

El comercio de los Estados Unidos con España y el Caribe a comienzos de la Presidencia de Madison: 1809 *

Manuel Lucena Salmoral

Pretendemos con este trabajo llamar la atención sobre un pequeño problema, como es el de las relaciones comerciales de los Estados Unidos de Norteamérica con España e Hispanoamérica, durante el año 1809, que marcó la transición de la presidencia de Jefferson a Madison, y que es crucial para la Historia de la Unión. Este año, que podría definirse como el de la reactivación económica norteamericana tras el embargo de Jefferson, sería también el de apogeo del gobierno de la Junta Central Suprema, visto desde el punto de vista español, o el de la época prerrevolucionaria de los movimientos de 1810, visto desde el ángulo hispanoamericano. Resulta así un minúsculo problema dentro de las relaciones entre España y América, pero decisivo para comprender las bases de lo contemporáneo en Estados Unidos, Hispanoamérica y España *.

El comercio norteamericano de 1809 se encuentra ubicado en una cota expansiva que siguió a un período corto de aislamiento, anterior al cual vino un largo proceso de hegemonía comercial norteamericana en el mundo, que es preciso referir, a lo menos superficialmente, para la mejor comprensión de la temática. Realmente el "despegue" del comercio norteamericano data de 1789 y puede decirse, por ello, que es casi tan antiguo como la Constitución de este país.

EL "MILAGRO" NORTEAMERICANO EL UNICO COMERCIO DE LA EPOCA NAPOLEONICA

Si comparamos la situación norteamericana en unos años tan próximos como los de 1790 y 1810, tendremos la imagen del primer "milagro" económico de la Edad Contemporánea. En 1790 los Estados Unidos eran un pequeño país recién independizado y ha-

* Este artículo es un resumen del publicado bajo el título "El Comercio de los Estados Unidos con España e Hispanoamérica a comienzos de la presidencia de Madison: 1809", en Actas del Congreso de Historia de los Estados Unidos, Ministerio de Educación y Ciencias, 1928...

bitado por menos de cuatro millones de habitantes, de los que un millón era población de color y, dentro de ésta, 699.374 eran esclavos¹. Don Luis de Onís, embajador de la Junta Central en la Unión, calculó que la población real era de 3.884.000 habitantes², pero usualmente se acepta la cifra de 3.929.214 habitantes³ o 3,9 millones en números redondos⁴. Recordamos a este propósito que el virreinato de la Nueva España tenía 4.483.529 habitantes en 1793, según el censo de Revillagigedo⁵. Lo hemos calificado de "pequeño país", no porque lo fuera realmente, sino por su proyección comparativa, ya que el territorio norteamericano se ceñía apenas al suelo de las trece colonias inglesas emancipadas (unas 1.300 millas de Oriente a Occidente, por unas 1.000 desde los Lagos hasta los dominios españoles), y se encontraba además encajonado entre la posesión inglesa del Canadá y las españolas de la Luisiana y Florida, que controlaban además zonas nucleares del tráfico comercial en esta región geográfica, como eran las orillas septentrionales de los Lagos y la cuenca del Mississippi. Los Estados Unidos, sin apenas industria y con una larga costa abierta a la recepción de mercancías británicas, de los que dependía tanto o más que antes de independizarse, difícilmente podría superar el calificativo de país de "agricultores y pescadores" que les dio Onís.

En 1810, cuatro lustros después, los Estados Unidos habían duplicado su territorio y amenazaban sobre La Florida y las Provincias Internas novohispanas y aun sobre la frontera canadiense. Su población se había duplicado también, pues alcanzaba los 7.239.881 habitantes⁶ o 7.230.514 habitantes, si preferimos los datos más conservadores de Onís⁷, quien añade que de ellos 1.600.000 eran esclavos y 400.000 eran negros libres y mulatos. El país poseía ya la clave comercial del Mississippi y una actividad marítima mercantil que lo colocaba en primer lugar del mundo, ya que Inglaterra, la auténtica potencia marítima comercial, se encontraba prorrataada en su actividad económica, como consecuencia de su guerra contra el general Bonaparte. Onís calculó que el potencial comercial norteamericano alcanzaba ya un promedio anual de 143 millones

1. MORISON, Samuel Eliot y HENRY Steele Commager, *Historia de los Estados Unidos de Norteamérica*, México, F.C.E., 1951, tomo I. cap. XI, pág. 240.
2. ONIS, Luis de, *Memoria sobre las negociaciones entre España y los Estados Unidos de América que dieron motivo al tratado de 1819. Con una noticia sobre la estadística de aquel país*, Madrid, Imprenta de D.M. de Burgos, 1920, pág. 16.
3. WRIGHT, Louis B., CLARENCE L. Ver Steeg, RUSSEL B. Nye, HOLMAN HAMILTON, David M., POTTER, Vicent P. DE SANTIS, William H. HARGAUGH, Arthur S. LINK, Thomas C. COCHRAN y Carl N. DEGLER, *Breve Historia de los Estados Unidos de América*, México. Edit. Limusa-Wiley, 1969, página 573.
4. PEYRET, Henry, *Los Estados Unidos*, México, Edit. Taurus, 1963, pág. 19.
5. BARBOSA-RAMIREZ, René, *La estructura económica de la Nueva España, 1519-1810*, México, Siglo XXI, 1971, pág. 236.
6. WRIGHT, Louis B. y..., *Op. cit.*, pág. 573.
7. ONIS, Luis de, *Op. cit.*, pág. 12.

de pesos fuertes y añadió que dicho país tenía una industria apreciable, además de un gran desarrollo agrícola y pesquero⁸.

¿Por qué se produjo este "milagro" norteamericano en sólo veinte años? Indudablemente por el gran empuje y trabajo del pueblo norteamericano, pero ayudado por una coyuntura histórica muy especial, en la cual tuvo mucho que ver el plan expansivo francés de Napoleón Bonaparte, que logró el objetivo de suprimir la actividad pacífica del comercio en los mares, al complicar a todas las potencias en su propia guerra. El único país con potencial marítimo comercial que se salvó de esta situación fue el de los Estados Unidos de Norteamérica, que aprovechó aquellas circunstancias favorables para establecer las bases de su desarrollo económico y, más concretamente, comercial: "The war in Europe greatly increased the belligerents' need for food, arms, and equipment, and at the same time tied up their commercial ships. Soon the carrying trade of the neutral nations was booming, and the United States, a leading maritime nation, was one of the greatest gainers"⁹. Onís nos dice algo más significativo todavía: "Durante el largo período de las guerras de Europa el pabellón americano era el único neutral y libre en todos los mares. No sólo disfrutaron entonces los americanos una larga y ventajosa época para llevar a vender en los mercados de Europa y en los de América española las producciones de su suelo a precios subidos, sino también para acarrear los productos y mercaderías de todas las otras naciones desde los mercados y puertos de unas a los de otras"¹⁰. Pensemos lo que realmente significa ser el único pabellón "neutral y libre" en un momento de conflicto mundial y el napoleónico lo fue, cuando se disparan los precios de los productos alimenticios y de las materias primas¹¹. Significa sencillamente disponer del monopolio comercial mundial. Es por esto que el historiador norteamericano Russell B. Nye señaló que la política de neutralidad norteamericana fue definida sarcásticamente por los ingleses diciendo que "la mejor esperanza de los Estados Unidos era sacar fortuna de los infortunios de Europa"¹².

8. ONIS, Luis de, *Op. cit.*, pág. 42.

9. HOFSTADTER, Richard, MILLER, William y AARON, Daniel, *The American Republic*, New Jersey, Prentice-Hall, vol. I, pág. 277. Estos autores añaden: "the French had only a small fleet, painfully vulnerable to British attack, and they desperately needed neutral assistance. Early in the war France at last surrendered her monopoly of the French West Indian trade and opened the island ports to American ships and American produce a turn of events that gave great impetus to American commerce."

10. ONIS, Luis de, *Op. cit.*, pág. 17.

11. Vide Pitkin, Timothy, *Statistical View*, 1835 y North, Douglas C., *Una nueva Historia Económica, Crecimiento y bienestar en el pasado de los Estados Unidos*, Madrid, Tecnos, 1963. Hofstadter, en el libro citado anteriormente, señala: "In spite of the losses caused by the European wars, between 1803 and 1807 American Exports had grown from \$ 55 million to \$ 108 million", vol. I, pág. 324.

12. WRIGHT, Louis B., y ..., *Op. cit.*, cap. 5, pág. 110.

El informe de Onís anteriormente citado tiene un punto esencial, sobre el que deseamos llamar la atención: "...también para acarrear los productos y mercaderías de todas las otras naciones desde los mercados y puertos de unas a los de otras". Es decir, que aparte del negocio que suponía vender los productos propios, principalmente los de carácter alimenticio, a una Europa en guerra, donde alcanzaban excelentes precios, se había organizado el de revender los artículos extranjeros, aprovechando el caos marítimo comercial. Este asunto no es ciertamente ningún descubrimiento de Onís, ya que se menciona usualmente en todas las historias de los Estados Unidos, aunque sin concederle excesiva importancia. Así Stulz reconoce: "habían logrado los americanos canalizar hacia su país los tráficos entre Europa, los Estados y las Indias Occidentales, y servir de mediadores en el comercio intereuropeo, puesto que las naciones europeas que habían permanecido al margen de la contienda no podían ver con agrado la intromisión en sus asuntos comerciales de uno de los poderosos contendientes. Agricultores, comerciantes y armadores realizaron en Norteamérica pingües ganancias..."¹³. Morison y Commager afirmaron: "Pero los tribunales británicos se enteraron de que los norteamericanos cargaban productos coloniales franceses que estaban en depósito en sus propios puertos, los descargaban en el momento oportuno para eludir el pago de derechos de aduana, y luego los conducían a un puerto europeo dominado por Napoleón"¹⁴. Finalmente, y para no abundar en excesivas citas de un tema conocido, señalemos que Max Beloff afirmó que al reanudarse la guerra anglofrancesa en 1803 los comerciantes norteamericanos gozaron de una época de prosperidad "and especially their re-exports of colonial produce, rapidly grew"¹⁵. De hecho el negocio de las re-exportaciones es anterior a la misma independencia norteamericana, pues Morales Lezcano anotó que tiene sus raíces en el siglo XVII¹⁶.

13. STULZ, Josef, *Historia de los Estados Unidos de América*, Barcelona, 1944, pág. 195.

14. MORISON, Samuel Eliot y..., *Op. cit.*, pág. 391-392.

15. BELOFF, Max, *Thomas Jefferson and American Democracy*, New York, 1965, cap. 9, pág. 177.

16. "Las trece colonias fueron también desde el siglo XVII reexportadoras de ron, azúcares y melazas de procedencia antillana, siendo los consumidores más aventajados, según balance referido al año 1769:

1. África, con un total de 322.683 galones.

2. Terranova, con un total de 103.119 galones.

3. Gran Bretaña, con un total de 25.974 galones.

4. Europa mediterránea, con un total de 13.871 galones.

MORALES LEZCANO, Víctor, *Diplomacia y política financiera de España, durante la sublevación de las colonias inglesas en América, 1775-1783*. En Anuario de Estudios Americanos tomo XXVI. Sevilla, 1969, pág. 22. Ver asimismo ENCARNACION RODRIGUEZ, Vicente, *El comercio cubano y la guerra de emancipación norteamericana*. En Anuario de Estudios Americanos, Tomo XI. Sevilla. 1954.

Onís, que como hemos dicho no descubrió nada en este asunto, se ocupó sin embargo, de especificárnoslo con algún detalle, para la situación creada a fines del siglo XVIII y principio del XIX, y nos dice en su conocida "Memoria": "Esta época, que ocurrió desde el año de 1789 hasta el de 1814, fue tan lisonjera y feliz para los angloamericanos, como lúgubre y desastrosa para las naciones europeas. Aquéllos aumentaron prodigiosamente su marina mercante; y su pabellón, respetado como neutral en todos los mares, no solamente llevó los productos de su país a las puertas de las potencias beligerantes sino que acarreo también los productos y mercaderías del extranjero a los diferentes mercados de Europa y América. El valor de sus exportaciones en 1791 subía a 19.012.041 pesos fuertes, comprendiendo en esta suma total la de dos o tres millones, valor de productos y mercaderías del extranjero, que se introdujeron en los Estados Unidos y se extrajeron de allí otra vez para los mercados de otras naciones; y el valor de las importaciones del extranjero para el consumo del país, subió a 19.082.828. A medida que la guerra fue tomando incremento en Europa, y la necesidad de mantener grandes ejércitos y grandes escuadras exigía un consumo extraordinario y enorme, el comercio de los Estados Unidos se aumentó con rapidez asombrosa, y sólo tuvo que sufrir durante el tiempo del embargo, y el de la guerra que emprendió su gobierno contra la Gran Bretaña, para complacer a Napoleón, ni declinó sino desde la paz general de Europa"¹⁷. Sabemos así que este negocio de las re-exportaciones aumentó considerablemente desde la Revolución Francesa, y duró hasta final de las campañas napoleónicas. Sabemos, además, que en 1791 alcanzaban aproximadamente un 15% del negocio exportador norteamericano. Pero en 1794 —nos sigue informando el mismo Onís— las exportaciones norteamericanas subieron ya a 33.043.725 pesos fuertes, de los cuales 16.848.625, es decir, casi el 50%, eran "frutos y géneros extranjeros reexportados del país"¹⁸. El negocio era tan lucrativo que se equiparaba a la verdadera exportación de artículos norteamericanos. El embajador español añadió que en ese mismo año de 1794 los Estados Unidos importaron mercancía por valor de 93.020.515 pesos fuertes, incluidos en los cuales había "46.642.725 de artículos extranjeros, que en parte se exportaron después"¹⁹, lo que nos indica que los beneficios eran tan elevados que incluso se hacían depósitos de artículos reexportables, para sacarlos al año siguiente. El embajador de la Junta Central termina afirmando que el negocio de la reexportaciones continuó en auge hasta fines de siglo, y luego se estabilizó en los años 1802, 1803 y 1804 —según datos que toma del propio Departamento del Tesoro norteamericano— en un volumen de 143 millones de pesos fuertes, de los cuales 68 correspondían a las exportaciones y 75 a las importaciones.

