

ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

TOMO XXX



C. S. I. C.
1991
MADRID

ANALES DEL INSTITUTO
DE
ESTUDIOS MADRILEÑOS

Tomo XXX



CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
MADRID, 1991

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS	
Arte	
Cuatro retratos goyescos de la sociedad madrileña, por José Valverde Madrid	23
El hospital de la Corona de Aragón (Consideraciones a un edificio del Madrid monumental desaparecido), por Virginia Tovar Martín	37
La iglesia parroquial de la Asunción de Brea de Tajo, por Dolores Jiménez Gómez	55
Ocaso y restauración del Monasterio de Montserrat de Madrid (1801-1991), por Ernesto Zaragoza Pascual	65
“Antonio Vendetti, platero y bronceista italiano del siglo XVIII, y sus obras en Madrid”, por José Luis Barrio Moya	99
Monumento a Daoiz y Velarde y Arco de Monteleón, por M ^ª Socorro Salvador Prieto	111
Una obra del Patricio (Patricio Caxés o Caxiesi) en Torrelaguna (Madrid), por Mariano José Cid Sánchez	127
El edificio de la calle de Alcalá nº 41: Las transformaciones de la tradición arquitectónica en el reformismo de principios del siglo XX, por Ana Isabel Suárez Perales	135
Casa palacio de la duquesa de Arcos en Madrid, por África Martínez Medina	149
Plata madrileña en el principado de Asturias siglos XVII, XVIII, XIX, por Yayoi Kawamura	165
Educación	
El colegio de nuestra señora de la Paz para niñas “expuestas” de Madrid, a mediados del siglo XVIII, por Benicia Vidal Galache y Florentina Vidal Galache	191
Geografía	
Apunte geográfico-económico de la actual provincia de Madrid en el año 1752, por Fernando Jiménez de Gregorio	211

Literatura

- Alusiones a Madrid y otras referencias al lugar en las comedias de Moratín, por Abraham Madroñal Durán 517

Musicología

- Maestros de la Real Capilla Madrileña (Sebastián Durón 1660-1716), por Paulino Capdepón Verdú 525

Seminario de Toponimia

- Seminario de toponimia – Los cambios de nombres en el callejero madrileño al comienzo y al fin de la república, por Ramón Ezquerro Abadía 537

Sociología

- El eje Prado-Recoletos-Castellana. Espacio social de prestigio de las élites urbanas y espacio de manifestación pública en el Madrid de inicios de siglo, por José Carlos Rueda Laffond .. 553
- Demografía histórica de Perales de Tajuña (Madrid), por María Isabel Porrás Gallo y Mariano Ayarzagüena Sanz 577
- La agricultura en el condado del Real de Manzanares, a través de sus Ordenanzas, en los siglos XV y XVI, por María Pilar Díaz Asensio 599

Toros

- Los famosos toros del Jarama, cantados en verso y en prosa, por Francisco López Izquierdo 615

Urbanismo

- Traza de Juan Gómez de Mora. Reseña histórica de una de las casas de la Villa de Madrid, sitas en el barrio de las Trinitarias, y de sus diversos propietarios, desde el año 1566 hasta mediados del siglo XIX, por M^a del Rosario Bienes Gómez-Aragón .. 645
- Aproximación al Urbanismo y Arquitectura de Brunete (1939-1946): Lo pragmático y lo simbólico, por María Esther Al-marcha Núñez-Herrador 679

MADRID Y AMÉRICA A TRAVÉS DEL CANTÁBRICO (1778-1799)

Por ISABEL MIGUEL LÓPEZ

INTRODUCCIÓN

El denominado "reformismo borbónico" del S. XVIII español tuvo en su horizonte el comercio hispanoamericano, ya que este necesitaba para el aprovechamiento idóneo de su potencialidad algunas modificaciones, las cuales fueron desgranándose a lo largo de la centuria. Este replanteamiento era tanto más urgente cuanto que el nuevo continente se concibió como un gran mercado en el que depositar la producción hispana, que a su vez se sentiría estimulada por aquel¹. Esta perspectiva coincidía con la exaltación de la actividad comercial en la época y con la alteración de las valoraciones éticas que la misma había tenido en siglos precedentes².

Así pues, en el marco de la consideración que el comercio y, especialmente, el comercio con América adquirió en el S. XVIII, como instrumento de prosperidad para España, se inserta nuestro estudio de la presencia madrileña en el mismo. Para ello, analizamos los flujos realizados a través de una ruta relativamente reciente en su incorporación a la Carrera de Indias, como era la del Cantábrico.

En efecto, esta se había abierto en 1728 con la fundación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas y su actividad desde Pasajes. Posteriormente, a raíz de la Real Instrucción de 1765 se habilitaron entre otros, los puertos de Gijón y Santander, confirmados con la publicación del Reglamento de Comercio Libre de 1778, que constituye el marco legal del periodo que investigamos.

Sin embargo, la conexión de la capital con América a través del norte suponía salvar algunos obstáculos.

¹ EZQUERRA, E.: *La crítica española de la situación en América en el S.XVIII*.- Rev. de Indias, 87-88.- (Madrid).- (1962).- pp.159-287.

MUÑOZ PÉREZ, J.: *Los proyectos sobre España e Indias en el S.XVIII: el proyectismo como género*.- Rev. de Estudios Políticos, 181.- (Madrid).- (1955).- pp.169-195.

² MUÑOZ PÉREZ, J.: *Ideas sobre el comercio en el S.XVIII español*.- Rev. de Estudios Americanos, 100.- E.E.H.A.- (Sevilla).- (1960).- pp.48 y 56.

I.- INFRAESTRUCTURA DE LA COMUNICACIÓN CON EL NORTE HISPANO EN LA RUTA A LAS INDIAS

Fue a partir de mediados del S. XVIII cuando se desarrollaron los grandes proyectos camineros, pero en la realidad, la circulación viaria de Madrid a la cornisa cantábrica se verá dificultada notablemente por la configuración geomorfológica peninsular que imponía el franqueo de dos cadenas montañosas.

A partir del marco general de las comunicaciones hispanas, la salida de Madrid hacía la cuenca del Duero se realizaba fundamentalmente a través de los puertos de Somosierra y Guadarrama en la parte central, aunque eran frecuentados a su vez, Navafría y Navacerrada, aprovechando los pasos interiores longitudinales. Estas salidas proporcionaron dos líneas maestras, la carretera Madrid-Coruña y el eje Madrid-Irún. (Mapa I)

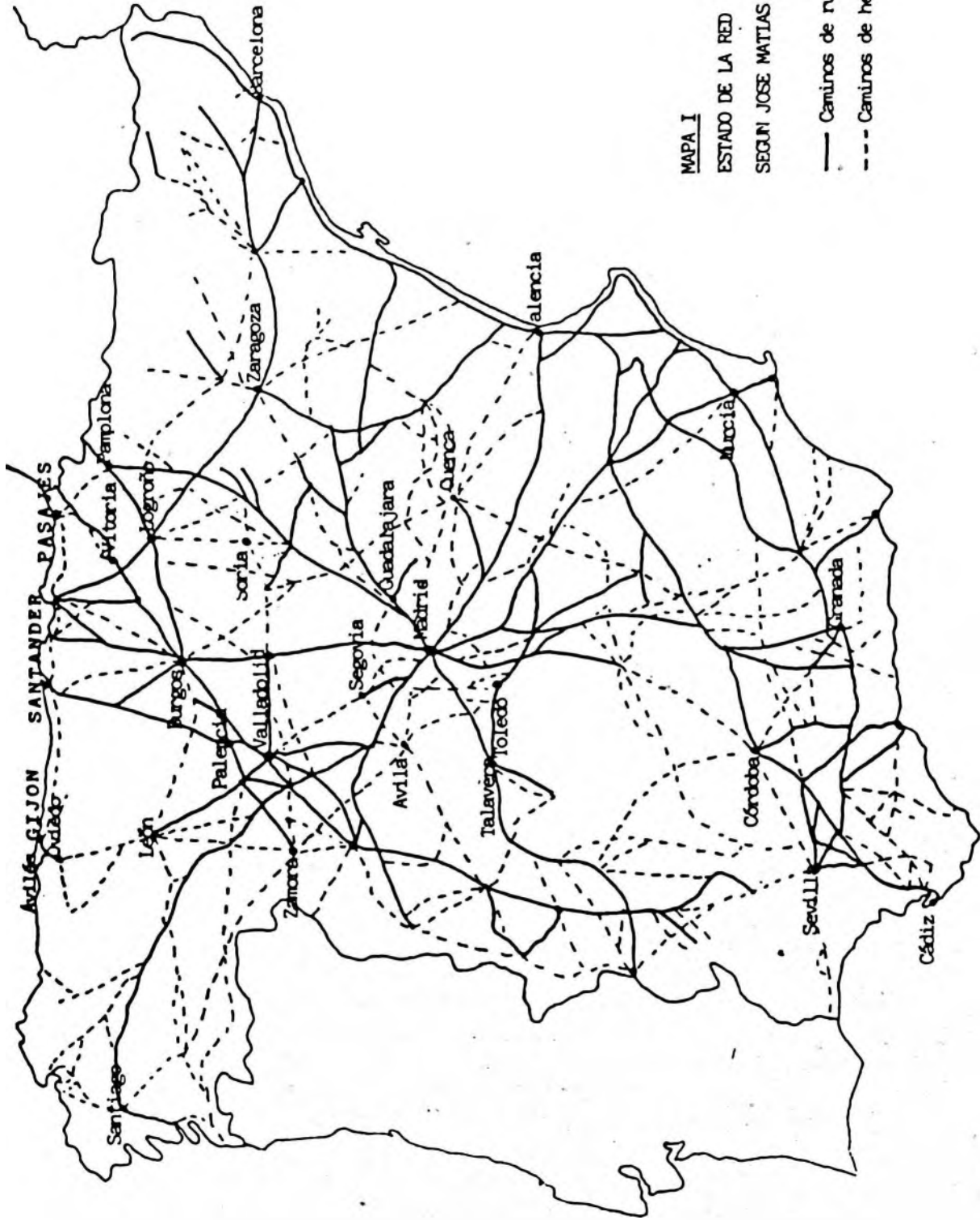
El camino gallego fue el primero en pavimentarse a ambos lados del puerto de Guadarrama a mediados del S. XVIII. Posteriormente se produjeron mejoras en él y en sus desviaciones. Estas fueron importantes hacía Valladolid, Palencia y León pero desde aquí existía una discontinuidad notable en su conexión con Asturias. Por su parte, la línea Madrid-Irún a través de la provincia de Burgos constituyó el nervio de la unión con la costa cantábrica, ya que permitía desde Burgos enlazar también con Santander a través de Reinosa. Sin embargo, hasta 1788 las obras no se habían sujetado a ningún plan³.

