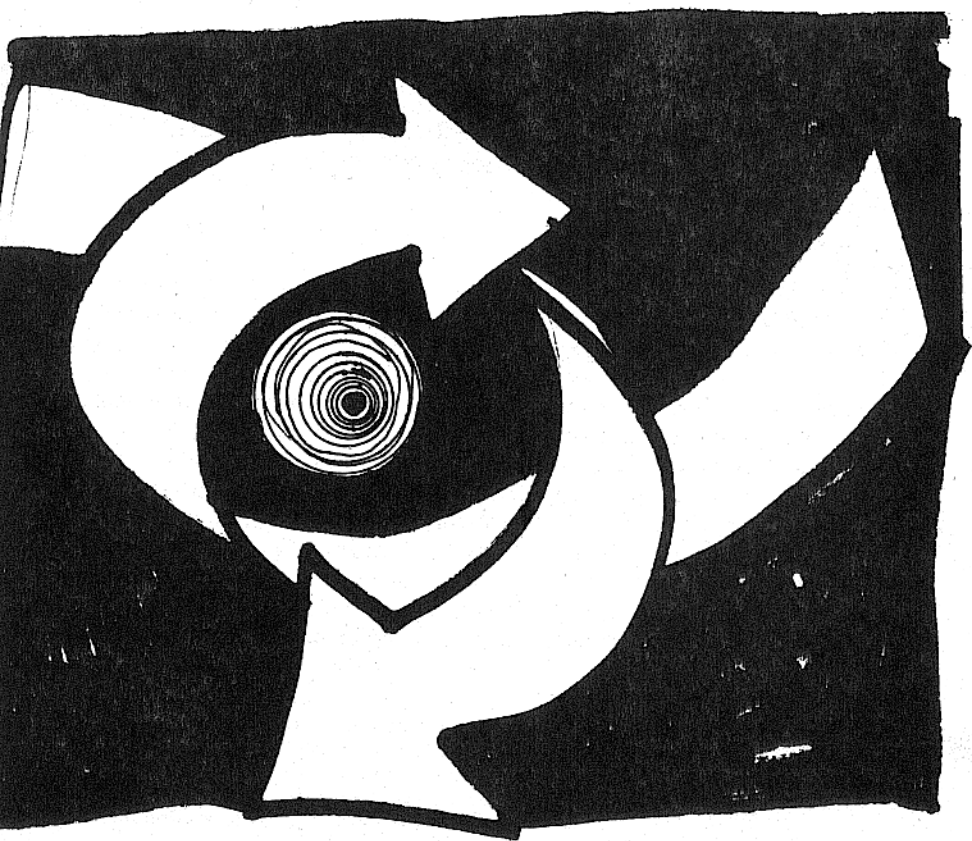


**EL COMERCIO LEGAL
DE PUERTO RICO
CON LAS COLONIAS
EXTRANJERAS DE
AMERICA**



EL COMERCIO LEGAL DE PUERTO RICO*

CON LAS COLONIAS

EXTRANJERAS DE AMERICA

1700 - 1783

ANGEL LOPEZ CANTOS

EL COMERCIO LEGAL DE PUERTO RICO CON LAS
COLONIAS EXTRANJERAS DE AMERICA 1700 - 1783

ANGEL LOPEZ CANTOS

1.- Algunas acotaciones al título

En el trabajo que hemos publicado en la revista berlinesa *Ibero-Amerikanisches Archiv* en 1978, titulado "El Comercio de Puerto Rico con las posesiones españolas de América, 1700 - 1783" ya explicábamos las razones que aducíamos para las limitaciones a que habían sido sometidas aquellas notas sobre los intercambios comerciales de la Isla tanto en el espacio como en el tiempo. En cuanto a lo primero, pensamos, que lo que exponíamos entonces es válido para estos apuntes, por lo que nos limitaremos a reproducirlo. "Con respecto al espacio —decíamos—, veremos que son varias las preguntas que surgen casi de una manera espontánea y es necesario responder. En primer lugar nos limitaremos a analizar el comercio de Puerto Rico sólo con las colonias españolas en América (En este caso el comercio con las colonias extranjeras). La causa de esta restricción se explica fácilmente: Abarcar todo el in-

* Este trabajo del Profesor López Cantos constituye una aportación de base, producto de investigaciones de primera mano con documentos del Archivo de Indias en Sevilla. Es la primera vez que se publica en Puerto Rico, y esperamos iniciar con él una serie de trabajos monográficos necesarios para la labor interpretativa y de síntesis posterior. (Nota del Editor).

tercambio mercantil de la Isla en el período que estudiamos sobrepasaría con creces los límites de este artículo. Su análisis supondría un estudio monográfico, más que un título de revista". Y siguiendo abundando en lo anterior tenemos que exponer la novedad que en el campo de la Historia de América representa este tipo de análisis: Son muy pocos, por no decir ninguno, los estudios realizados con fuentes españolas sobre el comercio entre las posesiones españolas con las de otros países en el ámbito americano. Aunque esta afirmación no la podemos presentar de forma categórica, ya que el tema se ha tocado de manera más o menos tangencial en algunos estudios, pero sin que hayan sido su objetivo fundamental. Esto es así y llega hasta el extremo que si para nuestro anterior trabajo, más arriba citado, se ha publicado una obra de síntesis, la del Dr. Pérez Ramos, para este sector del comercio, que ahora pretendemos investigar, desconocemos la existencia de alguno. De ahí lo auténticamente novedosa de esta aportación al esclarecimiento de las relaciones, aunque sea en el ámbito mercantil, de un punto de la América española, Puerto Rico, con el resto de los territorios no hispánicos en el Nuevo Continente.

"Asimismo —decíamos en la revista citada— consideramos que es preciso una explicación de la limitación en el tiempo, 1700-1783. La fecha de origen 1700, está dada por razón fácil de comprender. En un estudio monográfico que realizamos sobre la isla (López-Cantos 1975), título "Historia de Puerto Rico (1650-1700)", tocamos el tema de manera sistemática. Estudiamos el comercio en ese período, por lo que el momento de arranque tampoco está más que justificado, lo anterior está hecho. La fecha tope que hemos escogido, 1783 tampoco ha sido tomada de una manera arbitraria, sino teniendo en cuenta un hecho político con una gran incidencia económica: en ese año se creó la intendencia puertorriqueña. Pensamos que son más que suficientes estas dos notas para tomarlas como límite del período que presentamos: el origen, porque hasta ese momento está estudiado, y al final, ya que con el nacimiento de la intendencia, la economía de Puerto Rico se acrecentaría y, por supuesto, tomaría otros derroteros y por ende el comercio con el exterior sufriría en las mismas proporciones".