17. ONIS, Luis de, *Op. cit.*, págs. 41-42.

18. *Ibidem.*, pág. 42.

19. *Ibidem.*, pág. 42.

De los 68 millones de las exportaciones, 29 eran de "artículos extranjeros", tales como lanas, lienzos, azúcar, café, te, vinos y otros licores *que se introducen en el país, y se sacan de él otra vez para los mercados extranjeros*". La distribución por países de los 68 millones de pesos fuertes exportados eran: "24 para Inglaterra, 4 para Rusia y Alemania, 9 para Holanda, 12 para Francia, 7 para España, 2 para Portugal, 3 para Italia, 1 para la China y Bengala, y otros 6 para otras partes del mundo"²⁰. Una buena parte de estos artículos reexportables procedían de Cuba²¹ y otras posesiones españolas en América.

El comercio norteamericano siguió aumentando hasta alcanzar su cota más alta en 1807, cuando llegó a un volumen negociado de 221 millones, de los cuales eran "103 millones en exportaciones, la mayor parte de productos y géneros extranjeros y 108 en importaciones"²². Fue entonces cuando se produjo la crisis.

LA GUERRA DE LOS BLOQUEOS

El negocio de las reexportaciones norteamericanas fue visto con suspicacia por las dos grandes potencias en conflicto, Inglaterra y Francia, que pusieron cada vez más obstáculos a este tráfico, hasta terminar por estrangularlo. De hecho a ninguna de las dos le perjudicaba que los Estados Unidos vendieran sus harinas y pescados en Europa, pero sí que aceleraran la potencia industrial de su enemiga, al comprar sus mercancías para revenderlas luego a otros países. Inglaterra, con una gran industria y el control de los mares, gracias a su flota, fue a la larga la más perjudicada por el negocio norteamericano y la que protagonizó los mayores incidentes con los buques mercantes de los Estados Unidos²³.

20. *Ibidem.*, pág. 42.

21. ROLAND, T., Ely, ha señalado que La Habana exportó azúcar a Estados Unidos en 1794 por valor de más de 5 millones de dólares (100.000 cajones), y que al año siguiente se exportaron 18 millones de dólares, contra una importación de 20 millones. Vino luego una breve paralización en las negociaciones comerciales entre Cuba y Estados Unidos por la paz de Amiens, tras la cual se reanudó el negocio con mayor fuerza. En 1806 Cuba exportó a los Estados Unidos 33.372.000 libras de azúcar refinado, 40.704.000 libras de azúcar cruda, 4.402.000 libras de café y 2.935.000 galones de mieles de caña. Ely, Roland T., *Cuando reinaba su majestad el azúcar*. Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1963, págs. 62-64.

22. ONIS, Luis de, *Op. cit.*, pág. 43.

23. Los incidentes surgidos entre los buques ingleses y norteamericanos enmascararon un poco la verdadera situación económica que desembocó en el Embargo de Jefferson, pero indudablemente ayudaron al Gobierno y al Congreso norteamericano para que la opinión pública aceptara como inevitable una medida tan perjudicial para toda la economía norteamericana. Las visitas de los buques ingleses a los norteamericanos permitieron comprobar que parte de sus tripulaciones era inglesa. Se trataba de desertores que eran obligados a reincorporarse a la marina británica, promoviéndose numerosos conflictos. Morison anotó que un buque importante, como el "Constitution", con una

El problema se inició en realidad con las guerras francoinglesas pues la Gran Bretaña dio vigor a su decreto de 1756 por el cual desconocía que el comercio con las colonias de un país pudiera ser desempeñado por buques de países neutrales. Pero los ingleses no fueron muy estrictos en el cumplimiento de esta ley, que ellos violaban ampliamente al comerciar con las colonias españolas. Por otra parte, los Estados Unidos arreglaron pronto el problema, como nos dice Stulz "*a base de comprar por su cuenta los productos, llevarlos a sus puertos y venderlos luego a Europa como si se tratara de mercancía norteamericana*"²⁴. El subterfugio era burdo y los ingleses vieron contrariados cómo seguían afluyendo productos coloniales a Francia, España y otros países aliados de Napoleón, por lo cual decidieron establecer un bloqueo a los puertos europeos que giraran dentro de la esfera de París y anunciaron que montarían vigilancia en los mares para apoderarse de los navíos que frecuentaran dichos puertos. Napoleón replicó a esto en 1803, prohibiendo de entrada en Francia de los géneros coloniales y productos manufacturados de origen inglés. Inglaterra entonces declaró en estado de bloqueo las desembocaduras del Elba y del Wesser y extendió luego esta situación en 1804 a "todos los puertos franceses del Mar del Norte y Canal de la Mancha"²⁵. Finalmente el Almirantazgo británico aclaró, a propósito del caso del "Essex", que "el desembarco efectuado en una escala intermedia en América no era suficiente para proteger mercancías de procedencia enemiga, y que el intento de introducir las por este rodeo en la metrópoli de las colonias, justificaba con pleno derecho su secuestro"²⁶.

Los buques norteamericanos seguían sorteando los escollos de esta guerra, que Godechot ha llamado acertadamente "de los bloqueos",

tripulación de 419 marineros en 1807, tenía sólo 241 norteamericanos y 419 marineros estaban identificados como ingleses. Añade que cuando un oficial inglés entraba en un buque norteamericano "solía fijarse en cualquier muchacho que tuviese el más ligero dejo de acento inglés o irlandés. Los errores eran inevitables y resultaba difícil rectificarlos" (*op. cit.*, pág. 391). El incidente más conocido lo protagonizaron los buques "Leopard" y "Chesapeake", en junio de 1807. Una escuadra británica se había estacionado a la altura del cabo de Chesapeake, donde desertó una parte de la tripulación dirigida por un cabecilla llamado Jenkin Ratford. Según los informes ingleses, Ratford se había enrolado en la fragata inglesa de guerra "Leopard", a la altura de la bahía de Lynnhaven. El buque inglés cañoneó al norteamericano y finalmente sus oficiales pasaron a la cubierta del "Chesapeake", donde comprobaron la lista de la tripulación y descubrieron a Ratford y a tres supuestos ingleses, que se llevaron al "Leopard" sin más explicaciones (Morison, Samuel Eliot, *op. cit.*, págs. 392-393). Esto despertó la indignación norteamericana y se supone que actuó decisivamente en la aceptación del Embargo de Jefferson, cosa que es muy probable, pero no debemos olvidar que este incidente naval ocurrió en junio de 1807 y Jefferson esperó aún seis meses más para presentar al Congreso su Decreto de Embargo. Seis meses en los que la situación francesa evolucionó hacia el Decreto de Milán.

24. STULZ, Josef, *Op. cit.*, pág. 195.
25. GODECHOT, Jacques, *Europa y América en la época napoleónica*, Barcelona Labor, 1969, pág. 94.
26. STULZ, Josef, *Op. cit.*, pág. 196.

hasta que entró en su fase final. En 1806, exactamente el día 21 de noviembre, el general Bonaparte dio en Berlín el famoso Decreto que establecía 'el Bloqueo Continental: No solamente se prohibía la entrada de mercancía británica en cualquier puerto francés o aliado, sino que incluso se vetaba la entrada en los puertos imperiales de cualquier buque que hubiese tocado antes en un puerto inglés²⁷. Quedaban así bloqueados para los norteamericanos los puertos franceses, españoles, italianos, suizos, holandeses, daneses y alemanes, amén de los rusos, que aceptaron luego el bloqueo por la paz de Tilsit. Inglaterra respondió al Decreto de Berlín con el "Orders in Council", por el cual se especificaba que todos los buques neutrales que se dirigieran a los puertos napoleónicos deberían tocar previamente en puerto inglés y pagar allí un derecho equivalente al de descargo de las mercancías (25% ad valorem).

A partir de este momento el negocio norteamericano de las re-exportaciones caminaba hacia su quiebra, ya que los buques tenían que pasar por la humillación de tocar en puerto británico y pagar los derechos exigidos, si querían comerciar con Europa. Si los ingleses se llevaban así limpiamente el 25% del negocio, las posibilidades de mantenerlo con rentabilidad se veían muy oscuras. Pero aún faltaba algo más, y fue el famoso Decreto de Napoleón, dado en Milán el 17 de diciembre de 1807, por el cual se especificó que todo navío neutral que hubiera recibido la visita de un buque británico o hubiera tocado en un puerto inglés para pagar los derechos que Londres exigía, sería considerado buque británico a todos los efectos y calificado como buena presa²⁸. Con ello se hundía no ya el negocio de las exportaciones, sino incluso el de las auténticas exportaciones norteamericanas, porque los buques de esta nacionalidad no podían comerciar con Europa a menos que tocaran en puertos ingleses, y no podían comerciar con Europa tampoco, si lo hacían. Es decir, no podían hacer absolutamente ninguna transacción. A los cinco días del Decreto de Milán —extraña coincidencia— Jefferson impuso el famoso Embargo norteamericano.

EL CONTROVERTIDO DECRETO DE EMBARGO DE JEFFERSON

El historiador Hofstadter ha afirmado que Jefferson dio el decreto en Embargo para obligar a los anglofranceses a hacer la paz, guiado por un extraño espíritu pacificador: "El propio Jefferson era al mismo tiempo un ardiente patriota y un pacifista sincero. Durante las guerras napoleónicas, cuando tanto Inglaterra como Francia se abalanzaron ávidamente sobre el comercio norteamericano (P), trató de replicar con una política pacifista de coerción económica. En diciembre de 1807, el Congreso aprobó su drástico "Embargo Act", por el cual

27. GODECHOT, Jacques, *Op. cit.*, pág. 95.

28. GODECHOT, Jacques, *Op. cit.*, pág. 96.

se ordenaba simplemente (?) la retención de los barcos norteamericanos en sus respectivos puertos. Su intención era dejar de vender (?) alimentos y otros artículos de ambos países contendientes para obligarles así a pactar (?): Esta fue la única medida de carácter doctrinario y utópico, que aplicó en su vida, y resultó un rotundo fracaso”²⁹. Sobra decir, por lo que venimos viendo, que estamos en completo desacuerdo con esta interpretación del Embargo y aún añadiríamos que si éste fue el único acto utópico y doctrinal de Jefferson —como dice Hofstadter— este Presidente sería el más pragmático que hayan tenido los Estados Unidos en su Historia de dos siglos. Diferimos también en la afirmación de que Francia e Inglaterra se hubieran abalanzado sobre el comercio norteamericano, pues la situación parece ser la contraria y finalmente no creemos que la opinión de Jefferson fuera la de que se iba a producir la paz por el simple hecho de que los Estados Unidos acabaran con el negocio de las reexportaciones y sus auténticas exportaciones de harinas, pescados y algodón. André Maurois es mucho más equilibrado en este punto y nos dice que Jefferson buscaba que se respetara el derecho norteamericano a seguir comerciando en lo que estamos plenamente de acuerdo: “Jefferson consideraba que llegaría a hacer respetar a su país mediante lo que él denominaba la “coerción pacífica”. Por tan curiosa como contradictoria fórmula entendía un método muy viejo: ruptura de relaciones comerciales. “Nuestro comercio les es tan preciso —decía con inocencia— a franceses e ingleses, que no vacilarán en comprarlo, cuando el único precio que por ello les pedimos es la justicia”³⁰.

Desde nuestro modesto punto de vista Jefferson hizo lo único que podía: Decretar una suspensión comercial con el exterior para evitar que los buques norteamericanos fueran capturados por los ingleses y los franceses, lo que llevaría a una guerra inevitable con uno de los dos colosos del mundo, en la que podría peligrar la misma independencia de los Estados Unidos³¹.

Jefferson preparó el decreto de Embargo, que envió con un breve mensaje al Congreso norteamericano. El Legislativo evacuó la propuesta en un solo día, el 22 de diciembre de 1807. La Ley de Embargo prohibió la salida de cualquier buque de la Unión con destino al

-
29. HOFSTADTER, Richard, *La tradición política americana*, Barcelona Seix Barral, 1969, págs. 54-55.
 30. MAUROIS, André, *Historia de los Estados Unidos*, Barcelona, Edit. Lara, 1945, cap. V, pág. 292.
 31. Schellenberg ha señalado que en esta coyuntura la esfera de acción política europea chocó con la esfera de acción política (económica) norteamericana y en este sentido lo único que podía hacer Jefferson era definir el abastecimiento norteamericano, perfilando unas ideas que años más tarde se proyectarían sobre Monroe en su famoso discurso del 2 de diciembre de 1823. Schellenberg, T. R., *Jeffersonian origins of the Monroe Doctrine*. En *Hispanic American Historical Review*, Durham vol. XIV, Nº 1, February, 1934, págs. 2-4.

extranjero y autorizó sólo la navegación de cabotaje, mediante fianza³².

Cuando Napoleón conoció en Bayona la noticia del Embargo, ya en 1808, ordenó el secuestro de todos los buques norteamericanos que se encontraban en puertos franceses "Porque —decía irónicamente— esos barcos no pueden ser americanos; de serlo, respetarían el embargo; de modo que sólo puede tratarse de barcos ingleses camuflados"³³.

LA CRISIS DE 1808: MISERIA COMERCIAL E INDUSTRIALIZACION

El Embargo ocasionó la famosa crisis de 1808, cuyas consecuencias más conocidas fueron el hundimiento del comercio exterior norteamericano y la industrialización.