Situados en la cuenca era necesario salvar el obstáculo entre Castilla y los puertos. La superación del mismo se presentaba difícil hacia Asturias. A este respecto, Jovellanos afirmaba en 1783 que aunque se conservaban muchos restos de un camino carreteril, que desde principios del S. XVI y a costa del Obispado de Oviedo comunicaba Asturias con Castilla, por Pajares, "los pasos eran intransitables en invierno o muy dificultosos..."⁴. De los problemas de acceso al Principado puede dar idea el encarecimiento de las tarifas de transporte que ascendían a más de 100 maravedís por tonelada y kilómetro, coste que no se alcanzaba en el resto del país⁵. Tras numerosas deliberaciones acabó imponiéndose la solución de potenciar como camino carreteril el que atravesaba Pajares, el más accesible al centro político y económico de Asturias. Los informes de Marcos de Vierna, quien recorrió el camino en 1770, de Jovellanos, de Campomanes y de la Junta del Principado fueron favorables a esta elección "por su menor altura y accidentación y por ser el menos

³ MADRAZO, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*.- Ed. Turner.- Madrid.- 1984.- vol. I.- pp.38, 285, 263.

⁴ JOVELLANOS, M.G.: *Informes sobre la carretera principal y sobre dos transversales desde Castilla a la costa de Asturias*.- Obras.- BAE, T.L.- pp.456-462.

⁵ ANES, G.: *Historia de Asturias. Edad Moderna*.- Ayalga.- Oviedo.- 1977.- pág.157.



MAPA I

ESTADO DE LA RED EN 1760
 SEGUN JOSE MATTIAS ESCRIBANO

- Caminos de ruedas
- - - Caminos de herradura

desviado del eje Gijón-Oviedo-León". Asimismo, las ventajas que, se decía, tenía el puerto de Gijón sobre el de Rivadesella desempeñaron su papel en la decisión⁶. Se aprobó el proyecto de Vierna en abril de 1771, comenzándose las obras en junio desde Oviedo en dirección a Pajares y el tramo de Oviedo a Gijón en julio de 1782. Los trabajos se interrumpieron en 1800 y proseguidos después, parece que se terminaron en 1834⁷.

En cuanto al paso de Castilla hacía el puerto de Santander se había facilitado desde 1753 con el Camino Real de Reinosa⁸. Este se basaba en una idea de Patiño, quien obtuvo la colaboración del ministro santanderino Campillo Cossío. La realización se adjudicó también a Marcos de Vierna quien lo ejecutaría bajo la dirección técnica de Rodolphe a cargo de la Real Hacienda⁹. Sin embargo los problemas sobre su conservación fueron numerosos. El coste de su mantenimiento era tan grande que en 1787 se transfirió el cobro del peaje y las obligaciones de su restauración al Consulado santanderino¹⁰. Asimismo, se realizaron numerosas representaciones al Rey y sus ministros para orientar el camino hacia Palencia y no hacia Burgos. Este cambio se aprobaría en 1793, aunque los acontecimientos del país dilataron la realización de las obras varias décadas¹¹.

El enlace con las Provincias Exentas y, en concreto, con el puerto de Pasajes, único abierto en el territorio para América por medio de la Compañía de Caracas y después por la de Filipinas, se realizó, fundamentalmente, a través de Orduña. Los argumentos climáticos, geográficos, topográficos y económicos del entorno, así como la financiación y coste le favorecieron sobre otros trazados¹². Así, en 1773 había ya comunicación carreteril con Castilla, desde La Provincia y el Señorío.

Por consiguiente, en el último cuarto del S.XVIII, la comunicación carreteril entre Madrid y los puertos de Gijón, Santander y Pasajes disponía de la trama viaria expuesta, aunque existieran también numerosos caminos de herradura. En cualquier caso, ambos tenían que salvar las difíciles condiciones orográficas que cons-

⁶ A.G.S., Secretaría y Superintendencia de Hacienda, leg. 919.

⁷ MADRAZO, S.: *Las transformaciones en la red viaria asturiana (1750-1850)*.- BIDEA, 90.- (Oviedo).- (1977).- pp.63-109.

⁸ A.G.I., Indiferente General, leg. 2404. En un informe de la ciudad de Santander fechado en enero de 1779 se decía en relación al transporte: "Poco aprovecharía la intermediación del puerto si no hubiera proporción de hacer con ahorro los transportes..."

⁹ PALACIO ATARD, V.: *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el S.XVIII. Notas para su estudio*.- Madrid.- 1960.

¹⁰ ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL DE CANTABRIA, (A.H.P.C.), Real Consulado, leg. 212.

¹¹ A.H.P.C., Real consulado, leg. 109.

¹² MADRAZO, S.: *El sistema de transportes en España*.- Op. cit., p.255.

LARREA, M.A.: *Los caminos de Vizcaya en la segunda mitad del S.XVIII*.- Gran Enciclopedia Vasca.- 1974.

tituían por tanto un inconveniente para la fluidez del comercio en esta dirección, junto al retraso en las obras o lo gravoso de la conservación de algunas vías.

Pero, la utilización del Cantábrico como salida a América implicaba tener en consideración no sólo los accesos al mismo por tierra sino la configuración de sus puertos. De los tres el que ofrecía mejores condiciones y disfrutaba de la protección real era el de Santander. Gijón tenía notables inconvenientes por su emplazamiento para los barcos de gran calado. Pasajes, a pesar de su magnífica configuración, hubo de sufrir el recelo de San Sebastián y con ello el retraso en las partidas de dinero para su mantenimiento. Estos hechos y algunos otros contribuyeron a decantar la posición montañesa.

II.- ANÁLISIS DEL INTERCAMBIO MADRID-AMERICA

II.1.- *Envíos*

La revisión de los registros de mercancías embarcadas con destino a América en Gijón, Santander y Pasajes, entre 1778 y 1799, nos ha mostrado que los productos madrileños no frecuentaron, al parecer, la salida de Gijón y Pasajes, ya que únicamente en Santander hemos detectado la presencia de artículos con el sello de la villa y su entorno provincial.

Esta situación se explicaría, en parte por las dificultades que presentaban el acceso y el puerto del Principado, tal como hemos indicado, y por la peculiaridad fiscal de las Provincias Exentas, consideradas a este fin territorio extranjero, excepto para la ferretería enviada a las Indias. Ambos inconvenientes se obviaban en el caso de Santander, que con unos accesos y puerto favorables, gozaba, por otra parte, de la protección real frente a los puertos de la Provincia y el Señorío.