2. Las fuentes*

En este apartado tenemos que afirmar de nuevo que el presente trabajo está íntimamente ligado con el ya publicado anteriormente y por lo tanto la base documental de uno y otro es la misma. No obstante hay una serie de matices que es preciso resaltar. La primera es la riqueza en contenido de las fuentes para la elaboración de unos y otro estudio; mientras que para el comercio con las posesiones españolas tenemos información para casi todos los años que abarca el período que estudia-

mos. Así vemos que en el capítulo de importaciones poseemos noticias de todos los años que lo componen a excepción de sólo seis. En la parcela que ahora historiamos y para el mismo renglón, los años, de los cuales no tenemos ningún dato, son veintidós y además a éstos hay que añadir cinco más que no han podido ser reconstruidos por completo, puesto que de unos conocemos que efectivamente hubo comercio, al saber que llegaron un número determinado de naves, pero el documento no nos informa ni las cantidades que desembarcaron, ni el tipo de productos que vendieron, ni lo que costaron, ni aún siquiera los derechos que pagaron a la Real Hacienda. En otros, únicamente se nos informa de la cantidad de embarcaciones y del importe de sus mercancías, sin decir nada de su cotización al erario público. Si esto lo llevamos a las exportaciones tal estado de cosas se acentúa, en vista de que los años de que no tenemos noticias son muchos más, de los ochenta y tres que investigamos; de sólo treinta y cinco poseemos datos concretos. Teniendo en cuenta que para el mismo apartado en el comercio con la América española únicamente no conocemos quince años, la diferencia es aún más acentuada en el renglón de las exportaciones. Pero tal hecho creemos que tiene una explicación. Si partimos de que la documentación para realizar ambos trabajos es la misma, podemos por lo tanto manifestar lo que ya apuntábamos en nuestro anterior trabajo y que por ser de gran interés lo citamos textualmente: "Hay que hacer notar también que a pesar de que hemos indagado en todas aquellas fuentes que de una manera incidían en el tema, no hemos podido salvar una serie de baches, como el no haber encontrado documentación para unos pocos años, cinco en total: 1700; 1731; 1739; 1748 y 1749". En una palabra, que para todo el período no hay documentación para ese quinquenio de años bastante desparramado. Echando una ojeada a las fuentes, comprobamos que la base de estos estudios se encuentra en las cajas reales, y dentro de ellas concretamente, en los cargos de almojarifazgo, alcabalas del viento y en armada barlovento y en éstos no hay apartados por producción ni destino de las naves que llegaban o salían de Puerto Rico, sino que los encargados de controlar el tráfico, los oficiales reales, van asentando indistintamente, como se produce las arribadas o salidas que sean de España, las posesiones españolas o las colonias extranjeras. Con un ejemplo, creemos que esto que anotamos se pondrá mejor de manifiesto.

En las cuentas de la Real Hacienda del año 1772 durante el mes de Junio entre los varios barcos que recalaron en San Juan hay tres que se encuentran asentados consecutivamente. Uno, el Guairo "N.S. de la O" llegó el día 8 y procedía de Cádiz; el 19 arribó procedente de la Isla de Santo Tomás la balandra "Los Amigos", y el último día del mes, la saetía "S. Antonio de Padua", que había salido de Santo Domingo.

Ante lo anteriormente expuesto hay que afirmar con toda seguridad

que si exceptuamos los cinco años ya citados, de los cuales ha sido imposible hallar documentación, del resto se deduce que la falta de noticias no es imputable a las fuentes, sino que el intercambio con las colonias extranjeras durante esas fechas no se dio. Y aunque sea adelantándonos a las conclusiones finales, podemos comprobar que este comercio fue bastante más irregular que el que la Isla realizó con las posesiones españolas.

También tenemos que hacer otra puntualización sobre las fuentes en lo que atañe a la obtención de la cuantía de los productos importados, y decimos importados porque sólo se da en esta faceta del comercio. En los primeros años del siglo se nos indica en la documentación las cantidades descargadas, su importe y hasta su cotización a la Real Hacienda. Pero conforme avanza la centuria la diversidad de las mercancías que fluyen hacia la Isla van aumentando al tiempo que el tráfico se incrementa. Es en este momento y concretamente desde el año 1725 hasta 1766 los que los oficiales reales se hacen muy lacónicos a la hora de anotar aquellos productos que Puerto Rico compraba y lo hacen tan escuetamente que con una o dos palabras resuelven la cuestión, y así nos dicen que lo descargado eran "frutos", o "géneros", o "caldos" sin más explicación. Esto, que tiene su interés a la hora de conocer qué cosas estaban encerradas en dichos términos y que es muy importante en el momento de hablar de los distintos géneros que se consumieron en la Isla, lo tiene aún más en la cuantificación. Hay que hacer notar que mientras los encargados de la hacienda pública no unan los "frutos" con los "caldos", o los "géneros" con los "caldos", formando un todo inseparable el inconveniente que representan es mínimo, porque según lo estipulado por la Corona para Puerto Rico las mercancías extranjeras pagaban 7.5 o/o, esto es los "frutos", "víveres" y "géneros", y los "Caldos" el 17,5 o/o, siendo la obtención de su importe de fácil deducción, todo a una simple proporción aritmética. El problema estriba cuando los oficiales reales se limitan a decirnos que un barco descargó "frutos y caldos" sin informarnos de la suma de cada género y formando un bloque la cantidad global que por la importación de esas mercancías se pagó a la hacienda pública. Si, como sabemos, unos géneros contribuían con el 7,5 o/o y otros con el 17,5 o/o, nos es imposible cuantificarlos. Pondremos una muestra para su mejor comprensión. El 19 de abril de 1749, ancló en San Juan la balandra "N.S. de los Dolores", que había salido de la Antigua. Descargó, según las anotaciones de los encargados reales, "caldos y víveres" y pagó a la Real Hacienda 1533 reales, cotizando por los caldos el 17,5 o/o y el 7,5 o/o por los víveres. Los casos que tenemos anotados sobre este particular se hallan todos comprendidos, como ya hemos apuntado, entre 1725 a 1766, siendo el número de embarcaciones 53, que representa un poco más del diez por ciento, del total que hicieron este comercio. Con estas noticias lógicamente la obtención glo-

bal es imposible en estos casos, y por tanto los montos totales que hemos conseguido de este período y que presentamos como un apéndice al final de este trabajo, no son los exactos que hubiésemos deseado.