Todos los historiadores son unánimes en reconocer el desastre producido en el comercio, a raíz del decreto de Embargo. Stulz escribe: "Las consecuencias del 'Embargo' fueron catastróficas para los Estados Unidos. Mercaderes y armadores, que habían conservado, pese a todas las trabas, buenas posibilidades de hacer negocios, experimentaron pérdidas cuantiosas y muchos de ellos se arruinaron. Asimismo sufrieron los efectos de la crisis los productores de materias primas y los industriales, singularmente los agricultores. A la crisis económica siguió la agitación política, cuyo foco principal radicaba en Nueva Inglaterra"³⁴. Elson afirma: "arruinó a millares de hombres de negocios, gravó el Tesoro y paralizó la energía de la nación; derribó casi el partido demócrata y estuvo a punto de conmovier los fundamentos de la República"³⁵. Richard Hofstadter anota: "produjo la paralización económica de las ciudades comerciales del Nordeste, así como de las granjas y plantaciones del Oeste y del Sur"³⁶. Morison señala: "Mermaron los productos agrícolas, y el interior tuvo que vivir de sus reservas; pero el algodón, el tabaco y el trigo, podían permanecer almacenados mucho mejor que los buques. Por consiguiente, el embargo hizo sentir sus efectos principalmente sobre Nueva Inglaterra y Nueva York; precisamente en estos estados fue donde tuvo una influencia política sobre la administración"³⁷. Hofstadter Miller y Aaron refieren: "Actually, all ports suffered alike. In New York as one traveler reported. Not a box, bale, cask, barrel or package was to be seen... The streets near the waterside were almost deserted; the grass

32. Ver en este particular Randall, *Thomas Jefferson*, III, chs. VI-IX; Tucker, *Thomas Jefferson*, Scars. *Jefferson and Embargo*; Clauder, *American Commerce as Affected by French Revolution*, chs. IV-VIII; Bowers, *Jefferson in Power*, 1936; W. W. Jennings, *American Embargo*, 1921; Marvin, *American Merchant Marine*, ch. VII.

33. ELSON, Henry William, *Estados Unidos de América*, Barcelona, Salvat. Col. Historia de América y de los pueblos americanos, 1956, pág. 265.

34. STULZ, Josef, *Op. cit.*, pág. 198.

35. ELSON, Henry William, *Op. cit.*, 265.

36. HOFSTADTER, Richard, *Op. cit.*, pág. 55.

37. MORISON, Samuel Eliot y... , *Op. cit.*, pág. 395.

had begun too grow upon the wharves. The industries associated with commerce, such as shipbuilding and sailmaking, were also at standstill, and their artisans unemployed”³⁸. Nye recoge también el mismo testimonio del viajero que anotó que la hierba había comenzado a crecer en los muelles y concluye: “Los barcos norteamericanos se podían ver anclados en el litoral del este; los comerciantes quebraban y los sobrantes agrícolas se acumulaban”³⁹.

El segundo efecto, la industrialización, es también conocido. Nye opina, incluso, que fue previsto por Jefferson cuando dio su famoso Embargo: “Jefferson esperaba que el embargo de 1807 lograra dos cosas: primero, que disuadiera a los ingleses de tomar barcos y marineros y que los obligara a tener más respeto por los derechos norteamericanos; y segundo, que fomentara el crecimiento de la industria norteamericana. al eliminar del mercado los productos de importación ingleses”⁴⁰. Nos parece improbable que Jefferson implantara el Embargo previendo la industrialización norteamericana, pero en efecto, éste fue una consecuencia natural de aquél, como usualmente ha ocurrido en la Historia Contemporánea. Stuls nos lo explica de esta manera: “La mediación mercantil para la adquisición de productos industriales fue paulatinamente desapareciendo, para ceder el sitio a la producción nacional. *Las pérdidas sufridas por el comercio fueron compensadas mediante la creación de empresas industriales*, cuyas ganancias permanecieron dentro del país en lugar de ir a parar a manos inglesas. El “Embargo” tuvo, pues, un efecto proteccionista, que los norteamericanos habían antes desechado y los agrarios, aún los más fanáticos, tuvieron que reconocer que la industria era tan importante para el bienestar del país como la agricultura”⁴¹. Mejor aún nos refiere la nueva situación creada por Burlingame: “British and French trade with America had come to an end. The United States was then truly thrown on its own. Its only hope was to produce—as much and as fast as possible. It must make every sort of thing it had previously imported. It must make its own cloth—not merely with the spinning wheels and hand looms et home, but on big enough scale to supply the wants of people who had acquired tastes in foreign factory-made cottons and woolens. It must make shoes, axes, plows, farm implements, guns, buttons, nails shovelsh, chisels, pot-

38. HOFSTADTER, Richard y . . . , *Op. cit.*, tomo I, pág. 324.

39. WRIGHT, Louis B. y . . . , *Op. cit.*, cap. 5, pág. 111. Los efectos de esta ruina comercial alcanzaron a algunos mercados muy conectados con la economía norteamericana, como por ejemplo Cuba, como ha explicado Ely: “Cuando la quiijotesca Ley de Embargo quedó sancionada a fines de 1807, los comerciantes y hacendados de Cuba aborrecían al presidente norteamericano casi tanto como los federalistas de Nueva Inglaterra. Sus razones eran claras. A principios de 1808, los artículos importados triplicaron su precio en La Habana; dos tercios de toda la zafra quedó sin venderse; el precio del café bajó de 30 dólares por quintal a tres dólares. Cincuenta ingenios valiosos estaban en ruinas. Sus propietarios los habían desmantelado antes de incurrir en mayores pérdidas”. ELY, Roland T., *Op. cit.*, pág. 65.

40. WRIGHT, Louis, B. y . . . , *Op. cit.*, cap. 5, pág. 111.

41. STULZ, Josef, *Op. cit.*, pág. 198.

tery, paper, rope, wagons and carriages, pots and kettles, stoves, pewter and silverware, fives, printings presses, hats and stockings on an increasingly large scale as the civilization of the east moved west" 42. El mismo Onís coincide con la opinión general, si bien retrotrae el comienzo del desarrollo industrial norteamericano a tres años antes (1805), pero siempre en función de las dificultades puestas para la introducción de mercancía francobritánica: "Las fábricas y manufacturas no comenzaron a fomentarse en los Estados Unidos sino desde el año de 1805: Hasta aquella época habían quedado como estacionarias en el país, y los americanos dependían de las naciones extranjeras, principalmente de la inglesa, para los diferentes artículos que necesitaban. *Este fomento, pues, fue ocasionado en gran parte por los obstáculos que las potencias beligerantes pusieron al comercio y navegación de las naciones neutrales.* Puede regularse ahora su producto anual en 125 millones de pesos fuertes, o en cerca de 100 millones, después de deducido el costo de los materiales o materias primas que son casi todas producto de la agricultura, y de los bosques y minas del país" 43.

Realmente no deseamos ahondar más en este problema de la industrialización, pues a nuestros propósitos basta y sobra con dejarlo apuntado como un efecto derivado del bloqueo francoinglés y del decreto de Embargo de Jefferson. Sí, en cambio, queremos hacer notar que hay opiniones muy disconformes con el hecho de que el balance de esta industrialización fuera totalmente favorable para el país, como señaló Beloff: "But the transformation of an economy based upon foreign trade into a self-sufficient autarky could hardly be performed without deeply affecting private and sectional interest. And although it was true that industry flourished behind the protection of the embargo, this could not compensate for the losses suffered by the mercantile classes" 44.

LA VIOLACION DEL EMBARGO: EL CONTRABANDO

Pese a lo anteriormente anotado, pensamos que el caso comercial fue algo mitigado por el contrabando, que debió tener más importancia de lo que usualmente se piensa, y algunas otras actividades encaminadas a suavizar los rigores del drástico Embargo. Elson anotó ya a este respecto: "Los que se dedicaban al comercio de cabotaje, que no estaban afectados por la ley, se pusieron de acuerdo para pasar por medio de contrabando, las mercancías americanas al Canadá y a la Florida española, y algunos de ellos llegaron hasta los puertos del otro lado del Atlántico", y añadió: "Traficaban con Francia a través de la Florida y con Inglaterra por el Canadá. Se acumulaban los ba-

42. BURLINGAME, Roger, *Machines that built America*. New York, 1953, cap. I, pág. 16.

43. ONIS, Luis de, *Op. cit.*, págs. 31-32.

44. BELOFF, Max, *Op. cit.*, cap. 9, pág. 181.

riles de harina sobre una colina situada junto a la frontera canadiense y "casualmente" se los empujaba y comenzaban a rodar pendiente abajo, atravesando la frontera y no deteniéndose hasta el otro lado de ella" ⁴⁵. Así pues, tenemos apuntado el contrabando por vía terrestre y marítima. Este último se hacía, según acabamos de ver, alargando la navegación de cabotaje hasta las costas del Canadá y la Florida. Por nuestra parte queremos decir que la Florida española era el sitio ideal para este negocio ilegal, ya que por delante de sus costas podían pasar buques con dirección a la recién adquirida Luisiana, dentro de un legalísimo comercio de cabotaje. De aquí que nos haya parecido bastante extraño que un comerciante de la Florida, llamado don José Hibberson, comprara en 1809 en Nueva York tres buques, por un total de 859 toneladas y un costo de 28.500 pesos fuertes ⁴⁶. No podemos sustraernos a la tentación de pensar que Hibberson pudiera ser un testaferro de comerciantes o armadores norteamericanos.

Otra modalidad de contrabando la hemos encontrado en los informes del Consulado español en Nueva York, donde se especifica que durante el año 1809 la Corte de los Estados Unidos detuvo, procesó y condenó a cuatro buques españoles, procedentes de La Habana, que tocaron en el puerto neoyorquino, pues dichos buques el navío "El Marqués de la Romana", el bergantín "Mariana", el bergantín "Agueda" y la goleta "La Catalina", eran buques norteamericanos que habían eludido el embargo de Jefferson ⁴⁷. El procedimiento que se utilizó fue el siguiente: Estos cuatro buques con toda seguridad cargados de mercancías norteamericanas salieron de Nueva York con licencia de cabotaje y se dirigieron directamente a Cuba. Allí se vendieron los buques —después de la carga— a unos comerciantes españoles. Luego estos buques reaparecieron al año siguiente por el puerto de Nueva York, donde fueron reconocidos y se produjo el consiguiente embargo y procesamiento. Pensamos, naturalmente, que estos cuatro buques no fueron los únicos que hicieron este negocio, sino simplemente los que se alcanzaron a capturar, porque los propietarios españoles cayeron en la ingenuidad de intentar comerciar con el mismo puerto en que habían estado matriculados los buques.

Otro elemento que suavizó el Embargo, fue el regreso de buques que se encontraban en el exterior cuando el Congreso aprobó la famosa Ley. Mercantes salidos en noviembre o el mismo diciembre de 1804 con destino a Europa, Río de Janeiro, Buenos Aires, las Indias Orientales, arribarían a los puertos norteamericanos con mercancías en 1808-1809. Creemos además, que esta situación fue apro-

45. ELSON, Henry William, *Op. cit.*, pág. 264.

46. El informe del Consulado señala que los españoles compraron en Nueva York 11 buques en 1809 por un total de 1.963 toneladas: 4 buques para el comercio con Cuba, 3 para el comercio con la Florida, 2 para Venezuela, 1 para Puerto Rico, y 1 para Tenerife, Archivo General de Indias, Indiferente General, 2463.

47. Archivo General de Indias, Indiferente General 2463.

vechada por la picaresca marinera y comercial, para introducir bastante mercancía de contrabando. Decimos esto porque otro informe del consulado español en Nueva York, fechado el 31 de diciembre de 1809, sobre entradas de buques en los puertos de Massachusetts y New Hampshire procedentes de España e Hispanoamérica, anota el arribo de 5 buques norteamericanos al puerto de Boston, precisamente durante los meses de enero y febrero de dicho año, cuando todavía duraba el Embargo. Sabido es que éste no se levantó hasta el 1º de marzo de 1809, reanudándose la actividad comercial a partir del 15 del mismo mes. Pues, bien, esos cinco buques, que son el "Pallars", el "Tyger", el "Industry", el "Antelope" y el "Delphin", venían respectivamente de La Habana, Tarragona, La Habana, Cádiz y La Habana⁴⁸. Catorce meses nos parece un tiempo excesivo para un viaje de ida y vuelta desde los puertos norteamericanos a los españoles, pero desde luego es inadmisibile que los tres buques que fueron a La Habana emplearan todo este tiempo, por lo que nos inclinamos a creer que o bien se trataba de buques que hacían contrabando, o bien se demoraron en La Habana más tiempo del necesario, en espera de adquirir una mercancía que podrían vender a precios altísimos cuando regresaran a Boston, aprovechando la demanda producida por el Embargo.

Finalmente, entraría también mercancía extranjera en buques ingleses, franceses y españoles, pues los mercados norteamericanos debían ser entonces tan atractivos para los europeos, como anteriormente los europeos lo fueron para los norteamericanos. El negocio debió tentar incluso a quienes transportaban mercancía por cuenta del Rey, como es el caso de la fragata española "El Despacho", que llevaba tabaco por cuenta de la Real Hacienda desde Cuba a Cádiz y se inventó una arribada forzosa a Nueva York en 1809, justificada a causa de "los temporales y alguna avería", y no arribó a Cádiz hasta el mes de noviembre del mismo año, y con epidemia a bordo por cierto⁴⁹.

Consideramos así que el caos comercial producido por el Embargo fue suavizado por el contrabando, que tomó varias e ingeniosas modalidades.

EL FIN DEL EMBARGO Y EL RESTABLECIMIENTO DEL COMERCIO EXTERIOR

A las protestas de los comerciantes norteamericanos se sumó la estabilización de la guerra anglofrancesa (ninguna de las dos potencias derrotaba definitivamente a su rival) y el deseo de Jefferson de dar entrada al nuevo presidente Madison con un clima de opinión pública favorable. Jefferson decidió entonces revocar el Embargo y

48. Archivo General de Indias, Indiferente General, 2463.

49. Archivo General de Indias, Secretaría de Arribadas, 84, Informe al Juez de Arribadas de Cádiz, de fecha 3 de noviembre 1808.

sustituirlo por el "Non-Intercourse Act", que se aprobó el 1º de marzo de 1809, por el cual se volvía a permitir el comercio exterior con todos los países, a excepción de Inglaterra y Francia. Así el odiado Embargo y los buques norteamericanos se dispusieron a desplegar velas hacia todos los países del mundo, desafiando, si fuere el caso, a la misma armada británica. Naturalmente esto tendría que terminar en un enfrentamiento con la Gran Bretaña, pero éste no vendría hasta el año 1813, envuelto también en el problema de las guerras napoleónicas, y sobre la nueva coyuntura del "Macon's Bill N° 2", que reemplazó en 1810 al "Non-intercourse Act". Pero antes de esto vinieron tres buenos años de bonanza para los comerciantes norteamericanos que supieron aprovecharlos para restablecer la hegemonía perdida en los mercados mundiales. El primero de estos años, el de 1809, es el de la reactivación económica bajo los nuevos parámetros del "Non-Intercourse Act" y en él se definió la nueva nación que ocuparía el primer lugar en los intereses comerciales norteamericanos —el lugar que antes tenía Inglaterra— y que pasó a ser ocupado por España. De aquí que nos hayamos ocupado precisamente de este negocio y durante este año.