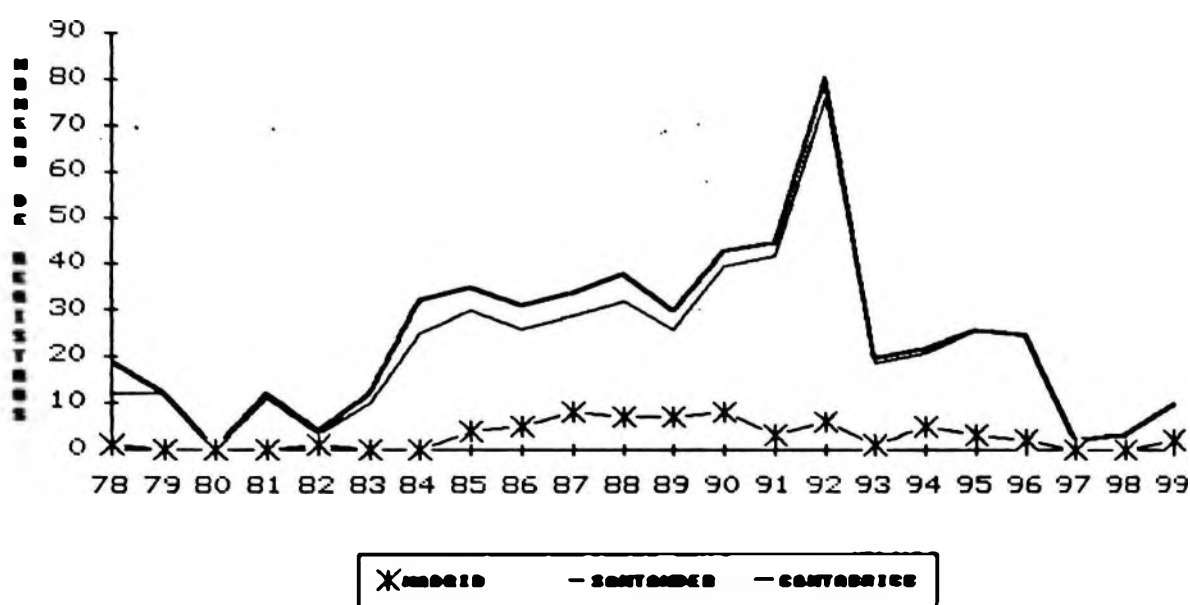
Por consiguiente, el análisis de la frecuencia y de la estructura de los envíos madrileños a ultramar se efectuará por medio de los registros santanderinos.

Estas remesas madrileñas se desgranaron en un conjunto de registros cuya frecuencia mayor se concentra entre 1785 y 1794, especialmente en el cuatrienio 1787-1790, coincidiendo en líneas generales con el comportamiento general del puerto santanderino, si bien el máximo para Santander y para el conjunto español, obtenido en 1792, no coincidió con el ofrecido desde la perspectiva exclusivamente madrileña, que fue dual: 1787 y 1790. (Gráfico I)

En este comportamiento hay que hacer notar la ausencia de referencias madrileñas para el periodo 1779-1784, que se enmarca en un momento de reducción global de la actividad comercial hispanoamericana. Este declive respondía al impacto de la Guerra de Independencia de las colonias británicas de América del Norte, en la que España intervino en virtud del Pacto de Familia. No obstante, hay que pre-

GRAFICO I

REGISTROS HABILITADOS PARA AMERICA



cisar la falta de datos generales para 1780¹³. Por el contrario, la contracción debida a la Guerra de la Convención entre 1793 y 1795 no se apreció tanto, lo que no sucedió tras la declaración de guerra a Inglaterra a partir de 1796, sobre todo por lo que a la presencia madrileña se refiere, puesto que desde entonces hasta 1799, apenas se encuentran embarcaciones con mercancías de la Corte.

Se observa, pues, un largo periodo central en el que crece y es máxima la difusión madrileña en los embarques santanderinos, flanqueado por dos tiempos caracterizados por el descenso o ausencia en el trasiego marítimo a ultramar de estas mercancías.

¹³ A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg.572. Existe una referencia suelta al valor total de las mercancías giradas de ida y vuelta correspondientes al puerto de Santander. Por otro lado, en A.G.I., Indiferente General, leg. 2418, existe la notificación de dos patentes de navegación concedidas para este año, pero no los registros.

Asimismo no se produjeron salidas ni retornos en Gijón, en 1778, ni durante el periodo bélico, tal como se puede constatar en las referencias documentales que se encuentran en A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, legs. 568 y 1046, así como en A.G.I., Indiferente General, legs. 2418 y 2424.

Al rastrear el destino de estos productos nos encontramos con la preferencia por los puertos cubanos y, fundamentalmente, el puerto de San Cristóbal de la Habana, ya que en todo el periodo sólo hubo un barco con artículos madrileños que se dirigió a Santiago de Cuba. El puerto habanero recibió más de la mitad de los embarques con mercancías de la Corte enviadas a América desde Santander, alcanzando su ápice en 1787, en el que, incluso no se encuentran estas cargazonas con destino a ningún otro de los puertos americanos. En este sentido se inserta claramente en la evolución global del puerto cántabro.

A partir del año indicado se produjo una diversificación en los puntos de arribada americanos, aunque La Habana siguiera manteniendo su liderazgo hasta 1794, momento en que lo comparte con Buenos Aires-Montevideo, doblete portuario que junto a La Guayra y Veracruz serán los abras que reciban mayor número de veces las naves con productos madrileños. Tras ellos de forma esporádica Maracaibo, Cartagena de Indias o Nueva Guayana acogieron alguna mercancía de la villa. (Cuadro I)

CUADRO I

EMBARCACIONES SANTANDERINAS CON MERCANCIAS MADRILEÑAS Y SUS DESTINOS AMERICANOS

AÑO	La Habana	Santiago	La Guayra	Maracaibo	Veracruz	Montevideo	Cartagena	N. Guayan	A *
1778	1								1/2
1782	1		1						1/3
1785	2				1	1			4/30
1786	4				1				5/26
1787	8								8/29
1788	4	1	2						7/32
1789	5				1		1		7/26
1790	7		1						8/40
1791	1		1		1				3/42
1792	3		1	1	1				6/77
1783						1			1/19
1794	3					2			5/21
1795			2			1			3/26
1796						1		1	2/25
1799			1						2/9

381916611

A * registros con mercancías madrileñas / total registros santanderinos

Fuente: Elaborado a partir de los registros de mercancías.

El estudio de las remesas enviadas a los puertos mencionados precisa tener en cuenta algunas leves insuficiencias documentales. Así en 1784, el análisis estructural se ha realizado a partir de catorce sobre los veinticinco registros existentes, de todos los cuales tenemos información global de comercio, pero no el pomenor de las mercancías. En 1786, no ha podido disponerse de los registros de las fragatas La Humildad y Santander que tenían concedido permiso para ir a Veracruz durante ese año¹⁴. De igual modo, en 1790 se presenta el inconveniente de que no han podido hallarse los registros de los barcos que salieron durante el último trimestre del año. Sin embargo, se tiene la constancia de su partida porque afianzaron para la Real Patente y se realizaron los contratos de sueldos con la marinería y además se observa que volvieron entre junio y julio de 1791, sin haber salido a primeros de este último año para América¹⁵. En cualquier caso, estas observaciones no menoscaban, a nuestro juicio, la posibilidad de estudiar la estructura de las exportaciones madrileñas remitidas a América.

En este sentido, hay que manifestar, desde el punto de vista global, el carácter dominante de libros y textiles hasta 1792, sobresaliendo claramente los primeros. Posteriormente otros artículos compartieron y a veces, les relevaron de su posición preeminente. (Gráfico II) Esta dinámica presenta cierta sintonía, por lo que respecta a los textiles, con la tendencia general de los embarques santanderinos, aunque en estos fueran los alimentos y los productos siderúrgicos los que acompañaran en menor cuantía a las telas y no los libros de una forma tan clara como en este caso.

Veamos, pues, detalladamente estos productos. Su estudio se realiza mediante una tipología que pretenden resaltar los rasgos más notables de los mismos.

II.1.1.- Librería

La aportación librera madrileña formó parte de las cargazonas enviadas a través de Santander a las Indias, desde 1785 hasta 1794, con la única interrupción de 1793. Aunque no siempre podemos conocer su temática, pues se utilizaron expresiones vagas como "varios libros", "cajones de libros" o simplemente "libros", sin embargo, en otras ocasiones sí ha llegado hasta nosotros el título de alguna obra: Historia de España, Hechos de los Apóstoles, Memorias instructivas de comercio, Fábulas en verso, Viajes de Mr. de l'Aspe, Vida de San Luis Gonzaga, Enciclopedia, Oraciones para la confesión, Verti y su Compendio, La Willbert, entre otros.