Y por último hay que hacer una pequeña observación. Además de lo indicado más arriba acerca de la falta de datos concretos en algunos casos hay que anotar asimismo que tres naves en las que únicamente se nos dice la cantidad de mercancías que trajeron y nada de su valor ni de lo que pagaron a la Real Hacienda, por lo tanto no podemos hallar su cuantificación. Concretamente esto sucedió con la fragata "S. Ana de Burdeos" que había salido de la Martinica y llegó a S. Juan el 15 de marzo de 1708, descargando 207 arrobas de azúcar pardo y 28 arrobas de blanco. Al año siguiente entró la también balandra "El Postillón" el 2 de junio. Había zarpado de "las islas extranjeras amigas", según informe el documento y vendió 25 esclavos negros. La última, la balandra "La Perla", que se hizo a la mar desde Barbados, arribó a Puerto Rico el 28 de septiembre de 1718 con 260 barriles de harina.

3. Los vehículos del comercio

Siguiendo el mismo esquema que en nuestro ya citado trabajo, todo lo dicho en aquél sobre la tipología naval es aplicable a éste, por lo que nos limitaremos simplemente a presentar un cuadro estadístico en el que panorámicamente veamos las clases de barcos que realizaron este intercambio.

Tipo técnico de embarcación

Tipo	Cantidad	% Respecto al total	Tonelaje de barcos
Balandras	352	50,78	Menos de 100 a 200
Goletas	87	13,59	Menos de 100 a 200
Guairos	31	4,84	Menos de 100
Bergantines	30	4,68	Menos de 100 a 400
Fragatas	14	2,18	Menos de 100 a 500
Navios	5	0,78	— — —
Paquebotes	5	0,78	Menos de 100 a 300
Pingües	3	0,46	Menos de 100 a 300
Saetia	1	0,15	Menos de 100 a 300
Urca	1	0,15	Entre 60 y 120
Corbeta	1	0,15	Menos de 100 a 400
Bote	1	0,15	
Canoa	1	0,15	
Lanchón	1	0,15	
Sin especificar	107		
Total. . .	640		

De estos datos son varias las notas que podemos obtener. Una, que el comercio se realizó básicamente en barcos pequeños, pues los tres primeros puesto en orden a su número están copados por las balandras, goletas y guairos que suman 470 y representan 69,21 o/o del total. Este punto coincide con el comercio con las posesiones hispánicas. Otra es el gran número de barcos sin especificar. La razón; la parquedad con que se expresan los oficiales reales al asentar en sus libros de entradas y salida de los vehículos del comercio, diciéndonos que entró o zarpó un "barco", una "nave" o una "embarcación" sin más. En otras ocasiones se globaliza el número de barcos que entra durante un año, y así en 1776 Jaime O'Daly y su socio Ricardo Jenis introdujeron con licencia "frutos y efectos" en 11 embarcaciones sin dar ninguna explicación; durante 1778 Pedro de Larrea, facto de la Real Compañía del Asiento de Negros "condujo a este puerto en 6 barcos harina y efectos"; y finalmente el mismo importador a través de todo el año de 1779 llevó a la Isla en 14 naves "harina y otros efectos". Y la última consideración que pudimos hacer es el número total de naves: 640. Aisladamente es poco indicativo ya que no tenemos algo en que asirnos, pero si los ponemos frente a los 1153, que hicieron el comercio con las posesiones españolas observamos que prácticamente las duplican en número. La razón de esta disparidad y máxime si tenemos en cuenta que ambos comercios tuvieron el mismo valor, pudieran estar en valor de los productos objeto de uno u otro tráfico. No obstante hemos encontrado dos datos que pudieran limar, pero muy levemente, las diferencias. En 1776 el facto de la Compañía del Asiento de Negros, Agustín de Lossua "introdujo harina de la isla de San Eustaquio por valor de 124.339 reales", y al año siguiente el mismo individuo "llevó harina y efectos por valor de 661.208 reales", sin mencionar para nada en ambos casos en cuantas naves las transportó: yY aunque la cuantía de lo importado, traducido a reales fue bien alta, 785,547, representando el 9,94 o/o de todo lo que se desembarcó en Puerto Rico durante este período, no es lo suficientemente importante para suplir la falta de noticias que contrarreste la diferencia tan notable entre las embarcaciones que realizaron uno y otro comercio. Ante todo no nos queda más opción que pensar que la desigualdad esté en el valor de las mercancías que en cada caso se traficó.

4. Las mercancías

Los productos de este comercio, en términos generales, es muy similar al que llevó a cabo Puerto Rico con las posesiones españolas. Las mercancías adquiridas eran casi todas semielaboradas o elaboradas de origen agrícola y las que vendió constituían "frutos de la tierra" o de naturaleza ganadera. De nuevo volvemos a insistir en lo que ya varias

veces hemos expuesto a lo largo de estas líneas, nos referimos al trabajo ya realizado sobre el intercambio de la Isla con las tierras hispanas de América; las fuentes para este apartado son muy imprecisas y a lo largo del tiempo que analizamos poco uniformes. También aquí las podemos dividir en tres épocas:

a) Desde 1700 a 1731

En esta etapa los oficiales reales hacen una relación completa de todos los productos llegados a Puerto Rico, anotando tanto las distintas mercancías como cantidades.

Importaciones

Lugar de origen	Harina (barriles)	Aguardiente	Vino	Azúcar	Manteca (barriles)
Barbados	260				
El Guarico	26	5 barr.	4 pp.	678 aa.	
N ^a Francia	72				
Pitigauo				123 qq.	
La Martinica	327	448 barr.	50 bot. 4 pp. 3 barr.	1472 aa. 204 qq.	
Santo Tomás	225	10 barr.		84 aa. 165 qq.	
"Islas extranjeras amigas"	808	130 barr.	1 barr.		54 barr.

59

Abreviaturas; barr.=barril; pp=pipa; bot.=botija; aa.=arrobas; frasq.=frasquera; qq=quintal.