LAS CLAVES PORTUARIAS Y EL COMERCIO GENERAL

En 1809 los Estados Unidos tienen tres claves portuarias que son las costas de Massachusetts y New Hampshire (dentro de lo que se denomina así en los informes españoles se ubican algunos puertos de Rhode Island y el actual Maine), en el norte; la de New York, en el centro, y la de Virginia, en el sur. Los tres grandes puertos señeros de esta situación, son Boston, Nueva York y Baltimore.

La clave comercial de New Hampshire y Massachusetts es la más estructurada y es, en realidad, un complejo formado por los siguientes puertos: Portland, Portsmouth, Newburyport, Gloucester, Beverly, Salem, Boston, Phymouth, Provincetown, New Bedford, Newport, Marblehead, Iluxbury y Dunbury.

Nueva York, es estrella solitaria, pero recoge toda la actividad económica del centro costero norteamericano.

Baltimore es el puerto sureño por donde salen el algodón y el tabaco. Tiene un puerto subsidiario, en aquella época muy importante, que es Alexandria.

Por estos puertos se produce la actividad comercial norteamericana con el exterior. Existe también una negociación apreciable en Charlestown, que no acusan los consulados españoles, y alguna en Nueva Orleans. Este último puerto estaba en pleno proceso de integración en la Unión y su actividad comercial básica está encuadrada dentro del comercio interno norteamericano.

El análisis del comercio norteamericano con el exterior y con España en particular lo hemos realizado a través de algunas muestras representativas, ya que lamentablemente no tenemos informes globales.

La primera muestra procede del puerto de Baltimore y consiste en un informe general, sin firma, en la que se anota todo el tráfico realizado con el exterior por este puerto durante el año de 1809⁵⁰. Por su importancia y concisión vamos a transcribirlo a continuación:

	<i>Entradas</i>	<i>Salidas</i>
España y sus posesiones	100	136
Francia y dominio	10	3
Inglaterra y dominio	96	50
Portugal y dominio	19	67
Holanda y dominio	1	8
Suecia y dominio	29	101
Dinamarca y dominio	17	37
Italia	6	10
Rusia	1	2
Ciudades Hanseáticas	2	17
Levante	4	1
Costa de Berbería	3	19
Indias Orientales	4	4
Estados Unidos	361	356
TOTALES	653	811

El desequilibrio entre las salidas, 811, y las entradas, 653, refleja, según entendemos, la puesta en marcha de la actividad comercial desde un punto de partida cero —salvo el contrabando— que corresponde a mediados de marzo de 1809. Se produjo seguramente una salida masiva de buques, transportando los stocks de productos norteamericanos almacenados durante el Embargo y en busca de mercancía extranjera para el consumo interno y la reexportación, ya que la existente en 1807 habría sido absorbida seguramente en 1808 y primeros meses de 1809. Luego vendría la oleada de entradas y salidas y, es natural, que la situación siguiera aún sin equilibrarse a fines de 1809.

Un dato realmente sorprendente es el que recoge el comercio interno norteamericano, con 361 entradas (55,28% de las totales) y 356 salidas (43,89% de las totales), pues nos indica una enorme actividad comercial interna, robustecida seguramente por el Embargo. Tanto que esta actividad ocupa prácticamente el 50% del negocio portuario, incluso después de levantarse el Embargo. La nivelación existente entre las entradas y las salidas parece indicarnos una economía complementaria entre los puertos sureños y nortefíos.

50. Archivo General de Indias, Indiferente General, 2463.

En el comercio exterior comprobamos que España ocupa el primer lugar, con 100 entradas (15,31% de las totales) y 136 salidas (16,76% de las totales). Más adelante trataremos este problema con detalle.

Después de España viene, en orden de importancia, el tráfico con Inglaterra y sus dominios: 96 entradas (14,69%) y 50 salidas (6,16%). Desconocemos la nacionalidad de los buques que ejercieron este comercio, pero tuvieron que ser ingleses o buques norteamericanos que negociaban con las colonias inglesas en América. Pensamos concretamente en un tráfico con Canadá y las Antillas inglesas.

Viene a continuación el negocio con Suecia y dominio, Portugal y dominio, y Dinamarca y dominio, que nos sugiere un interés por los territorios coloniales europeos en América. El tráfico con Portugal y dominio merece para nosotros especial consideración, ya que aunque debía estar incluido en el análisis que hemos realizado sobre el comercio de Estados Unidos con Hispanoamérica, ya que se trata de negociación con Brasil, nos hemos visto obligados a suprimirlo en dicho apartado, ya que los consulados españoles no dan referencias sobre el mismo. Brasil era un objetivo comercial preferencial para los norteamericanos desde principios del siglo XIX, pero tuvo aún mayor importancia cuando el regente João de Portugal abrió sus puertos al comercio exterior el 28 de enero de 1808. Lamentablemente los Estados Unidos estaban en pleno Embargo y no pudieron aprovechar esta circunstancia hasta 1809, pero Chandler anotó algo muy interesante, y es que en 1808, en pleno Embargo, regresaron a Estados Unidos cinco buques que fueron sorprendidos en los puertos brasileños por el Decreto de Jefferson⁵¹, lo que nos indica que los vínculos del comercio norteamericano con Brasil no se interrumpieron prácticamente.

El negocio con Francia y dominio, realizado por diez buques que entran y tres que salen, debe estar igualmente restringido a las Antillas francesas, ya que el comercio directo con Francia estaba prohibido y los franceses no disponían en estos momentos de flota mercante comercial capaz de enfrentarse en el Atlántico con la marina de guerra inglesa.

Finalmente, viene un comercio más pequeño, pero muy interesante, con otros lugares como Holanda y dominio, Italia, Rusia, Ciudades Hanseáticas, Levante, Costa de Berbería e Indias Orientales. Son mercados muy apropiados para la actividad reexportadora que los Estados Unidos tenían antes del Embargo, y que indudablemente se puso en marcha, aunque lentamente, a partir de 1809. Especial interés tiene el comercio con las Indias Orientales, que se distribuyó de la siguiente forma: a) Entradas: una de Madrás, dos de la Isla de Francia y una de Bombay. b) Salidas: una a Cantón, dos a Batavia y una

51. Estos cinco buques fueron el "Favourite", el "Harmony", el "Nancy", el "Perseverance" y el "Triumph", CHANDLER, Charles Lyon, *List of United States vessels in Brazil, 1792-1805*, inclusive. En "Hispanic American Historical Review". Durham, november, 1964, vol. XXVI, Nº 4, pág. 399.

a Calcuta⁵². Recordemos a este propósito que Onís escribió en sus "Memorias" que los norteamericanos se proveían en los puertos chinos de té y nanquinci (una tela amarilla, fabricada en Nanquín), y en los hindúes de algodones blancos y muselinas⁵³.

En otros informes se nos especifica el comercio de los puertos de Salem y Boston con las Indias Orientales durante el año 1809⁵⁴, que es el siguiente:

	<i>Entradas</i>	<i>Salidas</i>
Mocoa	1	1
Sumatra	1	6
Cantón	1	4
Calcuta	0	1
Batavia	0	2
Pegu	0	3
Costa del N.O. de América y Cantón	0	8
TOTALES	3	25

Es indudable que la actividad comercial con Oriente lleva un enorme retraso con respecto a la colonial americana y a la europea, en función de la distancia. Las veinticinco salidas anotadas indican que el comercio era realmente importante, pero sólo tres de estos buques alcanzaron a regresar dentro del mismo año, pues la vía utilizada, según se anotó en el informe, fue la del Cabo de Buena Esperanza. Un punto muy interesante es el de los ocho buques zarpados con destino a la "Costa del Noroeste de América y Cantón", pues nos muestra que los norteamericanos tenían ya puestos sus ojos en las costas del Pacífico pero como el volumen de los negocios no les permitía aún establecer un comercio directo, aprovechaba la escala en Cantón para asegurar la rentabilidad del viaje. De Cantón procedía el famoso "nanquinci" antes anotado, de gran acogida en los mercados de Europa y América.

Podríamos resumir las directrices del comercio norteamericano en 1809, a través de la muestra tomada, de la siguiente forma:

1. El Embargo ha originado un robustecimiento del comercio de cabotaje norteamericano —único permitido durante catorce meses— hasta el punto de que éste absorbe aproximadamente el 50% del movimiento total de los buques mercantes.
2. El "Non-Intercourse Act" ha desviado el comercio exterior de sus centros de atracción anterior, que eran las metrópolis inglesa y francesa, pero no ha destruido el comercio con estos países, que se sigue realizando con los dominios americanos.

52. Archivo General de Indias, Indiferente General 2463.

53. ONIS, Luis de, *Op. cit.*, pág. 43.

54. Archivo General de Indias, Indiferente General, 2463.

3. El tráfico comercial con España y sus posesiones en América ocupa el primer lugar en los nuevos intereses norteamericanos. Este tráfico, según la muestra de Baltimore, es aproximadamente un 15% del total. Suponemos —luego lo comprobaremos— que el movimiento con Hispanoamérica es el mayoritario, y el realizado con la península el minoritario.
4. El 35% del tráfico restante se realiza con distintos países, preferencialmente aquellos que tienen dominios americanos, lo que induce a pensar que el comercio con la propia América ha pasado a ocupar un lugar prioritario en los intereses norteamericanos.
5. Las Indias Orientales ocupan un puesto importante en la negociación norteamericana. De ellas se obtienen mercancías que se consumen en Norteamérica o se reexportan luego a Europa e Hispanoamérica. Cantón se ha convertido en la escala de la presión comercial sobre la costa del Noreste de Norteamérica, que es aún débil.

EL TRAFICO CON ESPAÑA E HISPANOAMERICA

El tráfico comercial de los Estados Unidos con España e Hispanoamérica lo conocemos mejor, gracias a las informaciones enviadas por don Luis de Onís y los Consulados españoles a la Junta Central. Don Luis de Onís fue nombrado Ministro Plenipotenciario ante el Gobierno norteamericano por la Junta Central Suprema, a finales de junio de 1809. Venía a suceder prácticamente a Martínez de Irujo, pues después de éste sólo habían ejercido embajadores con carácter interino, que fueron Valentín de Foronda y José Ignacio de Vior.

Onís llegó a Nueva York el 4 de octubre de 1809 y empezó sus gestiones para presentar sus credenciales al Gobierno presidido por Madison, pero éste se negó a reconocerle, pues aunque aplaudía los esfuerzos de los españoles en su gloriosa lucha, y deseaba seguir con ellos en buena amistad, y perfecta armonía, no podía admitir ni reconocer ministro alguno de los gobiernos provisionales de España, porque la corona estaba en disputa, y la nación dividida en dos partidos opuestos, y que hasta la decisión de esta lucha, los Estados Unidos se mantendrían neutrales, o como simples espectadores, sin tomar parte alguna en favor de uno ni otro"⁵⁵. Portell Vilá nos señaló inequívocamente la causa de esta situación, cuando escribió que ante "las protestas del representante de Francia, el State Department no quiso recibirlo (a Onís) oficialmente, hasta tanto que no se hubiera decidido la lucha contra Napoleón"⁵⁶.

Onís fue un embajador "desconocido" en los Estados Unidos desde 1809 hasta diciembre de 1815, cuando se le reconoció al fin. Durante

55. ONIS, Luis de, *Op. cit.*, pág. 2.

56. PORTELL VILA, Herminio, *Historia de Cuba en sus relaciones con los Estados Unidos y España*. La Habana. 1938, Jesús Montero, edit, tomo I, pág. 160.

estos seis años se dedicó a recoger informes sobre la actividad económica y política de los Estados Unidos, que envió puntualmente a la Junta Central, a la Regencia y aún a la Monarquía, así como a protestar en la prensa norteamericana, con el pseudónimo de "Verus", cada vez que violentaban los derechos españoles. Suponemos que debió presionar también sobre los Consulados españoles, que fueron más minuciosos en el envío de informaciones comerciales a España. Entre estas últimas nos interesan las relativas al año 1809, remitidas por el Consulado en Nueva York, que firma Juan Stoughton y que recogen el movimiento portuario de New Hampshire (Maine) y Massachusetts (Rhode Island) con España, así como también las emitidas por el Viceconsulado de Alexandría, que firma Pablo Chacón. Hay también algún material informativo del movimiento en Baltimore con una rúbrica pero sin firma, y varias hojas sobre precios de algunos artículos en Boston y Nueva York, sin firma ni rúbrica. Todo este material relativo a 1809 se encuentra en el Archivo General de Indias, Sección de Indiferente General, legajo 2.463, donde lo hemos consultado.

Del tráfico comercial de los Estados Unidos con España e Hispanoamérica en 1809 tenemos una muestra que consideramos bastante completa, ya que recoge un movimiento total de 912 buques, distribuidos en 377 entradas y 535 salidas. Sólo echamos en falta la información de Charlestown (Carolina del Sur), y algún movimiento pequeño que indudablemente saldría de New Orleans, y que escapó al interés de los consulados españoles. Si admitimos la hipótesis de que el movimiento con España e Hispanoamérica representa un 15% del total norteamericano, tal como señalamos antes, tendríamos un tráfico comercial total de unos 6.000 navíos, que nos parece bastante próximo a la realidad, para el citado año de 1809.

La distribución de este comercio, visto desde las claves portuarias norteamericanas, es la siguiente:

1º Puertos de New Hampshire (Maine) y Massachusetts (Rhode Island): 131 entradas (34,74%) y 196 salidas ((36,63%).

2º Puerto de New York: 146 entradas (38,72%) y 188 salidas (35,12%).

3º Puertos de Baltimore y Alexandría: 100 entradas (26,52%) y 151 salidas (28,22%). En esta cantidad falta la relación de buques entrados en Alexandría.