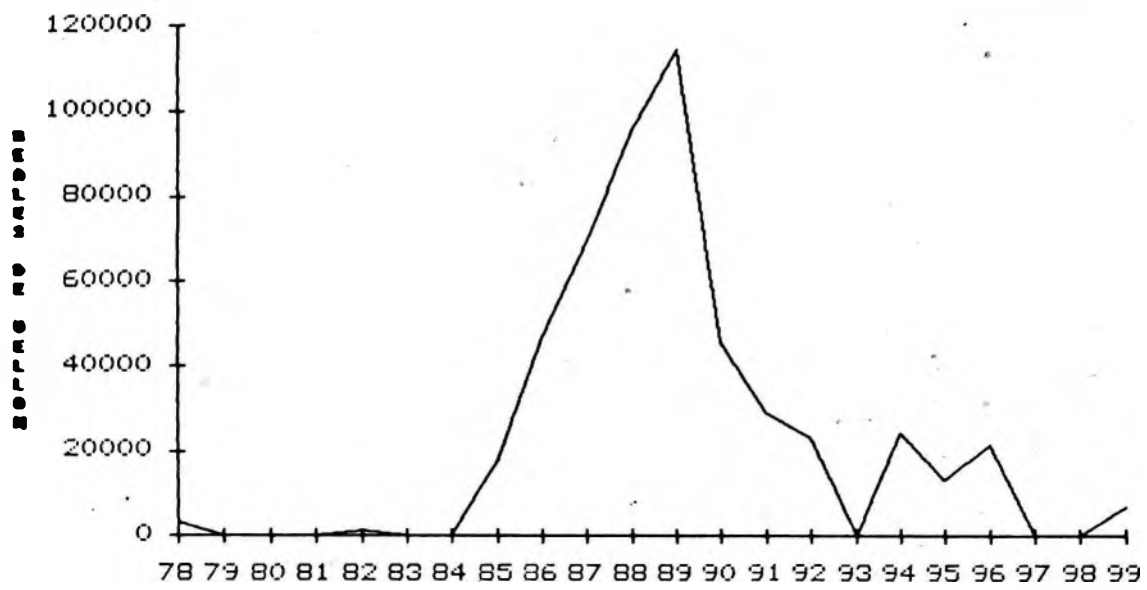
Como se desprende de los registros, obras para el aprendizaje de la lengua y de la religión, así como aquellos otros que contribuyeron a la difusión de la Historia, sin olvidar un aliento de modernidad con el envío de la Enciclopedia o la

¹⁴ A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 580, 17 de abril de 1786.

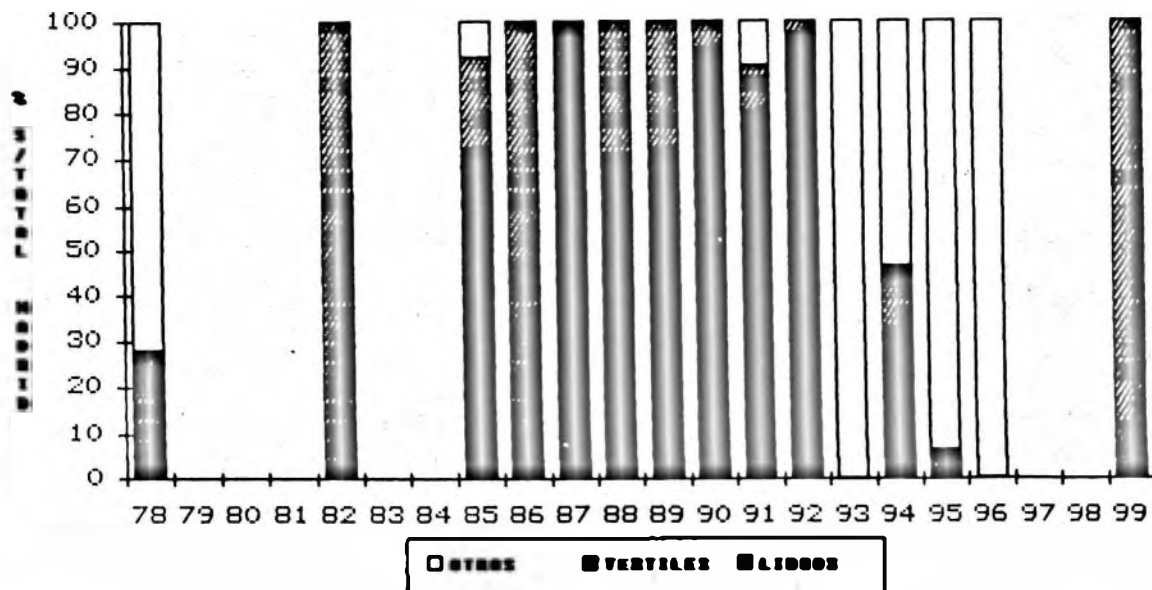
¹⁵ A.H.P.C., Protocolos de Marina, Libro 316.

GRAFICO II

VALOR DE LAS MERCANCIAS MADRILEÑAS ENVIADAS POR SANTANDER A AMERICA



ESTRUCTURA DE LOS ENVÍOS MADRILEÑOS A AMERICA POR EL PUERTO DE SANTANDER



preocupación por el dominio de una actividad clave en la época, el comercio. Todos ellos salidos de las múltiples casas impresoras de la Corte durante el S.XVIII. Además se remitieron catones, cartillas, estampas, mapas, "tarjetas de varios dibujos".

La cuantía de esta partida, variable en el tiempo, pero especialmente destacada en el trienio 1787-1789, puede apreciarse en el Cuadro II.

CUADRO II

EVOLUCIÓN DEL VALOR REPRESENTADO POR LOS LIBROS MADRILEÑOS ENVIADOS DESDE SANTANDER

Año	Valor (Rs.V.)	Año	Valor (Rs.V.)
1785	12.798	1790	42.898
1786	1.776	1791	23.203
1787	68.601	1794	8.025
1789	82.507		

Fuente: Elaborado a partir de los registros de mercancías
II.1.2.- Textiles

En cuanto a los textiles, se percibe que en general destacó la seda, absoluta y relativamente, en el periodo 1785-1791. Entretanto, las confecciones se distribuyeron irregularmente, mientras que el lienzo fue casi una anécdota, del mismo modo que los paños. (Gráfico III) Esta estructura de los textiles estaría en relación con la oferta artesanal de Madrid y su provincia.

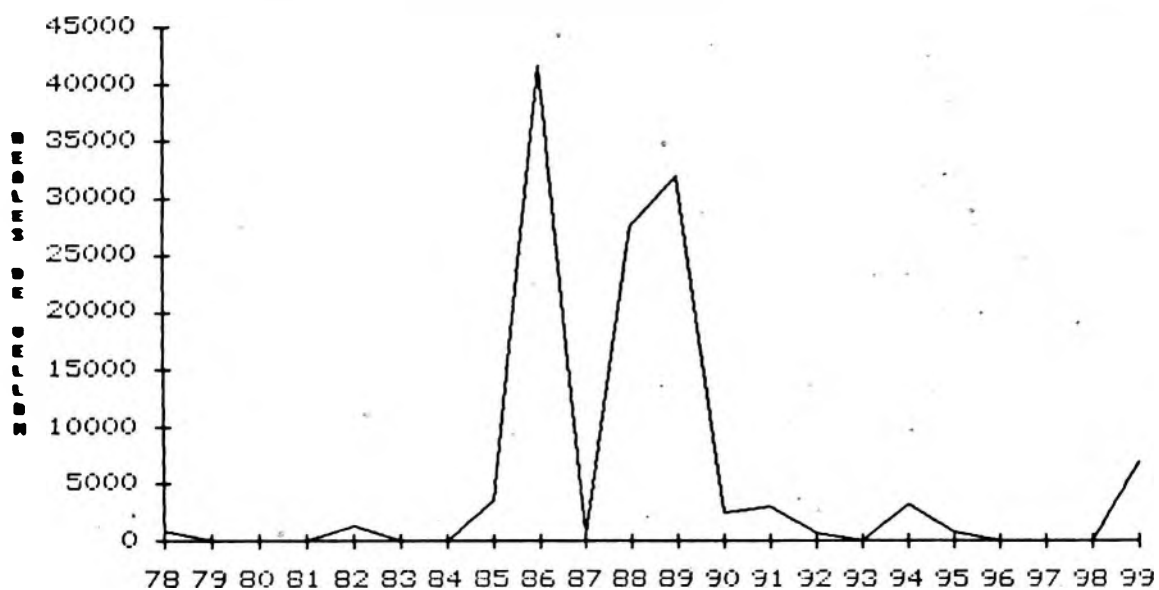
Los artículos de seda, respondieron comercialmente a la política protectora, vigilante del contrabando que se expresó en medidas como la referente a prohibir el embarque de medias de seda extranjera en calidad de nacional. Sin embargo, en 1789 se posibilitaba el envío de estas con tal de que se llevara igual valor de nacionales, y se precisó aun más en 1791, cuando sólo se permitieron las de color blanco¹⁶.