Como se puede observar, es la harina el producto más importante, tanto por la cantidad como por la frecuencia, siendo prácticamente comprada a todos los puntos que en esta etapa Puerto Rico comerciaba. Le siguen los "caldos" (vinos, ron y aguardientes). El comercio del azúcar fue asimismo de cierta entidad. Puerto Rico, que hasta finales del siglo XVII había sido autosuficiente y aún exportó azúcar, en la primera mitad del XVIII tuvo que importarla. Los ingenios habían desaparecido y la caña se destinaba a obtener melados y aguardientes.

Además de estos efectos que fueron los principales, hubo otros un tanto accidentales y ninguno de ellos llegó al mercado puertorriqueño en más de dos oportunidades. He aquí la enumeración de ellos: 30 cargas y 8 quintales de bacalao, 116 cargas de cacao; 220 cueros "al pelo"; 30 botijas y 10,5 prasqueras de aceite; 20 quintales de hierro; un cajón de jabón; 16 cestas de cebollas, y hasta "nueve piedras de amolar".

No obstante el celo que en su cometido manifiestan los encargados del registro, como más arriba apuntábamos, en tres casos se muestran algo remisos. Estos fueron: En 1701 entró la balandra "N.S. de la Popa" procedente de Curaçao y desacargó "mercaderías", sin decirnos nada más, por valor de 2.360 reales; un año después lo hace el pateche "S. Pedro y las Animas" que llegó por arribada forzosa procedente de la Bahía de Todos los Santos y se le permitió vender toda su carga de "mercaderías", siendo su importe de 128.000 reales, y finalmente en 1730 la balandra "El Suceso" que había zarpado de la isla de San Cristóbal y vendió "vinos, aguardientes y otros efectos" por un valor de 24.720 reales.

Después de esta síntesis podemos sacar una consecuencia bien manifiesta: las compras son bien escasas, si tenemos en cuenta que analizamos más de 30 años. Pero si ojeamos las exportaciones, éstas se reducen tanto que aquellas se agigantan hasta el punto que cobra bastante entidad. Si las exponemos a continuación en una síntesis, es más como índice comparativo que como dato de interés.

Lugar de Destino	Exportaciones Cueros (unidades)	Cacao (cargas)
La Martinica	1.746	15
Santo Tomás	900	

b) Desde 1731 a 1774

La documentación durante estos años se hace totalmente imprecisa. Informa de manera muy genérica en lo tocante a los productos comerciales. De manera continuada surgen los vocablos ya conocidos que conllevan una gran vaguedad.

Importaciones

Para esta faceta del tráfico las palabras más frecuentes para designar las cargas son "víveres", "géneros", "frutos y víveres", "Géneros y efectos", "caldos", "caldos y otros efectos", "frutos de Europa" o "efectos de Europa", "productos de América y Europa", "pertrechos de guerra y víveres". Pero pese a la ambigüedad, en contadas ocasiones nos tipifican algunas mercancías y así sabemos que llegó a Puerto Rico: harina, que junto con los "caldos", que enmarcaban al vino, aguardiente y ron, son los que más se repiten en la documentación. A continuación enumeraremos otros, cuyo orden no indica su mayor o menor importancia, sino simplemente su exposición. Estos fueron: cacao, arroz, "chícharos",

habas, tabaco, sal, bacalao, cera, manteca, mantequilla, aceite, carne salada (en barriles), velas de sebo, jabón, suelas de cueró, cordobanes, "tablazón de pino para las fortificaciones", "clavazón", jarcias, ropa, alquitrán, pólvora, ladrillos, loza y vidrio.

Exportaciones

Por supuesto también podemos hacer extensiva a este renglón del comercio la imprecisión ya apuntada. Los términos son más reducidos, como reducidas fueron las ventas al exterior. Tan sólo utilizaron "frutos" y "efectos de corso". Los productos más vendidos: los cueros y los cueros "al pelo", que con insistencia machacona se recalcan; les siguen la miel, melado, melaza, "tablones de pino", algrelón, café, azúcar, que provenía de la obtenida como "efecto de corso", lo mismo que otra serie de géneros que tenían el mismo origen y así encontramos duelas, tablas, arcos de hierro para barriles, arenques, grasas, y hasta "caballos frisonés". Todas estas mercancías se repiten con bastante insistencia, lo que nos está indicando una nota negativa para la producción puertorriqueña, ya que como bien puede suponerse no se fabricaban allí, sino que en realidad la Isla era una simple intermediaria entre los corsos hispanos que las desembarcaban y los traficantes extranjeros que las comparaban. Asimismo, tenemos que hacer constar en el capítulo de las exportaciones la venta de ganado de tiro en vivo. Durante estos años salieron de Puerto Rico caballos en tres ocasiones; mulas, en ocho, y asnos en dos. Sin embargo, las escasas veces que fueron objeto de transacciones, este comercio debió ser muy útil para "las islas extranjeras amigas", puesto que en el área del Caribe se utilizó en los ingenios de azúcar a falta de la fuerza motriz del agua. Sabemos concretamente que en Venezuela durante el siglo XVIII fue objeto de un intenso contrabando con tal finalidad. (López Cantos 1963: 99 a 104).

c) Desde 1774 a 1783

Esta época a caballo entre la primera y la segunda en lo que se refiere a la tipificación de los productos. En unos casos se dice explícitamente el nombre genérico de las mercancías y la cantidad y en otras continúan los vocablos poco concretos de "víveres", "efectos", "caldos", etc.

Importaciones

El producto básico que Puerto Rico compra en este momento es la harina y es al mismo tiempo el único que de una manera continuada y sin interrupción se asienta en los libros de registro hasta el extremo que cuando se requiere designar otras mercancías alimenticias se les llama "víveres", y cuando una misma embarcación descarga varios efectos

junto con la harina, exclusivamente ésta es la designada con su nombre, como lo podemos ver en la siguiente anotación, que se repite varias veces: "harina y otros efectos". Podemos afirmar sin temor a equivocarnos que esta época se le puede definir como la del comercio de la harina. De las 151 embarcaciones que durante estos años introdujeron productos en la Isla, en 52 fueron solamente cargados de harina y además indicándonos las cantidades en barriles, y un 2 o/o le llevó unido a otros, pero sin determinar la cuantía de cada uno. En total fueron 73 que representan el 48.34 o/o de todos los barcos. Los demás géneros vienen envueltos en los vocablos anteriormente citados y son muy pocos los que de manera taxativa conocemos y menos sus cantidades. El siguiente cuadro lo hacemos en función de la harina.