La distribución por puertos es la siguiente:

	<i>Entradas</i>	<i>Salidas</i>
New York	146	188
Boston	115	147
Baltimore	100	136
Alexandría	—	15
Salem	7	7
Portland	5	8
Newburyport	2	10
Portsmouth	1	0
Plymouth	1	5
Marblehead	0	9
Newport	0	1
Beverly	0	3
Provincetown	0	2
Gloucester	0	1
New Bedford	0	1
Iluxbury	0	1
Dunbury	0	1
TOTALES	377	535

Como puede observarse, los tres grandes puertos de New York, Boston y Baltimore controlan el 95,75% de las entradas y el 88,03% de las salidas de buques y significan en realidad la actividad comercial del centro, norte y sur de los Estados Unidos. Los puertos restantes tienen un movimiento pequeño, pero juntos significan una intensa actividad mercantil, que se desarrolla sobre todo en el arco norteño que va desde Portland hasta Provincetown.

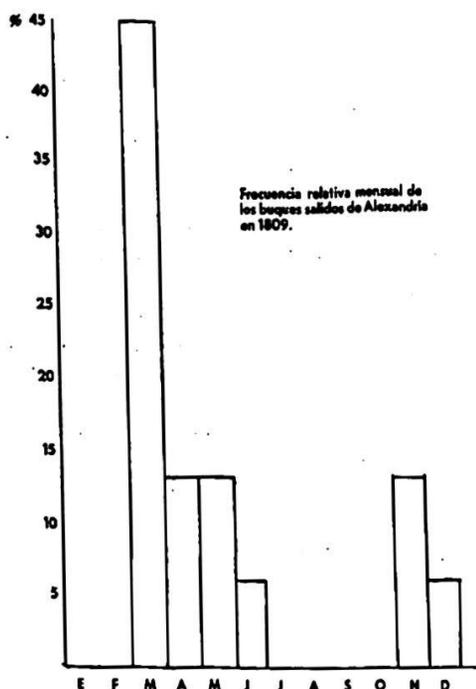
Es imposible reconstruir la frecuencia mensual de entradas y salidas, salvo en dos de los casos, que hemos tomado también como muestras. El primero se refiere a las salidas del puerto de Alexandria y se limita a 15 buques. El segundo es muy apreciable, pues recoge todas las entradas y salidas en los puertos de New Hampshire (Maine) y Massachusetts (Rhode Island), y alcanza a un total de 327 buques, distribuidos en 131 entradas y 196 salidas⁵⁷.

Los 15 buques salidos desde Alexandria para España e Hispanoamérica ofrecen la siguiente distribución:

	%
Marzo (de 15 a 31)	7 = 46,66
Abril	2 = 13,33
Mayo	2 = 13,33
Junio	1 = 6,66
Noviembre	2 = 13,33

57. Archivo General de Indias, Indiferente General, 2463.

Puesta sobre un ábaco se nos presenta esta situación:



En los puertos de New Hampshire (Maine) y Massachusetts (Rhode Island) se registra la siguiente distribución:

MESES	Entradas	Salidas	Tráfico total
Enero	3	0	3
Febrero	2	0	2
Marzo	2	17	19
Abril	3	37	40
Mayo	11	29	40
Junio	13	14	27
Julio	26	15	41
Agosto	17	22	39
Septiembre	15	10	25
Octubre	12	19	31
Noviembre	14	23	37
Diciembre	13	10	23
TOTALES ..	131	196	327

Los ábacos sobre la frecuencia de las entradas, salidas o del tráfico total, son los siguientes:

Comprobamos ahora el hecho anteriormente anotado de que en las entradas no se mantuvo en forma inflexible la Ley de Embargo, o bien los buques norteamericanos en el exterior demoraron sus regresos para alcanzar mejores precios para la mercancía que importaban, ya que vemos cinco entradas procedentes de España y Cuba durante los meses de enero y febrero y tres de estos buques procedían de La Habana, resultando imposible que invirtieran trece meses en este viaje de ida y vuelta. Observamos también que las entradas en marzo (cuando se levantó el Embargo) y abril son mínimas, por debajo de la frecuencia media mensual, que es de 10,91 buques. Apenas en mayo se alcanza la media, con 11 entradas, que se sobrepasa ya durante el resto del año, y tiene un máximo en el mes de julio, con 26 entradas. Todo esto parece indicar que la máquina exportadora estaba efectivamente entumecida, como consecuencia del Embargo, y tardó algo en recobrar su nuevo impulso, normalizado a partir de agosto.

En cuanto a las salidas, observamos un rígido cumplimiento del Embargo en los meses de enero y febrero, lo que nos ha obligado a tomar la frecuencia media dividiendo el total de buques por diez meses en vez de doce. Esta frecuencia es de 19,6 y la sobrepasaron los meses de abril, mayo, agosto y noviembre. Sorprende enormemente que no se superara en el mes de marzo, cuando cabía esperar una salida masiva, pero esto confirma la idea antes apartada de que el Embargo había enmohecido el comercio exportador, que tardó algo en ponerse en marcha. En abril se alcanza el máximo absoluto de 37 salidas, que sería el efecto real del levantamiento del Embargo y el impulso se extiende a mayo, con 29 salidas, para bajar luego en los meses de junio y julio por debajo de la media.

El ábaco en el que se representa el tráfico (entradas y salidas) presenta cuatro meses con casi la misma actividad que son los de abril, mayo, julio y agosto. Se observa también un ritmo en el tráfico que es de un mes corto, seguido de dos meses largos, lo que puede significar una atipia producida por partir de un punto cero.

Aunque España e Hispanoamérica forman en estos momentos (1809) una unidad política y económica, interesa comprobar aisladamente las entradas y salidas que se dirigen al territorio metropolitano y al ultramarino, ya que, como dijimos anteriormente, el comercio norteamericano parecía tener una tendencia preferencial por los mercados del Nuevo Mundo. Los datos nos permiten diferenciar la situación de la siguiente forma:

1º Puerto de Nueva York:

a) Entradas:

Proceden de España 43, o el 29,45% del total.

Proceden de Hispanoamérica 103, o el 70,45% del total.

b) Salidas:

Con destino a España 76, o el 40% del total.

Con destino a Hispanoamérica 112 o el 59,57% del total.

Confirmamos plenamente la hipótesis antes enunciada de que el tráfico con Hispanoamérica tiene mucha más importancia que el que se realiza con España, pero no deja de sorprender el hecho de que este último alcance a ser un 29,45% de las entradas y un 40,42% de las salidas, pues nos enfrentaba el hecho indudable de que el pequeño territorio peninsular tenía enormes atractivos para los comerciantes norteamericanos.

2º Puertos de New Hampshire y Massachusetts:

a) Entradas:

Proceden de España, 32, o sea el 24,42% del total.

Proceden de Hispanoamérica 99, o el 75,57% del total.

b) Salidas:

Con destino a España 85, o el 43,36% del total.

Con destino a Hispanoamérica 112, o el 59,57% del total.

Se nos repite la situación anterior, con la particularidad de que las salidas hacia España alcanzan ya al 43,36% de las totales procedentes de estos puertos.

3º Puertos de Baltimore y Alejandría:

a) Entradas:

Proceden de España 4, o el 4% del total.

Proceden de Hispanoamérica 96, o el 96% del total.

b) Salidas:

Con destino a España 27, o el 17,88% del total.

Con destino a Hispanoamérica 124, o el 82,12% del total.

Esta vez la situación varía, en el sentido de que el tráfico hacia Hispanoamérica es absolutamente muy superior al que se efectúa con España. Tal parece que los puertos norteros estuvieran vinculados al negocio con Europa y los sureños con Hispanoamérica.

Haciendo ahora un análisis global del tráfico, vemos que de los 912 buques que comerciaron con España e Hispanoamérica, 377 corresponden a las entradas y 535 a las salidas. Las 377 entradas se distribuyeron así: 79 procedentes de España y 298 de Hispanoamérica. Las 535 salidas se distribuyeron de la siguiente forma: 188 con destino a España y 347 con destino a Hispanoamérica. El desequilibrio entre las entradas y las salidas —consecuencia del arranque del comercio exterior— conlleva una situación enmascara-

dora, que deseamos aclarar; mientras los buques que se dirigen a Hispanoamérica regresan por lo común, de la misma área y en un tiempo corto, dada la cercanía, los que marchan hacia España pueden tocar luego en un puerto de otra nacionalidad —quizá de países mediterráneos— para completar carga, y regresar luego como procedentes de otros lugares. La longitud de los viajes hace disminuir además la frecuencia de las arribadas. Queremos decir con esto que aunque los datos anteriores nos muestran un predominio absoluto del tráfico con Hispanoamérica, la situación real es que el comercio con España tiene un valor importante para los comerciantes norteamericanos, como patentiza claramente en ese 35,14% del total de las salidas, que van directamente a los puertos metropolitanos. La pregunta que queda pendiente es: ¿Por qué ese interés en el comercio con España?

EL PODERIO MARITIMO ESTADOUNIDENSE

Un punto más deseamos aclarar en esta relación comercial, y es que la casi totalidad de los 912 buques que negociaron con España e Hispanoamérica eran norteamericanos. No tenemos datos completos para corroborar esta hipótesis comúnmente aceptada, pero sí algunas muestras que nos permiten confirmarla. Así, por ejemplo, sabemos que de los 146 buques que entraron en el puerto de Nueva York procedentes de España e Hispanoamérica durante el año 1809, sólo 14 eran españoles⁵⁸. Los buques norteamericanos resultan ser así el 90,41% del total de las entradas. Algo similar ocurre con las salidas: de 188 sólo son naves españolas 16, mientras que las norteamericanas son 172. Resulta interesante anotar que los buques españoles anteriormente citados estaban concentrados en el tráfico con dos regiones hispanoamericanas: Cuba y Venezuela. En efecto, nueve de las entradas y diez de las salidas mencionadas iban a Cuba y 3 de las salidas y dos de las entradas, a Venezuela.

Otra muestra nos la proporciona Baltimore, en su tráfico del mes de diciembre de 1809⁵⁹, cuando se registraron 52 entradas y 60 salidas. Pues bien, sólo uno de los buques entrados era español y procedía de Puerto Rico, y sólo tres de los que salieron eran igualmente españoles y zarparon con dirección a Cuba.

En los puertos de Massachusetts (Rhode Island) y New Hampshire (Maine), donde tenemos registrados 131 entradas y 196 salidas, las naves españolas eran 15 de entrada y 5 de salida. Resulta muy curioso que en este tráfico con España e Hispanoamérica figuren

58. Archivo General de Indias, Indiferente General, 2463.

59. Archivo General de Indias, Indiferente General, 2463. Estado del número de buques que entraron y salieron del puerto de Baltimore en el mes de diciembre de 1809, sin data, ni firma.

cuatro buques ingleses y dos goletas suecas, siendo norteamericanos el resto de los navíos.

El potencial marítimo comercial de los Estados Unidos se había adueñado, por consiguiente, de este tráfico comercial. Onís manifestaba su admiración por la marina mercante norteamericana con estas palabras: "Los americanos pueden competir en este punto con las naciones más industriosas de Europa: construyen toda especie de embarcaciones con mucha facilidad y perfección, en corto tiempo, y a mucho menos costo que en España, aunque el precio del trabajo es mucho más alto en su país que en el más caro de Europa. Los buques hechos en Filadelfia, Baltimore y Nueva York son los más bien contruidos; pero los que se hacen en los Estados del Sur, o con madera de ellos, son más fuertes y durables. Puede calcularse un año con otro, que no se construyen menos de 100.000 toneladas anualmente en los diferentes puertos de estos Estados"⁶⁰.

EL TRAFICO CON ESPAÑA

El tráfico comercial de los Estados Unidos con España alcanza, como hemos dicho anteriormente, a un mínimo de 267 buques, distribuidos en 79 entradas y 188 salidas hacia España.

El principal puerto de entrada en los Estados Unidos de buques procedentes de España es Nueva York, con 43, seguido de los puertos de New Hampshire (Maine) y Massachusetts (Rhode Island), con 32, y finalmente los de Baltimore y Alexandria con sólo cuatro.

El mayor número de buques zarpados con destino a España procede de los puertos de Massachusetts (Rhode Island) y New Hampshire (Maine) y es de 85, seguido del de Nueva York, con 76, y finalmente los de Baltimore y Alexandria, con 27.

Para el análisis de los puertos españoles a los que se dirige este tráfico hemos encontrado alguna dificultad, principalmente el hecho de que 20 de los buques zarpados de los puertos de Massachusetts y New Hampshire figuran simplemente con destino "a España", sin discriminarse a qué puerto. La distribución total de la muestra es la siguiente:

60. ONIS, Luis de, *Op. cit.*, pág. 61.

a) Puertos españoles de entrada de los buques procedentes de los Estados Unidos:

Cádiz	71
San Sebastián	35
Tenerife	33
Alicante	8
Málaga	6
La Coruña	5
Gijón	3
Mahón	3
Santander	2
Tarragona	1
Valencia	1
A España	20
TOTALES	188

b) Puertos de salida de los buques con destino a los Estados Unidos:

Cádiz	32
Málaga	21
Tenerife	8
Salou	7
Alicante	4
Valencia	3
Tarragona	3
La Coruña	1
TOTALES	79

c) Puertos españoles en los que se realiza el tráfico comercial con los Estados Unidos (entradas y salidas):

Cádiz	103
Tenerife	41
San Sebastián	35
Málaga	27
Alicante	12
Salou	7
La Coruña	6
Tarragona	4
Valencia	4
Gijón	3
Mahón	3
Santander	2
España en general	20
TOTALES	287

En los puertos de entrada sobresale el emporio tradicional de Cádiz, con 71 buques procedentes de los Estados Unidos. Esta gran entrada no puede significar otra cosa que mercancía, principalmente alimentos, con destino a la España que permanecía fiel a la Junta Central Suprema y que combatía por su independencia contra la invasión extranjera. Algo similar ocurre con Tenerife, puerto que tiene la ventaja de estar alejado de los buques anglo-franceses en contienda. Pero la gran sorpresa es el puerto de San Sebastián, con 35 entradas procedentes de la Unión. Sabido es que este puerto tiene vínculos comerciales con Estados Unidos desde mucho antes de que esta nación se emancipara de la metrópoli inglesa, pues Morales Lezcano especificó: "Desde la segunda mitad del siglo XVII hay ya testimonio de una línea mercante Boston-San Sebastián-Guetaria-Bilbao, probablemente eslabones de un periplo transatlántico con escalas en Bristol, Brest y Burdeos; durante muchos decenios la importación de mineral de hierro extraído de los yacimientos vascos dio el tono al censo portuario de Massachusetts y Nueva Inglaterra"⁶¹. Pero en 1809 San Sebastián y la región guipuzcoana estaban en poder de las tropas francesas y era zona adicta a José I Bonaparte, lo que viene a significar que los mercantes norteamericanos estaban comerciando con la misma Francia, cosa que les estaba prohibido por el "Non-Intercourse Act", introduciendo quizá mercancía fraudulenta por dicho puerto y enmascarando la situación con el pretexto de la guerra española. Esto nos hace pensar también en lo conveniente que fue para el gobierno norteamericano no reconocer a don Luis de Onís como Embajador de la Junta Central, ya que en tanto que no hubiera relaciones oficiales con un gobierno determinado, se podría comerciar libremente con el territorio gobernado por la Junta Central o por José I Bonaparte, como parece hicieron. El caso contrario a San Sebastián podría ser La Coruña, una zona apta para introducir mercancía hacia o procedente de Inglaterra, lo que también les estaba prohibido.