El conjunto sedero incluía, además de las piezas o hilo de seda, algunas prendas elaboradas con esta materia afectadas por el mismo tratamiento fiscal específico. Los efectos de origen madrileño estuvieron integrados por medias para mujer, algunas originarias de Valdemoro, manteletas y capotillos, capotones de tafetán y tercianela tam-

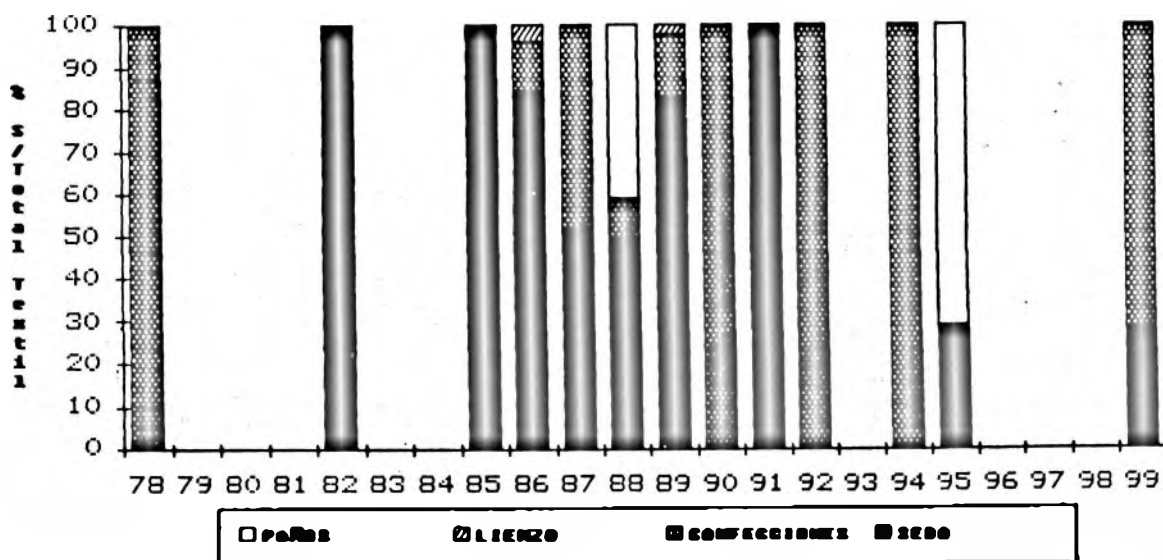
¹⁶ Tales disposiciones se han extraído de la información de Aduana recogida en A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, legs. 1108, 1110, 1112.

GRAFICO III

VALOR DE LOS TEXTILES MADRILEÑOS ENVIADOS POR SANTANDER A AMERICA



ESTRUCTURA DE LOS TEXTILES MADRILEÑOS ENVIADOS A AMERICA POR EL PUERTO DE SANTANDER



bién para mujer, pañuelos, franjas de seda para libreas, batas de taletán bordadas de seda, vestidos y basquiñas, así como terciopelo rosa con guarnición de crêpe y blondas y raso liso. Sus destinos fueron La Guayra, Veracruz, Montevideo y La Habana.

Por lo que respecta a las confecciones no sederas de origen madrileño, es decir las prendas que tenían un mayor valor añadido, estuvieron formadas por un manto capitular completo de anascote fino blanco con borlas de seda enviado, en 1778, a La Habana, lugar que recibió en 1786, camisolas de platilla con guarnición de estopilla, mientras al año siguiente se remitían a la isla antillana unos calzones de ante. En 1794, de la fábrica de sombreros de San Fernando salía una partida de los mismos para Cuba. Mientras, se embarcaron en 1788 y 1790, con destino a La Guayra, medias y cintas de estambre de Valdemoro y del mismo enclave se remitieron medias de lana negra en 1799. Al puerto caraqueño llegaron también moqueta alfombra en 1791 y alfombras de lana en 1795. Entretanto, Veracruz solo amataba unas calcetas de hijo de la Corte en 1789.

La denominación de lienzo la aplicamos a las telas de lino, cáñamo o algodón y el higo. Los productos de esta clase fabricados en Madrid y embarcados a América por la costa norte fueron muy reducidos, limitándose a 27 libras de hilo remitidas en 1786 para La Habana y 62 varas de cotonía rayada junto a 12 libras de hilo destinados a Veracruz, en 1789. Esta situación del lenzal originario del ámbito madrileño suponía un fuerte contraste con el panorama que ofrecía globalmente en los embarques santanderinos, ya que constituyó en estos la partida fundamental, aunque, sobre todo de origen extranjero, pues el reducido español venía de Castilla y Cataluña, así como de Galicia y Asturias, de donde procedía, también, la mayor parte del hilo registrado en el puerto montañés con destino a ultramar.

Finalmente, los paños respondieron a la política de protección oficial y estímulo de la industria nacional, a través de una singladura en la que se otorgaron “franquicias y gracias” a las distintas fábricas nacionales. Pero su envío a América no se vió favorecido sólo por estas medidas positivas sino también por la prohibición de embarcar a las Indias paños extranjeros, según la Real Orden de 20 de agosto de 1788. Esta fue matizada al año siguiente, al permitir embarcar un tercio de foráneos siempre y cuando los dos tercios restantes fueran españoles. Disposición que se completaba con la exigencia a las Aduanas de enviar información sobre la cantidad de paños extraída¹⁷.

Ante la situación, el Administrador de la Aduana santanderina, Diego Tricio Nájera, exponía el escaso envío de paños de fabricación española y también extranjera, explicando que “son muy pocas las comisiones en el puerto de Santander para el acopio de paños de las fábricas nacionales con destino a Indias”. En América, proseguía, “tiene más fácil salida y son más apetecibles los extranjeros, pues los de Inglaterra logran

¹⁷ A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 1110, 5 de junio de 1789 y leg. 1112, se reitera en 1790.

general consumo, sobre todo en Buenos Aires y La Habana. También consiguen particular despacho los de Sedán, Carcasona y otras partes de Francia, lo cual no ha sucedido a los nacionales que se han embarcado por este puerto como es notorio”¹⁸.

Las palabras de Tricio se convirtieron en una realidad extrema para la aportación pañera madrileña que se limitó a una partida de paños de Valdemoro en varios colores con destino a La Guayra en 1788. Pero esta situación no era extraña puesto que tenía que competir con la producción muy cercana del complejo instalado en Guadalajara que integraba a las fábricas de San Fernando, Brihuega y Guadalajara y que salieron con cierta notoriedad por Santander, junto a algunas partidas de Segovia, Ezcaray, Alcoy o Béjar. Como contraste ofrecemos el valor de los paños procedentes de San Fernando embarcados en Santander. (Cuadro III)

CUADRO III

EVOLUCIÓN DE LOS PAÑOS DE SAN FERNANDO ENVIADOS A AMÉRICA POR SANTANDER

Año	Cantidad (varas)	Valor (Rs. V. Mr.)		Destino
1783	6	540		La Habana
1784	117 3/4	9.184	17	“
1785	1.627	113.890		Veracruz
1789	547	49.230		“
1790	67	6.700		Montevideo
1792	1.502 1/2	110.059	17	Callao y Veracruz
1794	379	32.546		Veracruz y Montevideo

Fuente: Elaboración a partir de los registros de mercancías.

Por consiguiente las sedas y en mucha menor medida confecciones, lenzal y paño constituyeron las variedades textiles madrileñas transportadas por la flota santanderina.

II.1.3.-Otros

El resto de los productos madrileños enviados a América a lo largo del periodo a través de la cornisa cantábrica fueron minoritarios. Así, en 1778, se cargó para la Habana un ramillete para sobremesa de 59 figuras de porcelana con remates dorados y cristal. En 1788, fueron unos abaniquillos de caña los embarcados para aquel

¹⁸ A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 1110, 1 de septiembre de 1789.

puerto. Dos años más tarde, cuatro docenas de badanas y una docena de prensas para cortar tuvieron el mismo destino cubano. En 1791 se reiteró el envío a la isla antillana de tres docenas de pergaminos y badanas. Mientras, La Guayra acogía los únicos artículos de joyería elaborados en Madrid que salieron por el norte hispano y que consistieron en tres veneras de oro.

Entretanto, Veracruz recibía, en 1785, además de libros y textiles, unos juegos de tinteros de estaño, así como 196 libras de sal de la higuera perteneciente al estanco de Madrid. También al puerto novohispano se remitieron al año siguiente 340 frasquitos de polvos de lumbre. A partir de 1793, el papel pintado va a constituir un apartado muy interesante, especialmente durante el trienio 1794-1796 y su único destino fue Montevideo. Finalmente habría que mencionar la pólvora fina en cartuchos y los perdigones que de los Reales Estancos de Madrid se remitieron a Nueva Guayana, en 1796.

