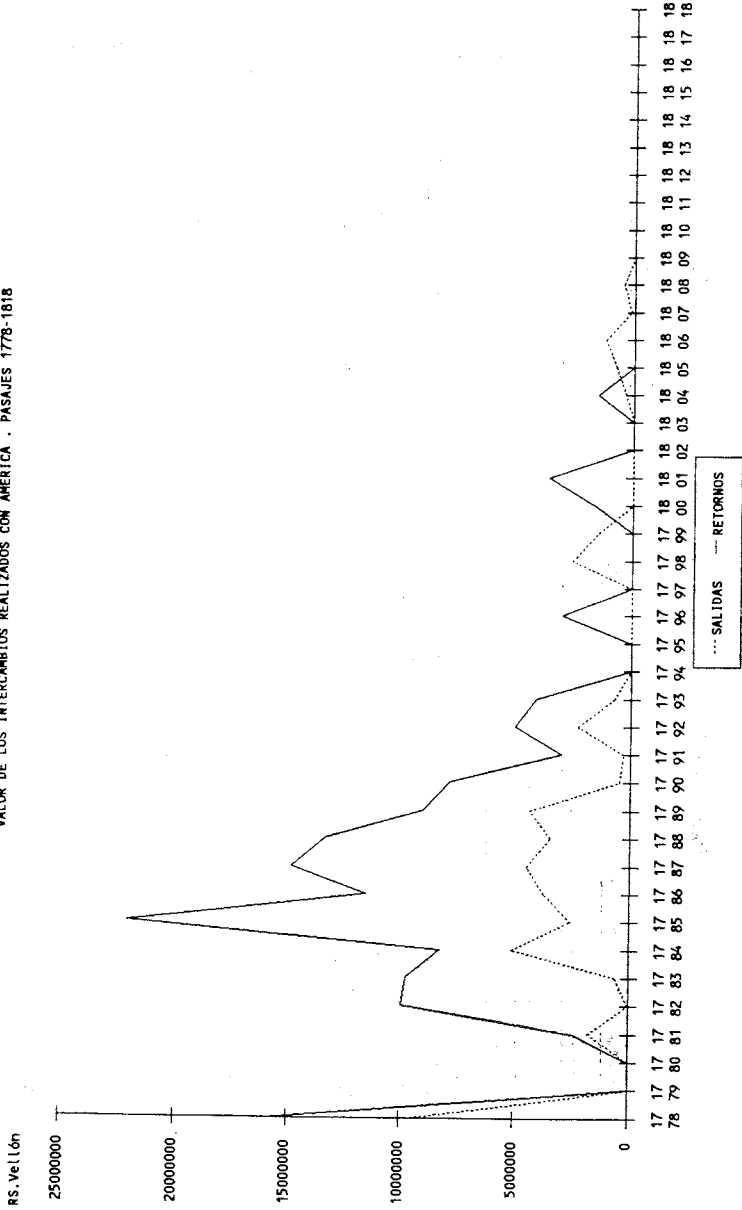




GRAFICO VI

VALOR DE LOS INTERCAMBIOS REALIZADOS CON AMERICA . PASAJES 1778-1818



## ANEXO I

## Barcos enviados a América desde Pasajes (1796-1818)

Fecha	Barco	Capitán	Destino	Valor mercancías (Rs. V.)	
				Extranj.	Total
12-06-96	Bergantín La Begoña	?	?	?	?
08-28-98	Bergantín El Atrevido	Vicente Fernández	Veracruz	496.604	568.604
08-26-98	Lugre La Buena Ventura	José B. Larreta	Veracruz	38.550	61.435
09-24-98	Bergantín El Activo	Justo de la Puente	Veracruz	125.108	490.976
11-12-98	Bergantín Ntra. Sra. Coro	Manuel Basabe	Montevideo	30.910	65.877
11-16-98	Fragata El Lince	Pedro del Cerro	Buenos Aires	87.004	254.128
11-30-98	Bergantín El Bienvenido	Nicolás Oleaga	La Guayra	28.937	-107.744
12-03-98	Fragata San Ignacio	Jacinto Sació	Lima	410.485	1.116.128
				<u>1.217.598</u>	<u>2.664.892</u>
01-04-99	Bergantín María Mercedes	Agustín Labroche	Veracruz	708.944	877.263
01-29-99	Fragata El Navarro	Pedro Gorostiola	Veracruz	18.000	75.586
04-05-99	Bergantín Bella Deseada	José Momeñe	Veracruz	119.490	288.983
07-17-99	Bergantín San Ignacio	J. Jacinto Iztueta	La Guayra	6.843	238.505
				<u>853.277</u>	<u>1.480.337</u>
01-06-04	Bergantín San Fco. Javier	Francisco de Isava	Maracaibo	285.035	359.034
07-24-05	Goleta El Duende	Antonio Echeandía	La Guayra	5.311	174.767
08-17-05	Lugre Bencejo	Vicente Basarte	Veracruz	3.787	130.525
12-06-05	Lugre Jesús, María, José	Pedro de Landa	Veracruz	42.802	255.866
12-21-05	Goleta Dragona	Pedro Gorostiola	Veracruz	5.136	109.408
12-21-05	Balaux La Cantabria	Francisco Caviedes	Veracruz	5.320	124.280
				<u>62.356</u>	<u>794.846</u>

03-10-06	Místico Ventura	Cristóbal Torrens	Montevideo	30.430	68.772
04-09-06	Polacra San Sebastián	Juan A. Montel	La Guayra	10.065	87.953
04-26-06	Fragata Victoria	Bernardo de Mello	Montevideo	207.520	319.691
06-19-06	Místico San Antonio	Juan Pirus	Veracruz	7.325	158.053
10-13-06	Lugre Jesús, María, y José	Santiago Scille	La Guayra	7.400	25.936
10-31-06	Bergantín Ntra. Sra. Itziar	Fco. Darrayoaga	Lima	271.027	587.131
				<u>533.766</u>	<u>1.247.536</u>
01-12-07	Goleta El Duende	Ramón de Basaldúa	La Guayra	36.120	130.815
02-22-08	Bergantín Ntra. Sra. Itziar	Juan A. Montel	Lima	57.288	320.308
02-22-08	Corbeta Ntra. Sra. Rosario	Francisco de Isasa	Montevideo	13.250	137.497
				<u>70.538</u>	<u>457.805</u>

## ANEXO II

## Barcos recibidos en Pasajes desde América (1796-1818)

Fecha	Barco	Capitán	Procedencia	Valor mercancia (Rs. V.)
10-01-96	Fragata Santa Isabel	José Najera	La Guayra	3.049.512
04-23-00	Bergantín San Ignacio	Jacinto Iztueta	La Guayra	1.692.705
02-05-01	Bergantín San Ignacio	Jacinto Iztueta	La Guayra	1.747.613
08-26-01	Fragata María Luisa	Bartolomé Larreta	Lima	50.000
10-15-01	Bergantín San Ignacio	Jacinto Iztueta	La Guayra	1.779.027
				<hr/>
				3.586.640
07-07-03	Bergantín San Fco. Javier	Francisco Isaza	La Guayra	?
11-19-04	Fragata Ntra. Sra. Asun	Antonio Rentería	Montevideo	1.545.280
08-16-06	Lugre Jesús, María y José	Santiago Seille	Veracruz	?