En los puertos de salida sobresalen los tradicionales Cádiz, Málaga y Tenerife, que controlan el gran comercio exportador español y salida natural de los vinos. Tiene gran interés desde nuestro punto de vista, el elevado número de buques que salen de Salou, lo que nos hace pensar, aparte de la importancia de la burguesía catalana en esta época, tema bien conocido, que quizá Salou fuera también una clave más modesta pero similar, a la de San Sebastián. Finalmente, es muy significativa la dispersión de buques norteamericanos que entran y salen de los puertos del Levante español, Alicante y Valencia, y las claves correlacionadas de Mahón y Tarragona, donde se cargaban los frutos secos y los cítricos.

61. MORALES LEZCANO, Víctor, *Op. cit.*, pág. 22.

EL TRAFICO CON HISPANOAMERICA

El tráfico marítimo comercial de los Estados Unidos con Hispanoamérica en 1809 alcanzó un mínimo de 645 buques, distribuidos en 298 entradas y 347 salidas hacia Hispanoamérica. En las entradas tenemos la siguiente jerarquización: 103 desde Nueva York; 99 desde los puertos de New Hampshire (Maine) y Massachusetts (Rhode Island), y 96 desde el de Baltimore. En las salidas tenemos: 112 desde Nueva York; 111 desde los puertos de New Hampshire (Maine) y Massachusetts (Rhode Island); y 124 desde Baltimore y Alexandria. Todo parece indicar un negocio normalizado y consistente con Hispanoamérica.

La distribución de este comercio hacia las regiones Hispanoamericanas es la siguiente:

	<i>Entradas</i>	<i>Salidas</i>	<i>Totales</i>
Cuba	234	235	469
Venezuela	29	44	73
Puerto Rico	20	30	50
Santo Domingo	7	1	8
Nuevo Reino de Granada	2	14	16
Florida	0	10	10
Río de la Plata	2	5	7
Honduras	3	1	4
Filipinas	0	3	3
México	1	1	2
Hispanoamérica en general ..	0	3	3
TOTALES	298	347	645

Se comprueba así el hecho bien conocido de que Cuba era un mercado fundamental para los Estados Unidos, toda vez que controló el 78,52% de las entradas de buques procedentes de Hispanoamérica y el 67,72% de las salidas. Rodríguez Vicente estudió el robustecimiento de este comercio durante la guerra de la emancipación de las Trece Colonias, señalando que los norteamericanos exportaban a la isla harinas, carne salada, efectos navales, tablas y, sobre todo, esclavos, e importaban moneda de plata, azúcar, tabaco, cueros, y aguardiente de caña. La quinta de sus conclusiones tiene gran interés, pues creemos que tiene plena vigencia en 1809: "El comercio norteamericano adquirió categoría de legal en Cuba, no por aislamiento de España, sino por insuficiencia de México para mantener las concentraciones de tropas de La Habana. A las relaciones mercantiles con Estados Unidos, aunque a veces, lo mismo que las que existían con España, tuvieran que sufrir las conse-

cuencias de la guerra, se les dieron en general las mayores facilidades por parte de las autoridades españolas a quienes eran sumamente necesarios los víveres norteamericanos"⁶². La dependencia económica cubana de Norteamérica ha sido bien esclarecida por los trabajos de Friedlamender, Sagra, Portell y Ely⁶³.

Puerto Rico y Santo Domingo con unos tráficos totales de 50 y 8 buques respectivamente, y una economía similar a la cubana, confirman la idea tantas veces señalada de que las islas del Caribe eran el complemento natural de la economía norteamericana en esta época: un buen mercado para las harinas, bacalao y alimentos estadounidenses, y un centro de suministro de azúcares y melazas, necesarios para el consumo y elaboración de rones, aparte de un lugar idóneo para la extracción de numerario español.

Venezuela ocupa el segundo lugar en el comercio norteamericano con Hispanoamérica, pues era otro gran consumidor de alimentos, a la par que exportador de cacao y cueros. En un lugar más retrasado viene el comercio con el Nuevo Reino de Granada, que se hacía principalmente por Cartagena.

Florida es una clave importante, que se había revalorizado extraordinariamente durante el Embargo, pues fue uno de los centros de contrabando. El Río de la Plata es otro foco de atracción para los comerciantes norteamericanos, pese a su lejanía. Recordemos que Chandler anotó que entre 1798 y 1810 tocaron en los puertos de Buenos Aires y Montevideo un mínimo de 125 buques norteamericanos⁶⁴. Sorprende, en cambio, la escasa importancia que México tiene para el comercio de la Unión, resultando incluso inferior al hondureño. Finalmente, aunque Brasil no figura en los informes consulares españoles, como hemos indicado, debemos mencionar que tenía gran importancia, pues Chandler especificó la llegada a sus puertos de 11 buques norteamericanos durante este mismo año de 1809⁶⁵.

Veamos ahora con mayor detenimiento este tráfico, sobre todo en las zonas más importantes.

62. RODRIGUEZ VICENTE, Encarnación, *Op. cit.*, pág. 105.

63. SAGRA, Ramón de la, *Historia económica-política y estadística de la isla de Cuba*. La Habana, 1831; PORTEL VILA, Herminio, *Op. cit.* FRIEDLAMENDER, H.E., *Historia Económica de Cuba*, La Habana 1944; ELY, Roland T., *Op. cit.*

64. CHANDLER, Charles Lyon, *United States shipping in the La Plata region, 1809-1810*, en "Hispanic American Historical Review", Durham, 1920, vol. 3, pág. 159.

65. *Ibidem.*, pág. 161.

CUBA	<i>Entradas</i>	<i>Salidas</i>
La Habana	106	80
Santiago	20	35
Baracoa	17	18
Trinidad	5	8
Matanzas	5	6
Nuevitas	0	1
Cuba en general	81	87
TOTALES	234	235

Verdaderamente es una lástima que el tráfico neoyorquino no nos permita señalar en detalle la verdadera distribución de las entradas y salidas, y a ello obedece principalmente la anotación de "Cuba en general", pero prescindiendo de este problema, se comprueba que el negocio norteamericano atenazaba a toda la isla, pues aparte de las tres grandes bocas de La Habana, Santiago y Baracoa, se infiltraba también por Trinidad, en el centro, Matanzas, en el norte y Nuevitas en la costa del N.E. El desequilibrio entre las entradas y salidas de La Habana, comparado con el equilibrio existente en las totales, parece indicarnos que La Habana era un punto frecuentado para la salida hacia Estados Unidos (recordemos que estamos viendo todo el tráfico desde el punto de vista norteamericano), mientras que las salidas se hacían con mayor frecuencia al punto concreto de destino.

	<i>Entradas</i>	<i>Salidas</i>
La Guaira	15	525
Puerto Cabello	7	4
Maracaibo	2	0
Río Orinoco	2	8
Guayana	2	2
Nueva Barcelona	1	2
Cumaná	0	2
Venezuela en general	0	1
TOTALES	29	44

Como en el caso cubano encontramos una gran distribución de este comercio por toda la costa venezolana, hasta el Río Orinoco y Guayana. Es de advertir que las anotaciones sobre La Guayana están especificadas como "dominios del Rey de España", por lo

que no resulta un locativo equívoco, pero la proximidad a los territorios británicos podría hacer pensar en mercancía con destino, y principalmente procedencia inglesa, que debía tener una gran demanda en los Estados Unidos por su escasez.

Florida, con diez salidas, tiene dos bocas de entrada, que son San Agustín y la Isla Amalia. Finalmente el tráfico con el Plata se distribuye en cuatro buques que salieron hacia Buenos Aires y uno hacia Montevideo, mientras que las entradas son dos: una desde Montevideo y otra desde Buenos Aires. Chandler anotó que en 1809, al levantarse el Embargo, llegaron dos buques norteamericanos a Buenos Aires, el "Hippmenes" y el "Charlotte", añadiendo que el último hizo la ruta Estados Unidos-Cádiz-Buenos Aires⁶⁶, pero no nos atrevemos a rectificar nuestras cifras, pues Chandler no señaló que el "Charlotte" saliera efectivamente de Buenos Aires en 1809.

LA MERCANCIA NEGOCIADA CON ESPAÑA

Aunque tampoco hemos podido establecer una cuantificación global de la mercancía exportada e importada desde los Estados Unidos a España, poseemos algunos datos significativos, que nos permiten conocer relativamente la problemática como los siguientes:

1º Puerto de Nueva York

a) Exportaciones:

Desconocidas, pues, como apunta el Consulado español en esta ciudad, la mayor parte de los buques que se dirigieron a España zarparon "sin los certificados acostumbrados" entre ellos, los 19 buques que iban con destino a San Sebastián y que, como dijimos, podían llevar mercancía de contrabando para Francia. El Consulado advierte, no obstante, que estos navíos hacia Guipúzcoa transportaban "cenizas, potasa, algodón en rama, tabaco en hoja y productos coloniales".

b) Importaciones:

De los 43 buques que entraron en Nueva York procedentes de España, 38 venían directamente de la península y 5 de Tenerife. Los que llegaron desde España peninsular introdujeron en Nueva York los siguientes efectos⁶⁷:

2.970 pipas de aguardiente.

8.152 cuarterolas de vino de Jerez y de Málaga.

66. CHANDLER, Charles Lyon, *Op. cit.*, pág. 161.

67. Archivo General de Indias, Indiferente General 2463.

- 12.242 barriles de pasas.
- 20.442 cajas de pasas.
- 728 barriles de almendras.
- 472 sacos de avellanas.
- 433 cajas de higos.
- 797 porrones de uvas frescas.
- 445 latas de sal.
- 412 cajas de limones.
- 360 quintales de corcho en tablas.
- 300 porrones de aceitunas.
- 400 sacos de plumas.

Los cinco buques procedentes de Tenerife introdujeron en Nueva York:

- 315 pipas de vino.
- 14.300 bushell de sal.

2º Puertos de Massachusetts (Rhode Island) y New Hampshire (Maine)

a) Exportaciones:

Conocemos con precisión la carga de 62 de los 85 buques que salieron de estos puertos con dirección a España⁶⁸. Solamente el renglón correspondiente a la exportación de café se encuentra roto, por lo que tenemos unas cantidades incompletas, que pertenecen a sólo 37 de los 62 buques. Las exportaciones de la Unión a España fueron las siguientes:

- Café: 12 y $\frac{1}{2}$ quintales (incompleto, por estar roto).
- Arroz: 6.197 quintales (por error de suma ponía 5.997).
- Harina: 1.043 barriles.
- Vacas: 1.608 barriles (por error de suma ponía 1.607 y $\frac{1}{2}$).
- Frixones: 1.575 y $\frac{1}{2}$ barriles (por error de suma ponía 1.575 y $\frac{1}{4}$).
- Quesos: 32 y $\frac{1}{4}$ quintales.
- Tabaco: 14.422 quintales (por error de suma ponía 14.607).
- Puercos: 298 barriles.
- Azúcar: 4.215 y $\frac{1}{2}$ quintales (por error de suma ponía 4.215 y $\frac{1}{4}$).
- Cacao: 149 y $\frac{1}{2}$ quintales.
- Bacalao: 53.307 y $\frac{3}{4}$ quintales (por error de suma ponía 53.298 y $\frac{1}{4}$).
- Duelas: 408 y $\frac{2}{3}$ millares (por error de suma ponía 408 y $\frac{1}{2}$).
- Pimienta: 264 y $\frac{1}{4}$ quintales.
- Salmón: 73 barriles.
- Aceite de pescado: 417 barriles.

68. Archivo General de Indias. Indiferente General 2463.

Velas: 18 quintales (por error de suma ponía 18 y $\frac{1}{8}$).
 Ron: 966 galletas.
 Mantequilla: 346 y $\frac{3}{4}$ quintales (por error de suma ponía 346).
 Ladrillos: 8 millares.
 Galletas: 315 y $\frac{1}{2}$ quintales (por error de suma ponía 315 y $\frac{1}{4}$).
 Suela: 63 quintales.
 Algodón: 580 fardos (por error de suma ponía 606).
 Maíz: 7.460 bushell (por error de suma ponía 7.160).
 Alquitrán: 136 barriles.
 Jamón: 78 y $\frac{1}{3}$ quintales.
 Azufre: 18 y $\frac{1}{2}$ quintales.
 Manteca de puerco: 161 quintales.

b) *Importaciones.* No hay referencias.

3º Puerto de Alexandria

a) *Exportaciones:*

Los cuatro buques zarpados con dirección a España y más concretamente a Cádiz, transportaron los siguientes efectos⁶⁹:

Harinas	9.131 barriles
Trigo	4.500 bushell
Arroz	10 tiersos

b) *Importaciones:* No hay referencias.