En definitiva, la aportación madrileña destinada a América y canalizada a través del Cantábrico, se polarizó en los libros y en artículos textiles, constituyendo los demás, por su pequeña cuantía, el contraste que sirvió para poner más de relieve el predominio de aquellos.

Esta estructura de mercancías se enmarcó en una evolución de los valores madrileños que alcanzó su máximo en el quinquenio 1786-1790, sobre todo entre 1787-1789, destacando especialmente 1789, en el que coincidió la mayor afluencia de registros que cargaron este tipo de mercancías. Hay que mencionar, asimismo, la progresión creciente de los valores a lo largo del periodo, perfectamente visible si utilizamos como base incremental 1778, a partir de la cual, si exceptuamos 1782 y 1793, los demás años superaron al inicial por el valor de los envíos, de forma notable en el quinquenio indicado. Este comportamiento de los valores estuvo en estrecha relación con la aportación librera, aunque en 1789 habría que añadir la cuantía de la partida sedera madrileña.

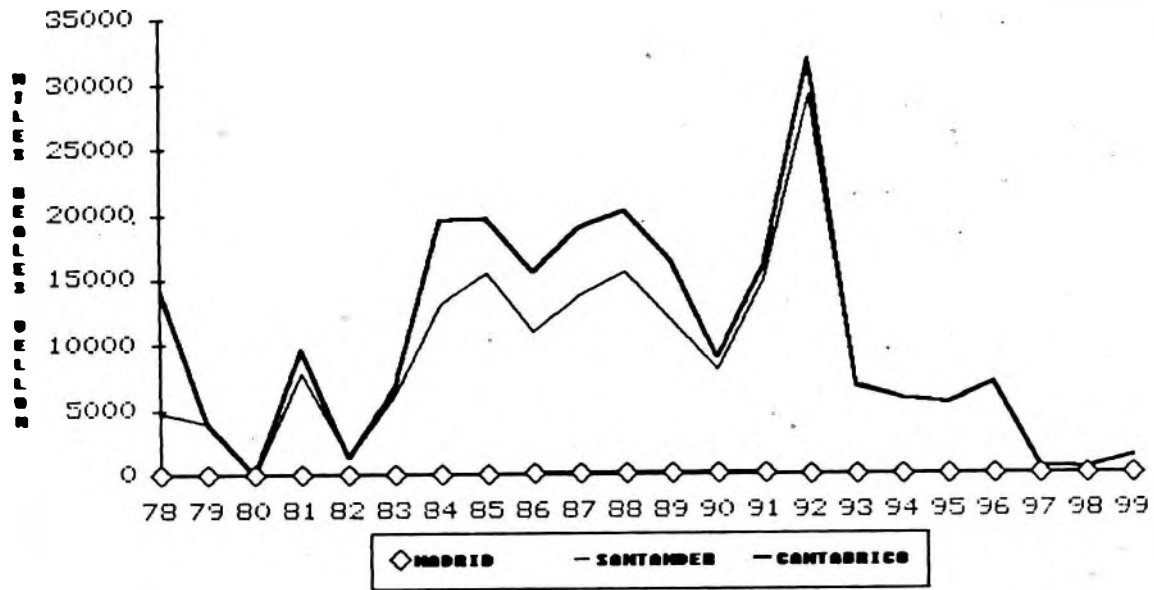
El significado del valor de estos envíos respecto al conjunto español extraído por el puerto santanderino, fue reducido, y mermaría más en relación al total, en el que se incluirían las mercancías extranjeras embarcadas allí. (Cuadro IV) Posición que se limitaría aún más si consideráramos el global de las salidas Santander-Gijón-Pasajes, para obtener la perspectiva respecto a la costa cantábrica en su relación comercial con América, en la que, por otro lado, el sello extranjero de los productos fue un rasgo sobresaliente, sobre todo hasta 1792. (Gráfico IV)

La evaluación de estos envíos madrileños a través del Cantábrico se obtendría definitivamente si se tiene en cuenta que el conjunto de los tres puertos representó poco más del 4% de los valores movilizados en la Península hacia América para el periodo estudiado y que de ese porcentaje los cuatro quintos correspondió a las mercancías extraídas por Santander hacia ultramar¹⁹.

¹⁹ MIGUEL LÓPEZ, I.: *El comercio hispanoamericano a través de Gijón, Santander y Pasajes. (1778-1795)*.- Valladolid.- 1989. (En prensa)

GRAFICO IV

VALOR COMPARADO DE LAS MERCANCIAS ENVIADAS A AMERICA



CUADRO IV

SIGNIFICADO DE LAS MERCANCIAS MADRILEÑAS EN EL COMERCIO SANTANDER-AMÉRICA

Año	Valor merc. Madrid (Rs. V.)	A(*)	B(*)
1778	3.320	0,33	0,06
1782	1.280	0,26	0,10
1785	17.743	0,41	0,11
1786	46.854	1,48	0,39
1787	69.195 17	1,67	0,50
1788	95.607 17	2,22	0,61
1789	114.538 17	2,98	0,96
1790	45.718	1,93	0,57
1791	29.047	0,46	0,19
1792	23.241	0,17	0,08
1793	240	0,005	0,003
1794	24.436	0,65	0,42
1795	13.265	0,42	0,24
1796	21.759	0,60	0,37
1799	6.980	0,92	0,53

Fuente: Elaboración a partir de la información de los registros de mercancías.

(*) A: Porcentaje sobre el valor de los productos españoles enviados desde Santander

(*) B: Porcentaje sobre el valor del total embarcado en Santander

Estas cargazonas madrileñas se transportaron fundamentalmente en embarcaciones vinculadas a intereses vascos, en lógica relación con el predominio que éstos tuvieron en el puerto santanderino. Como puede apreciarse en el Apéndice I, embarcaciones cuyos propietarios fueron donostiarras y bilbaínos, así como un comerciante de Tolosa, Juan Pablo Carrese acogieron los productos de la corte. La abundante presencia vasca en el puerto montañés se admitía como un hecho cuando ya en 1782, el Administrador de la Aduana santanderina, al elaborar el Método para la habilitación de navíos se detenía muy especialmente en cómo había de realizarse el registro de los buques procedentes de las Provincias Exentas. Esta presencia fue sobre todo notoria en las embarcaciones que se dirigieron a los puertos venezolanos, a pesar de la gestión en la Capitanía de la Compañía de Caracas y después de Filipinas.

Por consiguiente, Madrid al remitir sus artículos a través del Cantábrico aprovechó las mayores facilidades que ofrecía el Camino de Reinosa y por ello utilizó el puerto de Santander, no en vano éste constituyó no sólo un verdadero núcleo de reexportación de mercancías extranjeras mayoritariamente sino también, en menor medida, la puerta de un amplio traspais que abarcaba la mitad norte de la península.

II.2.-Retornos

Si podemos conocer con cierta precisión la participación madrileña en el movimiento comercial hispanoamericano a través del cantábrico, más difícil resulta saber la cuantía de los retornos que procedentes de ultramar terminaron en la villa, utilizando la misma vía. En este caso no sirven los registros de mercancías de los barcos y tampoco nos ha sido de ayuda la documentación de Aduanas de la orla cantábrica, por lo que el recurso utilizado ha sido la documentación generada en la Aduana de Madrid, que por otra parte debía proporcionar la información más fidedigna, puesto que constata la entrada de las mercancías, mientras que en la cantábricas registran la salida, lo cual no siempre es garantía de que llegaran a su destino.

Estas observaciones pretenden transmitir que los datos son dispersos, han resultado escasos y hacen referencia más a valoraciones cualitativas que cuantitativas. Pasamos, pues, a exponer el resultado de nuestra investigación sobre si Madrid recibió productos americanos a través de la costa norte.

No disponemos de cifras para 1778, sólo la alusión implícita en la "restima" que realizó el Vista principal de la Aduana madrileña, José Juan Mesina, quien hacia notar que desde marzo de 1779 al final de diciembre de 1780 no se habían registrado entradas de productos de origen americano en Madrid procedentes del norte hispano²⁰.

En 1781, encontramos dos testimonios. El primero indica que Juan Muñoz, comerciante de la corte, pagará en Vitoria, San Sebastián y Bilbao hasta 290.000 reales de vellón por varias porciones de azúcares y cacao, entre otros, que tenía comprados para dentro y fuera de Madrid. Cantidad que entregará en oro al conductor de la mercancía José Domingo de Barandiarán, arriero que frecuentaba la ruta hacia las Provincias Exentas. El segundo manifestaba que José de Terrova Tejada remitía a Domingo Larralde, vecino de San Sebastián, 50 doblones de a ocho, de cuño antiguo para pagarle una partida de azúcar "de la última que llegó a San Sebastián desde La Habana", presumiblemente vía Santander, puesto que el puerto montañés absorbía una buena parte del azúcar cubano²¹.