Puerto de origen	Harina (barriles)
Filadelfia	1.274
El Guarico	82
La Martinica	250
San Eustaquio	6.625
Santa Cruz	1.487
Santo Tomás	3.786

No podemos olvidar que esta división está en función de la mayor o menor explecitud de las fuentes. Pero hay que hacer notar que desde el 4 de noviembre de 1765 se establecía la Caja Central de la Real Compañía del Asiento de Negros (Torres Ramírez 1973: 119 a 132) y que desde el 8 de mayo de 1969 se autorizaba "dos barriles de harina por cada pieza de esclavo". Aquí está la razón material de las preferencias de este producto a la hora de llevar a Puerto Rico.

También podemos cuantificar otras mercaderías que por su variedad y poca cantidad no hemos incluido en la anterior estadística: 127 fanegas de maíz, 259 quintales y 350 arrobas de tabaco, 112 barriles de carne, 100 botijas de aceite, 25 quintales de cebollas, 15 quintales de jarcia, 15 pipas de vino, 35 quintales de azúcar y 7 bocoyes de aguardiente.

Exportaciones

Si comparamos las mercancías que los puertorriqueños vendieron a las colonias extranjeras con las que adquirieron de ellas, es totalmente desfavorable hasta el extremo que bien pudiera decirse que en realidad durante estos años no hubo tal comercio legal a pesar que fueron 43 las naves que zarparon de la Isla. Prácticamente se redujo a unos cientos de cueros, algún café y azúcar y a menos de un millar de arrobas de tabaco. El incipiente tráfico de animales de carga desaparece, ya que en una sola

ocasión se menciona que se exportaban caballos. Con esto podemos dar por finalizado este apartado, pero siempre sin olvidar que gran parte de los registros es imposible tipificarlos, por las razones ya expuestas.

5.- Volumen

Ya apuntábamos al hacer el estudio crítico de las fuentes que hallar el volumen total que costaron las mercancías objeto de este comercio es de todo punto imposible por las razones que en ese momento expusimos, y por lo tanto las cifras que en el apéndice insertamos sobre el monto de las importaciones hay que tomarlas en sentido aproximado y son por supuesto las que más se acercan a la realidad.

Con el objeto de tener una información lo más precisa posible presentamos la relación completa de los navíos cuyos productos es imposible tasar junto con los años que esto ocurrió, uniendo asimismo aquellos barcos que en ese Período ha sido posible cuantificar.

Años	Total de barcos	No. Barcos sin cuantificar	No. Barcos cuantificados
1725	1	1	—
1733	2	1	1
1734	2	1	1
1736	1	1	—
1742	9	1	8
1743	14	4	10
1746	9	3	6
1747	19	5	14
1749	10	8	2
1752	2	2	—
1753	3	3	—
1754	4	2	2
1755	3	2	1
1756	6	4	2
1758	3	1	2
1759	2	1	1
1765	3	3	—
1766	13	10	3
TOTAL	104	53	51

La cifra total son 53 que representa el 10,25 o/o del total de aquellas naves que recalaron en Puerto Rico.

Hecha esta observación, el volumen monetario del comercio de la Isla con las colonias extranjeras fue como sigue:

-Total importaciones:	7.902.172 reales
-Total exportaciones:	642.015 "
-Déficit:	7.260.157 "

La simple contemplación de estos números nos pone bien de manifiesto la situación real de este comercio. Puerto Rico compró dieciséis veces más productos en el extranjero que vendió. Pero si a esto añadimos aquellos navíos que no han podido ser cuantificados, como podremos ver en la tabla anterior, la cifra se incrementa aún más en sentido negativo para la balanza de pagos de los puertorriqueños.

Si estos datos que ya de por sí son bien significativos los ponemos frente a los obtenidos en el otro tráfico ya estudiado, el de las posesiones españolas, la diferencia, que en números absolutos es grande, se agiganta hasta el extremo de poder afirmar que no existió el comercio legal. La balanza comercial en el otro sector fue la siguiente:

-Total importaciones:	5.701.582 reales
-Total exportaciones:	2.104.442 "
-Déficit	3.597.140 "

Aunque aquí también el saldo fue negativo, pero no llegó al extremo de la que en el presente estudio analizamos. Lógicamente ante estos datos surge una pregunta ¿con qué dinero se nivelaba el déficit?. Con las exportaciones no, como se puede comprender. Pudo ser con las aportaciones del situado del presidio. Esto ya ha sido apuntado por nosotros en otra ocasión. Sin embargo, pensamos que el dinero destinado para los sueldos de la tropa y para reparar las fortificaciones no era suficiente ya que la suma de ambas importaciones arrojan la no despreciable cantidad de 13.603.374 reales, sin contar el comercio que existió entre la Isla y España durante esos mismos años. Entonces hay que especular que fueron estos productos extranjeros, y más concretamente la harina, objeto de un tráfico clandestino que saliera rumbo a otros lugares de la América hispánica. Esta hipótesis es difícil de probar ya que el contrabando no se reglamentaba, no se asentaba en ningún libro. Hasta el momento en los varios expedientes que hemos visto no hemos encontrado ninguno que haga referencia a la harina. Pero lo que sí podemos afirmar categóricamente que los sujetos que lo llevaron a cabo fueron los miembros de la Real Compañía del Asiento de Negros. No obstante, volvemos a insistir que con lo que importó el situado hubo suficiente para el comercio con las posesiones españolas. Al margen de estas consideraciones comprobamos que Puerto Rico fue mejor cliente para las colonias extranjeras que para los territorios españoles.

Si el movimiento total del circulante, sumando el de las importacio-

nes con el de las exportaciones es prácticamente el mismo, no podemos olvidar, no obstante, la diferencia de naves que lo realizaron. Mientras que para el primero veíamos que eran 1153, para el tráfico que ahora estudiamos es de un poco más de la mitad, 640. Esto nos está indicando lo que ya en líneas anteriores hemos afirmado, que los productos objeto de este tráfico eran de mucho más valor, aunque esto no quiere decir que lo que transportaban fuera en grandes cantidades, por una razón bien fácil de comprender si tenemos presente lo que anotábamos al hablar en el apartado sobre los vehículos del comercio: la embarcación con la que se hizo la mayor parte de él eran la balandra, barco de pequeño tonelaje y que representó el 50,78 o/o del total, siguiéndole la goleta, que tenía parecidas características con un 13,59 o/o. La siguiente relación entre los navíos y el importe de las mercancías nos lo mostrará mejor.