Entre los artículos exportados por los Estados Unidos a España destaca, en primer lugar, el trigo. Desde Alexandria se exportaron 4.500 bushell de trigo, pero también 9.131 barriles de harina, a los que cabe añadir otros 1.043 barriles enviados desde los puertos de New Hampshire y Massachusetts, y los 315 y $\frac{1}{2}$ quintales de galleta, salidos de estos mismos puertos. En segundo lugar figuran otros artículos alimenticios tales como el arroz, los frixones y el maíz. Tenemos luego un renglón importante, que son las exportaciones derivadas de la explotación ganadera: vacas, puercos, jamones, quesos, mantequilla y manteca de puerco. Un nuevo apartado lo constituye la pesca: 53.298 y $\frac{1}{4}$ quintales de bacalao, 73 barriles de salmón y, finalmente, los 417 barriles de aceite de pescado. Todo este negocio puede encuadrarse bajo el calificativo común de artículos alimenticios producidos por los Estados Unidos, que se envían a una España en guerra, donde obtienen magníficos precios. Esta es seguramente la razón de ese gran interés de los comerciantes norteamericanos por el mercado peninsular.

69. Archivo General de Indias, Indiferente General 2463.

La exportación de bacalao a España tiene una envergadura tal que alarmó a Onís, quien en su carta a don Martín de Garay de fecha 16 de noviembre de 1809 llegó a escribir: "Para hacer sentir a estos americanos cuánto les importa el comercio de España y, por consiguiente, el mantener la mejor armonía con ella, se podría prohibir por ahora la introducción de bacalao en buques americanos, bajo el pretexto de dar fomento a la pesca nacional que en otros tiempos hacían los vizcaínos. Hecho esto y lo mismo por parte de Portugal, quedaban por puertas los habitantes de los Estados del Este, y en particular los puertos de Marblehead, Salem, Cape Ann que dependen de las riquísimas minas de los bajos de Terranova, pues aunque estas gentes, cortado este ramo de comercio, quisiesen hacerse de pescadores labradores, no lo podrían verificar, porque las tierras pedregosas de aquellos territorios no les convidan al cultivo. Se verían en la mayor necesidad y levantarían el grito contra su gobierno, que no ha sabido apreciar la amistad de una nación cuyo comercio les es tan útil y ventajoso"⁷⁰. Ciertamente Onís estaba despechado por el hecho de que el gobierno norteamericano se negase a reconocerle como Embajador, mientras permitía que los comerciantes de su nación hicieran excelentes negocios con los españoles, pero aparte del despacho hay algo muy importante en la carta de Onís, como es que el bacalao constituía un punto de la economía comercial norteamericana: 50.307 y $\frac{3}{4}$ quintales exportados a España lo acreditaban.

Otro apartado importante de las exportaciones lo constituyen materias semimanufacturadas, tales como las duelas para la construcción de barriles, los ladrillos, las suelas y aún incluiríamos aquí, aunque no es totalmente apropiado, el alquitrán, las velas, y el azufre. Este último producto tenía una importancia vital para una España en guerra y los 18 y $\frac{1}{2}$ quintales enviados no nos parece una cantidad excesiva aunque sí apreciable.

En último lugar tenemos un conjunto de productos que son auténticas reexportaciones norteamericanas. Son artículos comprados en los dominios indianos españoles y llevados a la metrópoli en buques norteamericanos para su venta, aprovechando el caos marítimo español. En este caso los norteamericanos actuaron como unos verdaderos intermediarios. Estos artículos son el café, el azúcar, el cacao, la pimienta y el ron. No nos hemos atrevido a incluir el tabaco entre éstos, aunque es probable que dicho artículo procediera de las Antillas Españolas.

Sobre la importancia monetaria del tráfico con España podemos dar un dato significativo, que es el siguiente: El valor total de la mercancía exportada en quince buques desde el puerto de Alexandria y con destino a España e Hispanoamérica alcanzó en 1809 un

70. Archivo General de Indias, Indiferente General 2463. Carta Nº 22 de don Luis de Onís al Excmo. Sr. don Martín de Garay, fechada en Filadelfia, el 16 de noviembre de 1809.

valor de 137.633 pesos fuertes⁷¹. Pues bien, los once buques con destino a Hispanoamérica transportaban efectos por valor de 58.823 pesos fuertes, mientras que los cuatro buques que se dirigieron a Cádiz llevaban artículos por una cuantía de 78.810 pesos fuertes. De aquí que anteriormente indicáramos la posibilidad de que aun- que el comercio con Hispanoamérica fuera más importante que el efectuado con España, en número de barcos, el negocio quizá fuera equivalente.

En el renglón de las importaciones norteamericanas de artículos españoles figuran los consabidos vinos, aguardientes, frutos secos, uvas frescas, cítricos, aceitunas y, finalmente, la sal, el corcho y las plumas, que vienen a ocupar el papel de las duelas, las suelas y los ladrillos en las exportaciones norteamericanas. De estos artículos solamente los vinos, el de Jerez y el de Málaga, vienen cualificados por Onís como propios de las reexportaciones norteamericanas, pero pensamos que casi todos ellos tendrían una acogida excelente en Hispanoamérica, donde existía ya una población muy españolizada y deficitaria de artículos procedentes de la Península.

Resumimos así que la península tenía interés para los comercian- tes norteamericanos en 1809 por las siguientes razones:

- 1º Era una nación en guerra, donde se cotizaban muy bien los tradicionales artículos alimenticios producidos por los Estados Unidos, principalmente harinas y bacalao.
- 2º Era una nación tradicionalmente importadora de artículos alimenticios tropicales (cacao, café, azúcar, etc.); de los que se encontraba en déficit, como consecuencia del caos co- mercial. Los Estados Unidos se ofrecieron para servir de puente entre la metrópoli y sus posesiones ultramarinas, re- vendiéndole los propios productos de sus dominios.
- 3º España, por su especial situación bélica, ofrecía unos portillos de penetración hacia Francia, y quizá Inglaterra, muy apro- piados para introducir mercancía prohibida en estos países, y más probablemente para sacar manufacturas de ellos con destino al mercado norteamericano.
- 4º Los Estados Unidos negociaron ampliamente con la España adicta a la Junta Central y a José I Bonaparte, aprovechán- dose en definitiva del conflicto.

71. Archivo General de Indias, Indiferente General 2463.

Como en el caso anterior tenemos sólo informaciones parciales, pero significativas:

1º Puerto de Nueva York

a) *Exportaciones:*

No hay referencias.

b) *Importaciones:*

Tenemos datos completos de lo que se importó en los 103 buques que procedían de Cuba, Puerto Rico, Venezuela y Honduras⁷².

Los 81 buques procedentes de Cuba introdujeron:

- 16.550 cajas de azúcar.
- 4.161 bocoies de melazas.
- 7.400 sacos de café.
- 303 pipas de ron, aguardiente de caña.
- 154 quintales de cacao.
- 501 sacos de pimienta.
- 12 bocoies de miel de abeja.
- 9.732 quintales de palos de Campeche.
- 4 bocoies de jengibre.
- 9.870 cueros al pelo.
- 485 docenas de esponjas.
- 3.295 cajas de cigarros.

Los 12 buques procedentes de Puerto Rico introdujeron:

- 2.246 sacos de café.
- 41 sacos de cacao.
- 19 zurrones de quina.
- 14 bocoies de melazas.
- 7 pipas de ron.
- 10.200 rollos de tabaco.
- 1.660 cueros al pelo.
- 240 quintales de pelo de yustete.
- 382 cajas de azúcar.

Los 10 buques procedentes de Venezuela y Campeche introdujeron:

- 1.373 sacos de café.
- 75 zurrones de añil.
- 9 cajas de cigarros.
- 42 zurrones de quina.
- 23 zurrones de copal.
- 182 porrones de bálsamo de Copayba.
- 19.829 cuero al pelo.

72. Archivo General de Indias, Indiferente General 2463.

7.100 pieles de cabra.
2.345 quintales de palo de Campeche.
775 quintales de palo de Nicaragua.
460 quintales de palo amarillo.

2º Puerto de Alexandria

a) Importaciones:

No hay referencias.

b) Exportaciones:

Conocemos perfectamente la carga de los 11 buques que partieron hacia Hispanoamérica⁷³.

Los 5 buques con dirección a Cuba transportaban:

1.439 barriles de harina.
457 barriles de bizcocho.
500 jamones.
165 cajas con jabón.
14 frequines de manteca.
119 pipas de vino tinto.
74 cajas de velas de sebo.
20 frequines con manteca de puerco.
6.500 tablas para tejado.
2 cajones con amidón.
4 barriles con carne de puerco.

El buque con destino a Venezuela llevó:

625 barriles con harina.
50 barriles con bizcocho.
22 cajas con jabón.
16 tiersos de arroz.
5 frequines de manteca.
43 pipas de vino tinto.
20 barriles de pescado.

13.600 tablas para tejados.

13 barriles con varias suertes de legumbres.

4 barriles con carne de puerco.

El buque con destino a Puerto Rico transportó:

791 barriles de harina.
60 frequines con manteca de puerco.
15 barriles con carne de puerco.

El buque con destino a la Florida llevó:

364 barriles con harina.
13 barriles con pescado.

73. Archivo General de Indias. Indiferente General 2463.

- 18 toneladas con tabaco.
- 40 barriles con varias suertes de legumbres.

Los 3 buques con destino concreto desconocido, pero a uno de los puertos españoles en América transportaron:

- 1.074 barriles de harina.
- 64 barriles con bizcocho.
- 112 cajas con jabón.
- 84 tiersos de arroz.
- 150 cajas con velas de sebo.
- 9 toneles con tabaco.
- 11.500 tablas para tejados.
- 50 barriles con varias suertes de legumbres.

Debemos añadir en último lugar que el valor de la mercancía transportada a Cuba por los 5 buques ascendió a 30.312 pesos fuertes, el de la conducida a Puerto Rico en un buque a 7.419 pesos, el de la llevada a Venezuela en un buque a 4.761 pesos, el de la transportada a la Florida en un buque a 3.769 pesos, y que los tres buques zarpados hacia un puerto desconocido de Hispanoamérica llevan artículos por una cuantía de 12.562 pesos.

Las principales exportaciones norteamericanas a Hispanoamérica son igualmente las de artículos alimenticios, y fundamentalmente el trigo, que hallamos como una constante en los envíos a Cuba, Venezuela, Puerto Rico, La Florida y otros puertos, a veces simultaneada con envíos de bizcochos (457 barriles a Cuba, 50 barriles a Venezuela y 64 barriles a otros puertos). Las harinas constituyen, desde el punto de vista de Onís, la base de la grandeza económica norteamericana y señaló por ello en su carta ya citada de 16 de noviembre de 1809: "El ramo de harinas en particular se ha aumentado considerablemente de diez años a esta parte, pues sólo la isla de Cuba consumía anualmente más de cien mil barriles de a 8 arrobas cada uno, Puerto Rico, Caracas, las dos Floridas y otras posesiones del Rey un consumo considerable en este renglón". Onís se lamenta de que mientras las harinas engrandecen la economía norteamericana, socavan el comercio español, "a pesar de que bastaban las cosechas del Reino de México para suplir no solamente la falta de las citadas colonias, sino también para atender a los de la península". El Embajador de la Junta Central propuso entonces un plan para acabar con el negocio norteamericano, que se nutría a expensas de Hispanoamérica y consistía —dejémosle expresarse a él mismo— en lo siguiente: "Como las harinas es el renglón de más consideración por ser de primera necesidad y se puede obtener con mucha facilidad y gran abundancia en el Reino de México quizá convendría enviar a este país a Veracruz unos cuantos toneleros y embarriladores con sus máquinas, remitiendo al mismo tiempo unos cargamentos de duelas para hacer cascós, pues por este medio se empaquetaría la harina de un modo más seguro y limpio que lo que hacen en el día, y llegaría más fresca,

blanca y seca a los puertos de su consumo. Se debería obligar a estos hombres a tomar aprendices entre los mismos naturales del país, para que se instruyesen con perfección en su arte respectivo. Mientras se plantifique este establecimiento, que siempre sería mejor dejar a la voluntad de la industria particular, se podría permitir a los buques españoles venir a estos Estados a buscar las harinas y otros comestibles de absoluta necesidad: Estos vendrían desde luego con los permisos de los Jefes principales de las respectivas colonias, y pagando los derechos de costumbre. También se podría permitir a los buques americanos llevar estos artículos bajo ciertas condiciones y pagando no solamente los derechos de extranjería, sino también otro de tanto por barril..."⁷⁴. Recordemos que Onís había propuesto cortar de raíz el negocio del bacalao que se exportaba a España, por lo cual su plan era no sólo agilizar el comercio español, sino también hundir el que los Estados Unidos hacían con España y sus dominios americanos su principal cliente en el exterior.

Continuando nuevamente con las exportaciones norteamericanas a Hispanoamérica, y detrás de las harinas, tenemos el renglón alimenticio de las carnes porcinas y los productos derivados de la explotación ganadera. Son los jamones, las carnes de puerco, los jabones, las velas de sebo y la manteca de puerco. Finalmente vienen las exportaciones de pescado, vino, tablas, almidones, arroz, y algunas legumbres y tabaco. Ciertamente tenemos que concluir que es un comercio sólido, toda vez que la mayor parte de las exportaciones a Hispanoamérica son artículos producidos en los Estados Unidos. No encontramos artículos reexportados, salvo quizá los vinos, que tienen además escasa importancia.

En cuanto a las importaciones procedentes de Hispanoamérica, se centran precisamente en lo contrario: artículos dirigidos a la reexportación, tales como el azúcar, el cacao, el café, el tabaco, la quina, el ron, los bálsamos y los palos tintóreos, además de otros productos que seguramente absorbería el mercado interno norteamericano como las melazas, esponjas, cueros, etc. En las importaciones hay, sobre todo, el gran ausente, que no figura en las listas de artículos y que es la moneda de plata española, vital para la economía de los Estados Unidos.