²⁰ A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 985.

²¹ A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 985.

Al año siguiente, 1782, llegaron a la corte dos partidas de cacao de Caracas para el consumo de la Casa Real. Ambas traían guías de Orluña, por cuanto corresponderían al desembarco del producto realizado en Pasajes por la Compañía de Caracas. Una de las partidas suponía 4.781 libras remitidas por Garloqui e hijos, del comercio de Bilbao, que conducidas por el arriero Matías Ruíz y Cía, a nombre de Miguel Musquiz, pasarían a los almacenes que estaban en la casa de Cristóbal de Luna. Su transporte se pagó a 7 reales y tres cuartos la arroba, añadiendo 60 reales más por la detención de que había sido objeto. La otra partida cacaotera alcanzó 5.173 libras y había sido transportada por el arriero Bautista de Perea y Compañía para pasar a los mismos almacenes. Sus portes supusieron 3312 reales y 9 maravedís, de los que 68 fueron pagados a los mozos de la Aduana a razón de dos reales por cada fardo que transportaron²².

Los datos se interrumpen hasta 1786 cuando Juan Bautista Dendoat elevó un Memorial en el que reclamaba dos talegas de azúcar que le faltaron en la Aduana, de las ochenta y cuatro que vinieron de Santander en el mes de mayo. A raíz del escrito, Manuel Fillol, alcaide de la Aduana madrileña, manifestaba que el corredor de la misma, Francisco Tejada, se había hecho cargo de ellas, quien "a su arbitrio ha ido sacando por mayor y menor a los destinos que le han parecido". Asimismo exponía el "quasi abandono" con que este género se hallaba en el patio y departamento de sisas y que su peso y despacho se verificaba "sin mi noticia", por lo que se eximía de responsabilidad en el caso. Sin embargo, la casa de Comercio Crouseilles y Dendoat hermanos reclamaba el reembolso de 611 reales por las dos talegas extraviadas, una con tres arrobas y media de azúcar blanca y la otra con cuatro arrobas y media de azúcar terciada²³.

El azúcar cubano, procedente de Santander, fue precisamente uno de los productos americanos recibidos en Madrid que, al parecer, generó un vínculo comercial más estable, a través de la actividad de la fábrica de refino que Domingo Lugar de Andrade había establecido en el ciudad montañesa, en octubre de 1789.

Este personaje que había obtenido la concesión, después de que Francisco Lefebre y Compañía hubieran tenido el mismo privilegio sin utilizarlo, comenzó a enviar partidas de azúcar a la corte desde marzo de 1790. El contador de Rentas Generales acreditaba que fueron más de dos mil arrobas, "por cuyos progresos y adelantamientos fue preciso establecer un almacén provisional de dicho producto que puso en esta corte, plazuela de Herradores, manzana 414, nº 9, Casa de Daudinot..."²⁴. Sus clientes fueron muy numerosos, entre ellos precisamente los mencionados Dendoat y Daudinot. (Cuadro V)

El éxito de Andrade había llegado tras unos comienzos precarios y su trayectoria no fue menos accidentada que el final de su gestión. La documentación nos transmite que Andrade, a partir de una casa que tenía sólo las paredes maestras y

²² A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 986.

²³ A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 988.

²⁴ A.G.S., Secretaría y Superintendencia de Hacienda, leg. 893, 26 de agosto de 1793.

dos pisos, hizo de ella a sus expensas "todas las oficinas para el refino de la azúcar, pozo de 40 pies de profundidad con acueductos que caen a el mismo en caso de carecer de aguas, una torre o estufa de nueva invención de cal y canto de 40 pies de alto y doce en cuadro, llena de hierro y madera a propósito para secar 200 mil reales de azúcar refinado en el término de tres días, hornos de nueva invención para las calderas y habitaciones para los operarios..."

La manifestación de una aparente insolvencia en esta fábrica santanderina por el débito a Agustín Danel, dependiente de la misma, de 120.000 reales, quien se los había prestado a Andrade a un interés del 6% por 4 años, en 1790, originó un proceso de embargo de las instalaciones en el que intervino el Consulado santanderino. Estos hechos le supusieron a Andrade la pérdida del Privilegio en exclusiva y tras la libertad, la concesión de algunas prebendas en este sector a Antonio del Campo, Ramón Vial y Amézaga, hombres del Consulado. La coincidencia de estos acontecimientos suscitó una carta de Andrade al Rey en la que pretendía mostrar la actitud sibilina de algunos intereses comerciales santanderinos en los que aparecía mezclado el Consulado, el cual quería aprovecharse de unas instalaciones que a él le habían costado mucho dinero. Sea como fuere desapareció como uno de los vínculos entre los productos coloniales y los intereses comerciales de la Corte.

CUADRO V PARTIDAS DE AZUCAR REFINADO QUE SE ENVIAN A LA CORTE DES- DE LA FABRICA DE DOMINGO LUGAR DE ANDRADE

1790:

5 de marzo: 44 arrobas para José Perez Roldán
22 de mayo: 43 arrobas, para Daudinot y Bouben
22 de mayo: 23,5 arrobas para Boubent y Daudinot
15 de junio: 12 arrobas, para la señora M^a Angela Duran de Cagigal
17 de junio: 80 arrobas para José Vicente Villegas Quevedo
9 de agosto: 5 arrobas para Juan Francisco Lafita
21 de agosto: 84 arrobas para Juan Camí
24 de agosto: 84 arrobas para Juan Camí
25 de septiembre: 100 libras para Jorge Pascual Baules
25 de septiembre: 725 libras para Juan Pedro Vitan
25 de septiembre: 2 arrobas para Juan Francisco Lafita
20 de octubre: 92 arrobas y 15 libras para Juan Pedro Vitan
27 de octubre: 51 arrobas para Pedro Vitan

1791:

13 de enero: 44 arrobas para Zulueta y Llaguno
11 de febrero: 122 arrobas para Francisco Lafita
8 de marzo: 80 arrobas para Francico Lafita

16 de marzo: 76 arrobas para Francisco Lafita
22 de marzo: 6 libras para Inés Pacheco
15 de abril: 40 arrobas para Juan Francisco Lafita
23 de abril: 33 arrobas para Juan de Mizpireta
21 de junio: 136 arrobas para Juan Francisco Aguirre²⁴ y Boubent y Daudinot¹⁰²
28 de junio: 155 arrobas para Boubent y Daudinot
8 de julio: 32 arrobas para Boubent y Daudinot
20 de agosto: 104 arrobas para Pedro Vitan
9 de septiembre: 23 libras para Genaro de Otero
20 de octubre: 125 libras para Pedro Zubiaga
2 de diciembre: 20 arrobas para el mismo Andrade

1792:

16 de febrero: 54 arrobas para Pedro serio
10 de mayo: 50 libras para José Hilarión de Uria
14 de julio: 12 arrobas para Dendoat Hermanos
6 de agosto: 10 arrobas de azúcar de la Habana y media arroba en pilones,
para José Abad de Liguipi
5 de octubre: 156 libras para Dendoat Hermanos
20 de octubre: 132 arrobas para Dendoat Hermanos

1793:

22 de febrero: 51 arrobas de D. Ramón Vial para Dendoat Hermanos
27 de febrero: 118 pilones con 31 arrobas de Vial e hijos para Sebastián de Aldana

Fuente: A.G.S., Secretaría y Superintendencia de Hacienda, leg. 893.

Tras la información sobre la actividad de Andrade, las referencias se dilatan hasta 1799, en que el arriero José Pastor entrega a Francisco Reygosa, administrador del almacén que el monarca tenía detrás de la parroquia de San Martín en Madrid, seis zurrone de cacao de Soconusco con un peso de 50 arrobas y 10 libras. Esta carga constituía un resto de los cuarenta zurrone de cacao desembarcado en Santoña de las naves de guerra que, procedentes de Veracruz, llegaron al mencionado puerto cántabro en ese año. Su transporte para el consumo de la Familia Real había costado 14 reales la arroba, los cuales se entregaron a su conductor. Además se gastaron 48 reales y 32 maravedís para la cubierta de tres zurrone²⁵.