Importaciones

Número de barcos	Importe de mercancías	o/o Respecto al total
25	Con menos de 1.00 reales	6,86
83	De 1.000 a 5000 reales	22,80
55	De 5.000 a 10.000 reales	15,10
81	De 10.000 a 20.000 reales	22,25
64	De 20.000 a 30.000 reales	17,58
41	De 30.000 a 50.000 reales	11,26
13	De 50.000 a 100.000 reales	3,57
2	Con más de 100.00 reales	0,54

Exportaciones

Número de barcos	Importe de mercancías	o/o Respecto al total
20	Con más de 1.000 reales	22,72
40	De 1.000 a 5.000 reales	45,45
13	De 5.000 a 10.000 reales	14,77
9	De 10.000 a 20.000 reales	10,22
2	De 20.000 a 30.000 reales	2,27
1	De 30.00 a 50.000 reales	1,13
3	De 50.000 a 100.000 reales	3,40
—	Con más de 100.000 reales	

Tales datos confirman plenamente lo que apuntábamos, que los efectos, objetos de este comercio, eran de más valor que los del intercambio

con las posesiones españolas, tanto en números absolutos como relativos. Mientras que en éste el grueso de los productos que traían las naves oscilaba entre los 5.000 reales y los 50.000 reales, en el otro, este margen era más bajo, entre los 1.000 y los 5.000 reales. Sin embargo, en las ventas al exterior en ambos casos se da cierta uniformidad.

6. Origen y destino

La presentación de las siguientes tablas son lo suficiente significativas para que de un golpe de vista contemplemos la realidad de los lugares a donde venían los productos y de dónde iban.

Distribución según las naciones que dominaban las Colonias (Origen)

Nación	No. de Barcos	% Respecto al total	Reales	% Respecto al total
Dimarca	23	18,69	105.744	16,47
Estados Unidos	1	0,81	7,600	1,18
Francia	14	11,38	84,555	13,17
Inglaterra	2	1,62	1,210	0,18
Holanda	34	27,64	233.822	36,56
"Islas extranjeras amigas"	49	39,83	209.084	32,56

Lugares a donde venían los productos y de donde

a) Origen

Puerto de origen	No. Navíos	% Respecto al total	Importe mercancías	% Respecto al total
Antigua, La	4	0,77	56,159	0,72
Bahía de Todos los Santos	1	0,19	128,00	1,64
Barbados	4	0,77	1.404	0,01
Boston	1	0,19	1.200	0,01
Carolina	1	0,19	8.274	0,10
Celón	1	0,19	22.280	0,28
Curacao	14	2,70	105,529	1,35
Charleston	1	0,19	1.440	0,01
Filadelfia	3	0,58	178.432	2,99
Flacatur	1	0,19	—	—
Guadalupe	1	0,19	—	—
Guarico, El	13	0,51	172,271	2,21
Hamilton	1	0,19	1.358	0,01
Martinica, La	35	6,76	325.287	4,17
Nueva Francia	1	0,19	9.840	0,12
Nueva Londres	1	0,19	—	—
Nueva York	2	0,38	30,538	0,39
Pitiguo	1	0,19	2,990	0,03
Puerto Principe	2	0,38	20,568	0,26
San Cristóbal	1	0,19	24,720	0,31
San Eustaquio	60	11,60	1.153.342	14,81
San Martín	1	0,19	970	0,01
Santa Cruz	15	2,90	266.163	3,41
Santo Tomás	□*(20,50	1.295.703	16,63
Virginia	2	0,38	10,573	0,13
"Islas Turcas"	1	0,19	3.700	0,04
Guadalupe y San Martín	1	0,19	20,566	0,26
Santo Tomás y Santa Cruz	1	0,19	16,320	0,20
"Islas extranjeras amigas"	241	46,61	4.044.545	51,18
TOTAL...	517		7.902.172	

b) Destino

Puerto de destino	No. Barcos	% Respecto al total	Importe mercancías	% Respecto al total
Celón	1	0,81	7.600	1,18
Curacao	10	8,13	60.479	9,42
Flacatur	1	0,81	970	0,14
Guarico, El	3	2,43	46.120	2,18
Martinica, La	4	3,25	31.630	4,92
Puerto Principe	1	0,81	325	0,05
S. Cristóbal	1	0,81	240	0,03
S. Cruz	1	0,81	4.000	0,62
S. Eustaquio	24	19,51	173.343	26,99
S. Tomás	22	17,88	101.744	15,84
La Margarita y 6El	4,87	6.480	1	Guarico
"Islas extranjeras amigas"	49	39,83	209.084	32,56
TOTAL...	123		642.015	

Distribución según las naciones que dominaban las Colonias (Origen)

Nación	No. de Barcos	% Respecto al total	Reales	% Respecto al total
Dinamarca	122	23,59	1.578.186	19,97
Estados Unidos	10	1,93	156.470	1,98
Francia	54	10,44	549.502	6,95
Holanda	75	14,50	1.261.861	15,96
Inglaterra				
a) Colonias				
N. América	4	0,77	97.625	1,23
b) Otras				
Colonias	10	1,93	85.983	1,08
Portugal	1	0,19	128.00	1,61
"Islas extranjeras amigas"	241	46,61	4.044.545	51,18

Como podemos comprobar, Dinamarca (las islas de Santa Cruz y Santo Tomás) fue el principal proveedor de Puerto Rico con casi un cuarto del valor de los productos. Le sigue Holanda, sobre todo de los puertos de Curaçao y San Eustaquio. A cierta distancia Francia, siendo el origen de la mayoría de los efectos de La Martinica. La contribución del resto de los países es mínima. Al margen de las cantidades reseñadas creemos preciso hacer algunas observaciones. Una es que en el capítulo de las importaciones, en lo referente a Inglaterra, las hemos dividido en las Colonias de Norte de América y otras colonias. Están hechas en función de la independencia de las Trece Colonias. Los barcos que llegan de aquellas tierras antes de 1776, fecha de la independencia norteamericana, las hemos incluido en el término colonias y las que se registran después de Estados Unidos. La otra separación tiene por objeto resaltar el comercio de aquellas tierras. Otra observación que queremos poner de manifiesto es el poco comercio, por no decir ninguno, que existió con Portugal, sólo una embarcación y ésta llegó de arribada forzosa y en los primeros años del siglo, en 1702. Al país luso lo podemos considerar como un cliente accidental, y la última nota a considerar es el elevado número de puertos englobados en la frase: "islas extranjeras amigas". El laconismo y la imprecisión de los oficiales reales se pone de nuevo de manifiesto.