Resumiríamos, por consiguiente, el interés norteamericano por los mercados hispanoamericanos en lo siguiente:

- 1º Es un mercado por lo regular cercano, lo que abarata fletes, que permite colocar los excedentes agrícolas y pesqueros norteamericanos, y a unos precios ventajosos. Aún los mercados más lejanos resultan competitivos con respecto a los europeos.
- 2º Hispanoamérica paga los productos alimenticios con numerario de plata, que es vital para la economía norteamericana.

74. Archivo General de Indias, Indiferente General, 2463. Carta Nº 22 de don Luis de Onís al Excmo. Sr. don Martín de Garay, fechada en Filadelfia, el 16 de noviembre de 1809.

- 3º Hispanoamérica suministra artículos tropicales de gran aceptación en Europa, donde se pueden revender, tales como cacao, azúcar, café, tabaco, tintóreos, bálsamos, etc.
- 4º El mercado hispanoamericano, tradicionalmente desabastecido, como consecuencia de las guerras napoleónicas y de la desaparición de la marina mercante española.

CONCLUSIONES:

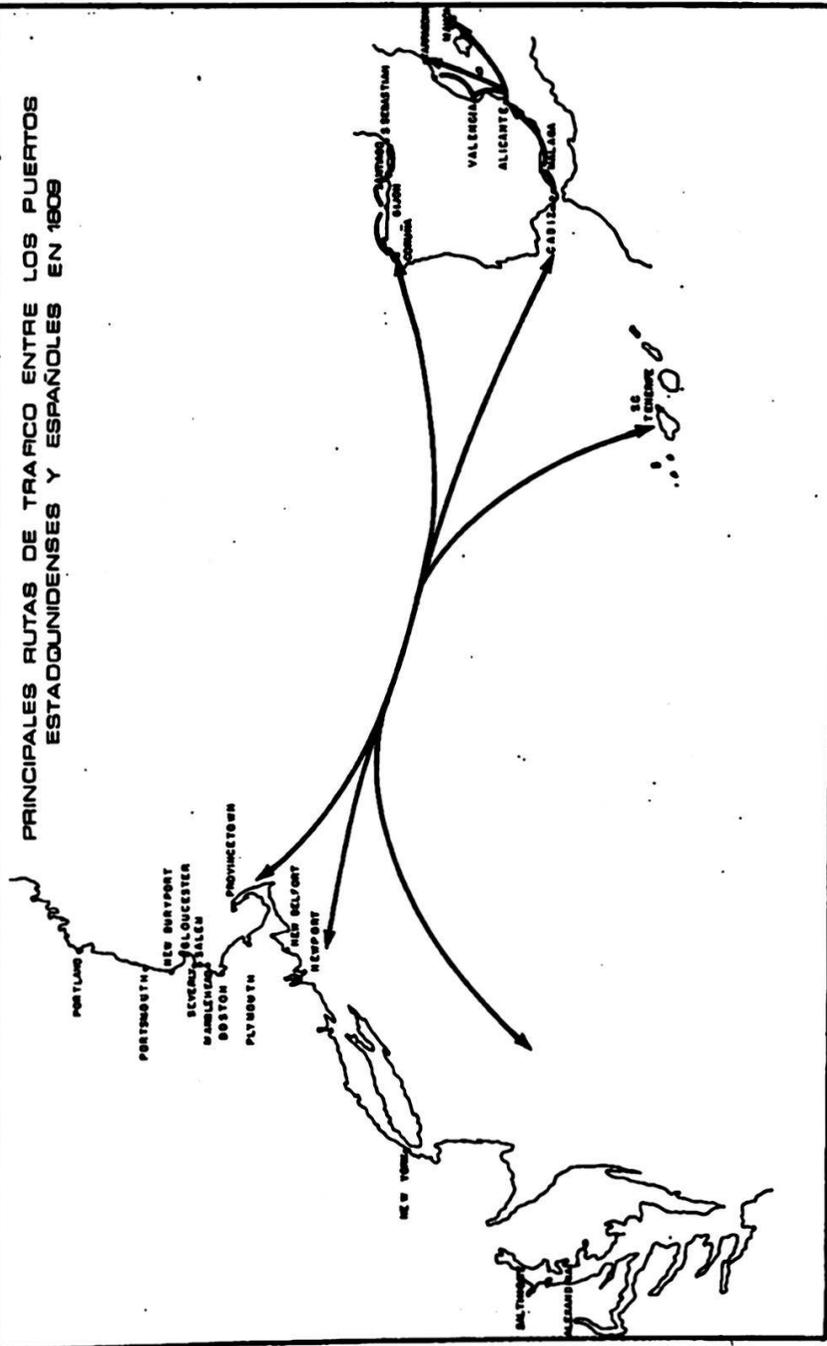
La actividad comercial norteamericana, que se pone en marcha después de catorce meses de inactividad, provocada por el Embargo de Jefferson refleja la siguiente situación en 1809:

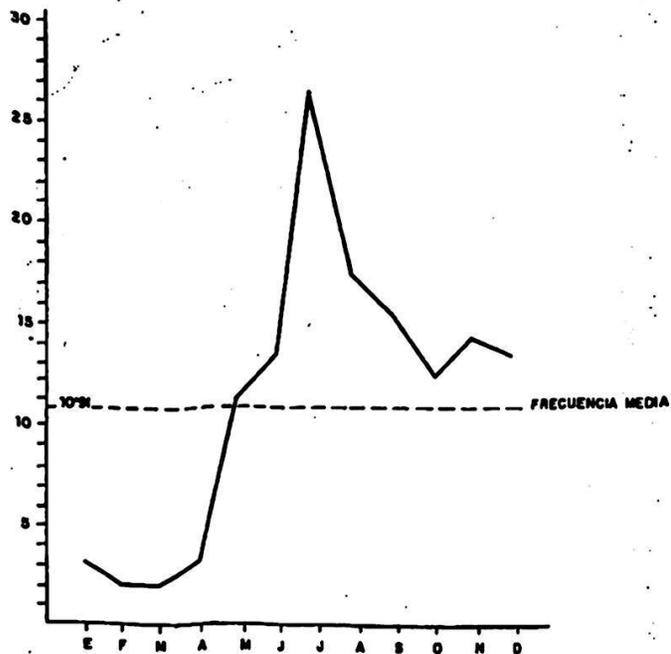
- 1º Una gran reactivación económica, que se advierte principalmente en la segunda mitad del año estudiado.
- 2º Un enorme movimiento marítimo, destinado a cubrir el mercado interno norteamericano, que suponemos alcanza a la mitad del tráfico portuario. Quizá los Estados Unidos no han podido desprenderse aún de los efectos del Embargo, o quizá el decreto de Jefferson produjo un gran robustecimiento del comercio entre los diversos estados de la Unión.
- 3º Los parámetros impuestos por el "Non-Intercourse Act" desplazan a Inglaterra del primer plano de los intereses comerciales norteamericanos, que pasa a ocupar España y sus posesiones ultramarinas.
- 4º El comercio norteamericano con España y sus dominios se realiza con un mínimo de 912 buques, que se mueven preferencialmente en el marco hispanoamericano. El valor de las mercancías negociadas, no obstante, permite suponer que las transacciones con la España peninsular e insular pueden equipararse a las que se realizan con Hispanoamérica. La causa de esta situación pensamos que reside en la guerra de Independencia española.
- 5º El comercio de los Estados Unidos con España e Hispanoamérica está controlado en aproximadamente un 90% por buques de pabellón estadounidense.
- 6º Los Estados Unidos exportaron a España dos renglones importantes que fueron el pescado —bacalao principalmente— y cereales —harina sobre todo—, además de otros artículos alimenticios y numerosos géneros procedentes de Hispanoamérica —azúcar, cacao y café—, que son, indudablemente, reexportaciones, importaron productos alimenticios tales como frutos secos, cítricos, uvas, aceitunas, etc., así como vinos de Jerez y de Málaga, que parecen estar dedicados a las reexportaciones.
- 7º Los Estados Unidos exportaron a Hispanoamérica harinas y bizcochos, carnes porcinas y productos derivados de la ganade-

ría, así como vinos y legumbres. Importaron moneda española y los productos típicos coloniales, que luego se convertirían en reexportaciones a Europa, tales como el azúcar, el cacao, el café, la quina, el tabaco, los bálsamos, los palos tintóreos y las pieles.

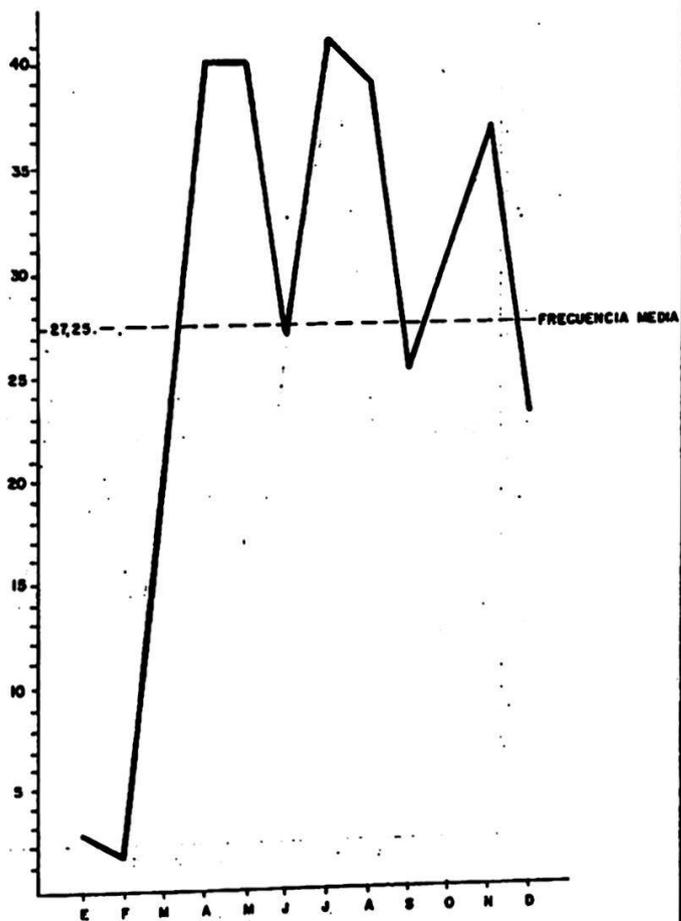
- 8º Los intereses comerciales norteamericanos en España se centran en los puertos de Cádiz, Málaga, Tenerife, San Sebastián, Alicante, Salou, La Coruña, Valencia, Tarragona, Mahón y Santander. Se negocia, por consiguiente, con la España fiel a la Junta Central y la que reconoce a José I Bonaparte.
- 9º Los intereses comerciales norteamericanos en Hispanoamérica centran preferencialmente en el Caribe, y principalmente en Cuba, Venezuela, Puerto Rico, Santo Domingo, Nuevo Reino de Granada y La Florida.
- 10º Pese a que los Estados Unidos partieron en 1809 de un stock cero de productos coloniales reexportables, como consecuencia del Embargo, se hicieron rápidamente con este tipo de mercancía que empezaron a introducir en España el mismo año de 1809.
- 11º Ni en las transacciones efectuadas en España, ni en las realizadas en Hispanoamérica, se advierte mercancía ajena al orbe hispánico o norteamericano. No hay, por consiguiente, mercancías inglesas o francesas reexportadas. Esto puede significar que el "Non-Intercourse Act" mermó notoriamente el negocio reexportador —que se centró en el área hispánica— o simplemente que no alcanzó a ponerse en marcha en 1809, ya que se partió de unos excedentes nulos. En todo caso, tanto Inglaterra como Francia habían logrado su propósito de evitar que los Estados Unidos negociaran con los productos de su rival, por lo menos desde diciembre de 1807 hasta diciembre de 1809.

PRINCIPALES RUTAS DE TRAFICO ENTRE LOS PUERTOS ESTADOUNIDENSES Y ESPAÑOLES EN 1809

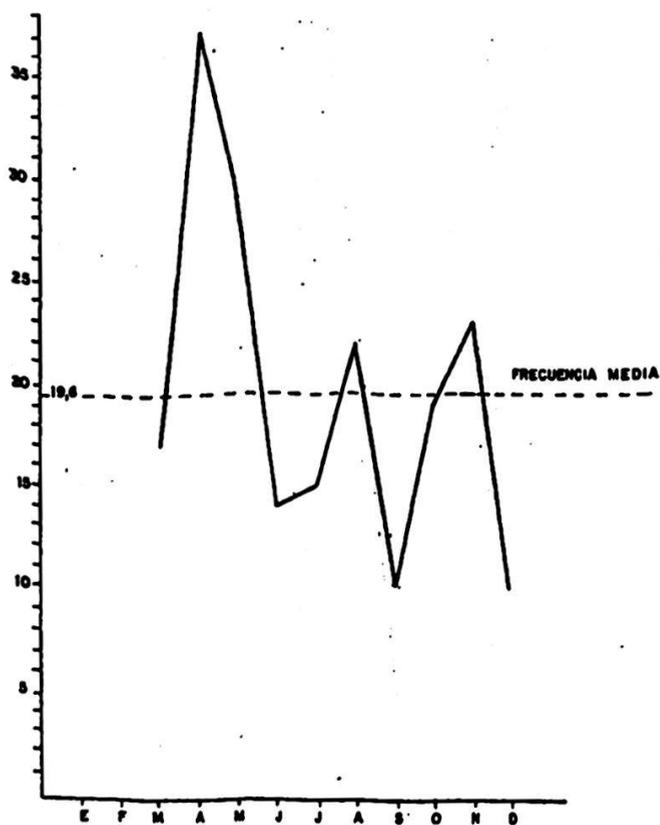




BUQUES LLEGADOS A MASSACHUSETTS Y NEW HAMPSHIRE DESDE ESPAÑA E HISPANOAMERICA EN 1809



MOVIMIENTO DE BUQUES ENTRE ESPAÑA E HISPANOAMERICA Y LOS PUERTOS DE MASSACHUSETTS Y NEW HAMPSHIRE EN EL AÑO 1809.



BUQUES QUE SALIERON DE MASSACHUSETTS Y NEW HAMPSHIRE HACIA ESPAÑA
E HISPANOAMERICA EN 1800.

PRINCIPALES RUTAS DE TRAFICO ENTRE
ESTADOS UNIDOS E HISPANOAMERICA