Estas son las huellas encontradas que constatan la relación de retorno entre América y Madrid a través de la costa cantábrica, en concreto por Santander y Pa-

²⁵ A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 992.

sajes. Se trataba de una relación poco intensa, pues incluso algunos caudales con destino a las Provincias Exentas llegaban de América por la vía gaditana y pasaban por Madrid donde se expedían las oportunas guías hacia la España septentrional. Con todo, podemos deducir que azúcar y cacao parecen ser los dos frutos primordiales recibidos en el Corte desde el Norte, lo que no constituye más que la expresión de la realidad global que presentaban los retornos en los puertos indicados. Así, Gijón y sobre todo Santander concentraron la recepción de azúcar cubano mientras Pasajes controló el desembarco de cacao, si bien fue relevada paulatinamente por Santander desde 1789²⁶. (Gráfico V)

Aunque no podamos proporcionar una contabilidad puntual de los retornos americanos destinados a Madrid, si podemos manifestar que estos se insertarían en un marco general perfilado por el dato de que los frutos, efectos y caudales recibidos en los puertos de Gijón, Santander y Pasajes significaron alrededor del 3,5% del total de los desembarcos americanos en el periodo estudiado, de los cuales el 69% correspondieron a aquellos registrados en Santander.

El intercambio Madrid-América no sólo significó el trasiego de algunas mercancías sino que constituyó una vía de recaudación fiscal, que con los datos disponibles, solo podemos conocer a efectos de salida.

III.-RENDIMIENTO FISCAL DEL COMERCIO MADRID-AMÉRICA A TRAVÉS DEL CANTÁBRICO

III.1- *Normativa fiscal del Reglamento de Libre comercio e innovaciones posteriores*

La reestructuración del ordenamiento regulador del comercio hispanoamericano a lo largo del siglo XVIII, que alcanzó en el Reglamento de Libre Comercio la norma legal básica, tenía, tal como demuestra la letra y también el espíritu, un marcado aliciente fiscal. Demostrativo de esta intención fue la inclusión de los Aranceles, junto a la declaración de principios que contiene el articulado del documento mencionado. Los Aranceles dejaban traslucir, junto a los tipos de gravámenes generales, el trato de favor fiscal dado a las manufacturas españolas y a algunos productos americanos.

El deseo de impulsar la industria nacional aprovechando la potencialidad del mercado americano, constituyó el argumento para declarar exentas numerosas mercancías españolas como expresaban los artículos 22 y 24 del Reglamento. Sin embargo, la seda quedaba sometida a un impuesto específico a razón de 34 maravedís la libra. El resto de las manufacturas españolas respondería a un impuesto de

²⁶ MIGUEL, I.: *El comercio hispanoamericano... op. cit.*

3% sobre el precio a pie de fábrica si no estaban avaluadas en el Arancel Primero. No obstante, se reducía el tipo de gravamen para los artículos españoles conducidos a los Puertos Menores americanos y quedarían totalmente libres desde la Real Orden de agosto de 1784, lo que alteraba el contenido del artículo 16 del Reglamento de Comercio libre.

Los productos americanos se regulaban en el Arancel Segundo según un impuesto "ad valorem" variable, aunque dominaba el 3%, si bien una pequeña proporción de artículos entre los que se incluían el cacao y los cueros estaban afectos a un derecho arancelario específico, en función del peso.

Estas directrices del Reglamento, en el que también se incluía la regulación de las mercancías extranjeras, experimentaron algunas adiciones excepcionales o innovaciones en el transcurso del tiempo. Entre las primeras, habría que destacar las cargas tributarias establecidas a raíz de la Guerra en las colonias británicas de América del Norte y que se mantuvieron entre 1779 y 1783. Estas suponían un 3% sobre el valor de las mercancías enviadas a América y un 4% sobre los frutos, efectos y caudales transportadas desde aquellos territorios. Entre las segundas hay que mencionar el cobro de 0,5% de los efectos introducidos o extraídos a América para la subsistencia, en este caso, del Consulado Santanderino, desde 1786. También se fueron incluyendo modificaciones relativas, entre otros, al cacao, cueros, azúcar, que adecuaban las primeras consideraciones fiscales de 1778 a la múltiple casuística que el paso del tiempo iba originando en la aplicación de la normativa.

El Reglamento y algunas de sus alteraciones respondieron a las necesidades, siempre apremiantes de liquidez del Estado, al deseo de impulsar ciertas actividades o territorios o a resolver la precariedad de abastecimiento de algunos productos. El marco fiscal esbozado nos sirve para insertar la realidad de la recaudación de los productos madrileños.

III.2.-Contribución fiscal de las mercancías madrileñas enviadas a América por el Cantábrico.

El análisis de la aportación fiscal que proporcionaron a la Real Hacienda los artículos madrileños embarcados en Santander requiere tener en consideración no sólo que su valor fue cuantitativamente escaso sino que más del cuarenta por ciento de estos géneros, por término medio, no contribuyó por pertenecer al grupo de los libres de derechos. Entre estos se incluían las confecciones no sederas, el lenzal, los paños y el papel pintado, así como los libros que se remitieron a Maracaibo en 1792, ya que como puerto menor según el mencionado Real Decreto de 1784 estaban exentos.

Por consiguiente restaba aproximadamente la mitad del valor de las mercancías como base imponible. De esta la mayor parte correspondió a aquellos artículos que devengaron el tres por ciento ad valorem y fueron fundamentalmente los libros, si bien los enviados a Santiago de Cuba en 1788 sólo pagaron la mitad por ser éste un puerto menor. Por la vía del tres por ciento destacó la recaudación del cuatrienio

1787-1790), que coincidió además con el de menor proporción de géneros libres embarcados.(Cuadro VI)

En cuanto a la seda, regida por un impuesto específico en relación a su peso, proporcionó en 1786 y 1789 los máximos de percepción, puesto que los demás ofrecieron cifras reducidas, al ser un producto de poco peso y haberse enviado relativamente poca cantidad.

En consecuencia, el periodo central, en consonancia con la mayor vitalidad de las transacciones Madrid-Cantábrico-América, entregó la mayoría de la recaudación. En esta, la referencia al impuesto establecido durante la Guerra de Independencia de Estados Unidos sobre los envíos fue anecdótico, ya que sólo se incluiría el tres por ciento del valor de las medias de seda enviadas a La Guayra, en 1782 y que reportaría 34 reales. Habría que añadir aún la colecta debida al cobro del derecho de avería para el consulado santanderino desde 1786 y que para el periodo estudiado, a razón de 0,5% alcanzaría 2.438 reales.

CUADRO VI

INGRESOS FISCALES POR LAS MERCANCIAS MADRILEÑAS ENVIADAS A AMÉRICA POR SANTANDER (Rs. V.)

Libres (%)	3% Seda	Total Santander(*)			
1778	0	99	-	27.076	
1779-1781	-	-	-	-	64.588
1782	0	-	10	10	4.834
1783-1784	-	-	-	-	86.556
1785	0	426	38	464	48.959
1786	0	202	319	521	25.399
1787	0	2.067	4	2.071	41.958
1788	14,4	2.475	128	2.603	65.108
1789	4,9	2.475	128	2.603	65.108
1790	5,3	1.298	-	1.298	41.553
1791	0	871	-	871	98.303
1792	4	697	-	697	202.444
1793	100	-	-	-	55.245
1794	65,7	241	-	241	71.373
1795	98,1	-	1	1	47.566
1796	100	-	-	-	
1797-1798	-	-	-	-	
1799	72,2	-	1	1	

(*) Total de ingresos por los productos del Reino enviados desde Santander.

Fuente: Registros de mercancías y Estados Generales

Si comparamos estos valores con los que aportaron el total de los productos de Reino que salieron de Santander con destino a América podremos percibir el reducido significado de su papel para la Real Hacienda, menor aún si los contrastamos con el total de la recaudación obtenida en los puertos cantábricos por los distintos conceptos.

A MODO DE BALANCE

En el marco normativo del denominado Comercio Libre con América, la participación de la producción madrileña en los intercambios hispanoamericanos realizados a través de la costa cantábrica se ha mostrado reducida, si se quiere enmarcarla en el valor comercial cantábrico respecto al conjunto peninsular. Se trataba además, de unas transacciones polarizadas en el puerto que ofrecía condiciones más favorables de acceso y de salida: Santander. Por otro lado los artículos se circunscribieron a libros y textiles, en medio de otros varios de escasa cuantía. Mientras, las recepciones, de difícil seguimiento documental, estuvieron constituidas por azúcar y cacao.

Asimismo, se ha deducido que este trasiego de mercancías no supuso una elevada rentabilidad fiscal, máxime cuando los géneros libres enviados a las Indias fueron relativamente notables.

Por consiguiente, Madrid no sólo fue un centro de absorción de productos o capital, sino que también, aunque en forma proporcionalmente pequeña, contribuyó a incrementar la participación española en América y esto lo hizo no sólo por la vía fundamental de Cádiz sino que utilizó también la vertiente más joven en estas transacciones de la costa cantábrica.