En cuanto a las exportaciones, la nimiedad de ellas, hace que toda interpretación huelgue.

Algunas consideraciones finales.

A la vista de lo expuesto en estas cortas líneas son varias las conclusiones a que hemos podido llegar.

- Este análisis es un complemento del ya por nosotros publicado y en ciertas ocasiones citado en éste. Al mismo tiempo un punto de apoyo con el que hacer ciertas comparaciones que sirvan para ilustrar el comercio en general de Puerto Rico.
- En lo referente a las fuentes no son lo explícitas, a la hora de aportar algunos datos, como se desearía, aunque bien es verdad, que esto es aplicable a sólo unos pocos años.
- El tráfico se realizó en barcos pequeños y en esto hay coincidencia con otra modalidad. En consecuencia podemos afirmar que estas naves eran las propiamente utilizadas en las Antillas.
- En lo tocante a su periodicidad observaremos que no fue lo regular que el intercambio con las posesiones españolas. Lo podemos considerar como un comercio de altibajos en varios años seguidos, sin que esto se diere. Esto se acentúa en el capítulo de las exportaciones. También hay que hacer notar que conforme avanzaba el siglo el comercio aumentó.

No se dio una armonía entre los productos comprados y los vendidos, hasta el extremo que se podía subtitular el presente artículo como la historia de las importaciones de la Isla.

En cuanto a los frutos adquiridos, la harina es uno de los productos constantes a lo largo de todo el período, pero con un incremento constante cada año que pasaba, porque constante fue el aumento durante el siglo XVIII del ejército que se mandó de España para guarnecer el presidio, y los miembros de él demandaban harina para su dieta.

Para el capítulo de las exportaciones pensamos que la Real Hacienda de Puerto Rico perdió una gran oportunidad de haber consolidado la venta de animales de carga y tiro a las Pequeñas Antillas, que como se ha demostrado, tuvieron a la Isla como su mejor cliente. Las razones fueron dos: Una por la abundancia de estos animales, y otra por la necesidad que de ellos tenían las islas para mover sus ingenios al carecer de grandes ríos que lo hicieran.

Y finalmente que la Isla comerció con todos aquellos países europeos que tenían colonias en América, y que el tráfico con los Estados Unidos es tan antiguo como su independencia.

Resumen

Si de intenso podemos considerar el comercio legal de Puerto Rico con las posesiones españolas, aún más lo fue el de la Isla con las colonias extranjeras en América, sobre todo en el capítulo de importaciones. Queda demostrado al mismo tiempo que los contactos con los territorios no españoles fueron muy frecuentes con todas las posesiones europeas del Caribe, sobre todo, mucho más de lo que hasta ahora se había pensado. Los pocos productos que Puerto Rico vendió se reducen a efectos agrícolas y ganaderos. La harina fue el género ganadero que más incidencia tuvo en las adquisiciones isleñas.

APENDICE

Hemos considerado preciso indicar el origen documental de los datos con los que hemos realizado el presente trabajo. Todos se encuentran en el Archivo General de Indias, y en las secciones que más abajo se indican, anotando asimismo los años analizados, junto con los legajos donde se encuentra la documentación. Los datos han sido tomados del almojarifazgo y de la alcabala del viento, preferentemente el primero, aunque en algunos años por razones especiales que más adelante se indican se toman del impuesto de la Armada de Barlovento.

- 1700 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, 23 de Agosto de 1702. Contaduría 1080.
- 1701-03 Certificación de los oficiales reales de las cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico 28 de Septiembre de 1709. Escribanía de Cámara, 127 B.
- 1704-08 Certificación de los oficiales reales de las cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, 1 de octubre de 1709. Escribanía de Cámara, 127 B.
- 1709 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, 10 de julio de 1725. Contaduría, 1081.
- 1710-12 Certificación de los oficiales reales de las cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, 7 de julio de 1725. Escribanía de Cámara 127 A.
- 1713-15 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, 22 de abril de 1725. Contaduría, 1081.
- 1716-19 Certificación de los oficiales reales de las cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, fecha ilegible. Escribanía de Cámara, 129 B. Los datos obtenidos para estos cuatro años, han sido tomados del ramo de la Armada de Barlovento, ya que este legajo está muy deteriorado a causa de un conato de incendio y al apagarlo, el ramo de almojarifazgo fue el que más sufrió, y y lo que no se llevó el incendio lo hizo el agua, quedando totalmente ilegible. Lo que se cotizaba a la Real Hacienda en razón de este impuesto, Armada de Barlovento, era 0,5 o/o de todas las mercancías, a excepción del cacao que pagaba 4 reales por carga.
- 1720 Falta.

A causa del incendio que anteriormente anotábamos, la documentación para este año está totalmente destruida, por lo que materialmente es imposible reconstruir el movimiento naval de este año.

- 1721-25 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico 4 de junio de 1737. Contaduría, 1082 A.
- 1726-30 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico 17 de julio de 1737. Contaduría 1082 B.
- 1731 Falta.
Del año 1731 no hemos encontrado en nuestra investigación documento alguno para reconstruir el movimiento naval.
- 1732-38 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, 6 de septiembre de 1738. Contaduría, 1082 A.
- 1739 Falta.
Para este año aducimos las mismas razones que indicábamos en el año 1731.
- 1740-47 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, 22 de abril de 1752. Contaduría 1083.
- 1748-49 Faltan.
- 1750-52 Véase años 1740-1747.
- 1753-60 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, 21 de Marzo de 1768. Contaduría 1087.
- 1761-69 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, sin fecha. Santo Domingo, 2475.
- 1770-73 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, sin fecha. Santo Domingo, 2476.
- 1774-75 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, sin fecha. Santo Domingo, 2477.
- 1776-77 Copia del libro de las cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico 9 de agosto, 2477.
- 1778-82 Copia del libro de las cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico 31 de diciembre de 1782. Santo Domingo, 2479.
- 1783 Copia del libro de las cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico 31 de diciembre 1783. Santo Domingo, 2480.

APENDICES

a) Total de importaciones

Años	Número de navíos	Importe de mercancías (Rs.)	Impuestos de Real Hacienda (Rs.)
1700	—	—	—
1701	1	2.360	118
1702	4	136.680	13.246
1703	—	—	—
1704	3	20.780	1.039
1705	8	62.930	3.137.50
1706	2	13.230	661,50
1707	3	14.250	712,50
1708	6	37.470	1,641,50
1709	6	18.050	1.440,50,
1710	1	3.310	165,50.
1711	6	5.440	<u>272</u>
1712	—	—	—
1713	1	3.540	177;
1714	2	7.000	350;
1715	4	10.920	547;
1716	—	—	—
1717	—	—	—
1718	1	—	—
1719	—	—	—
1720	—	—	—
1721	—	—	—
1722	1	—	—
1723	—	—	—
1724	—	—	—
1725	1	—	4.041
1726	2	37.640	3.533
1727	2	25.600	1.920
1728	—	—	—
1729	3	91.306	6.848
1730	1	24.720	1.854
1731	—	—	—
1732	1	12.800	960
1733	2	13.000	2.446
1734	2	9.173	1.310

1735	--	--	--
1736	1	--	13.670
1737	--	--	--
1738	--	--	--
1739	--	--	--
1740	6	123.313	9.248
1741	2	76,386	5.729
1742	9	204.749	15.749
1743	14	121.739	16.195
1744	9	181.010	25.397
1745	7	115.105	8.825
1746	8	110.885	13.598
1747	19	107.753	13.851,50
1748	--	--	--
1749	10	1.573	7.650,50
1750	3	10.952	671,50
1751	5	61,001	4.575
1752	2	--	1.483
1753	3	--	5.439,50
1754	4	37,546	8.519
1755	3	3.600	7.273
1756	6	13.993	10.137
1757	2	10.793	809,50
1758	3	29,452	2.543,50
1759	2	21,900	4.209
1760	--	--	--
1761	--	--	--
1762	--	--	--
1763	--	--	--
1764	6	53.504	4.012,50
1765	3	--	8.360,50
1766	13	53.666	25.608
1767	22	395.133	32.357
1768	27	501.069	43.273
1769	14	271.021	18.320
1770	17	298.068	25.301,50
1771	39	629.558	49.585,50
1772	15	460.600	--
1773	8	187.711	12.163,50
1774	--	--	--
1775	18	528.036	39.356,50
1776	12	213.083	15.978,50
1777	--	661.208	49.546

1778	8	229.992	21.477
1779	17	178.784	941.50
1780	11	503.345	41.053
1781	32	791.661	60.955
1782	19	295.538	24.165
1783	<u>34</u>	<u>894.728</u>	<u>57.965</u>
Total	517	7.902.172	

b) Total de exportaciones

1700	-	-	-
1701	-	-	-
1702	-	-	-
1703	-	-	-
1704	-	-	-
1705	-	-	-
1706	-	-	-
1707	-	-	-
1708	-	-	-
1709	1	800	40
1710	1	1.800	45
1711	-	-	-
1712	1	2.080	53
1713	-	-	-
1714	2	2.400	120,5
1715	1	840	21
1716	-	-	-
1717	-	-	-
1718	-	-	-
1719	-	-	-
1719	-	-	-
1720	-	-	-
1721	-	-	-
1722	-	-	-
1723	-	-	-
1749	-	-	-
1750	-	-	-
1751	-	-	-
1752	3	8.680	217
1753	-	-	-
1754	1	1.800	45
1755	1	1.860	46,5
1756	2	21.660	541,5
1757	-	-	-
1758	1	-	-
1759	-	-	-
1760	-	-	-
1761	-	-	-
1762	-	-	-

1763	—	—	—
1764	—	—	—
1765	—	—	—
1766	—	—	—
1767	6	11.940	895,50
1768	7	41.709	3.072,5
1769	—	—	—
1770	1	719	—
1771	—	—	—
1772	—	—	—
1773	1	325	19,5
1724	—	—	—
1725	1	2.480	71
1726	3	7.140	178,5
1727	1	—	—
1728	—	—	—
1729	1	840	21
1730	1	240	6
1731	—	—	—
1732	—	—	—
1733	1	6.440	161
1734	1	3.520	88
1735	—	—	—
1736	1	1.480	37
1737	—	—	—
1738	—	—	—
1739	—	—	—
1740	3	9.250	231,5
1741	1	2.920	73
1742	4	12.460	320,5
1743	7	62.920	1.884,5
1744	5	28.320	731
1745	5	63.880	2.021
1746	9	32.856	954,5
1747	6	74.472	3.912,50
1748	—	—	—
1774	—	—	—
1775	—	—	—
1776	1	8.393	629,75
1777	—	48.846	3.663,5
1778	6	6.480	486
1779	17	78.110	5.858
1780	12	64.131	4.617,5

1781	—	—	—
1782	2	8.600	635
1783	<u>6</u>	<u>21.745</u>	1.631
Total	123	642.015	

BIBLIOGRAFIA

- Enciclopedia General del Mar. 6 vols. Madrid - Barcelona. 1957-1958
- López Cantos, Ángel. Don Francisco de Saavedra, Segundo intendente de Caracas. Sevilla, 1973.
- López Cantos, Ángel. "El Comercio de Puerto Rico con las posesiones españolas de América (1700-1783)". En Ibero Americanisches Archiv N. F. Ig. 4 HI 1978.
- López Cantos, Ángel. "Historia de Puerto Rico, 1650-1700" Sevilla, 1975.
- Ramos Pérez, Demetrio. "Minería y comercio interprovincial (siglos XVI, XVII y XVIII)". Valladolid, 1970.
- Torres Ramírez, Bibiano. "La Compañía Gaditana de Negros". Sevilla, 1973.

ABSTRACT

López Cantos conducted his research at the "Archivo de Indias", in Sevilla, Spain, using primary sources. He examined Puerto Rican legal commerce with non-Spanish colonies from 1700-1783, thus contributing to knowledge of the 18th century, one of the least studied in local historiography. The nature of this commerce, in general terms, is similar to that maintained by Puerto Rico with other Spanish possessions during that period. The products purchased were semielaborated or elaborated ones and agricultural products; exports were agricultural and livestock products. Analysis of the first 31 years reveals that imports were scarce, and exports even more so, which shows the precarious condition of the colony. For the period of 1731-1774 evidence shows the island as an intermediary in the trade of products maintained by Corsicans (some kind of legalized pirates).

The author characterizes the next period (1774-1783) as the "flour period", due to the large quantity of that product imported, which he connects with the increase in size of the Spanish army on the island. This demonstrates the dependent character of the colony's economy. The author reaches the general conclusion that the legal trade that Puerto Rico maintained with non-Spanish territories was much greater than expected.