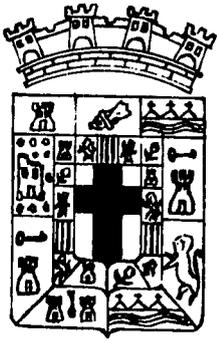


---

# **EL TRAFICO COMERCIAL ENTRE ANDALUCIA Y PUERTO RICO EN EL SIGLO XVIII**

**Por Angel López Cantos**



ALMERIA



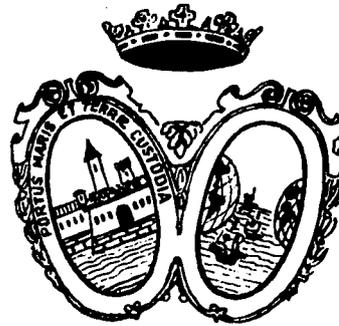
CADIZ



CORDOBA



GRANADA



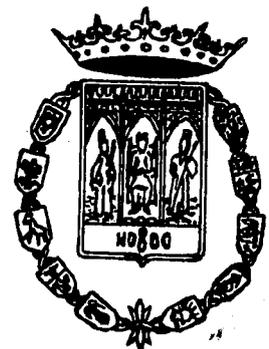
HUELVA



JAEN



MALAGA



SEVILLA

Este trabajo cierra el ciclo de tres estudios en los que hemos dividido, para su publicación, el tráfico comercial de Puerto Rico durante casi todo el siglo XVIII. Los otros dos: «El comercio de Puerto Rico con las posesiones españolas de América (1703-1783)» publicado en la revista berlinesa *Ibero-Amerikanisches Archiv* en 1978, y «El comercio de Puerto Rico con las colonias extranjeras de América. 1700-1783», que está en prensa en la *Revista de Ciencias Sociales* de la Universidad de Puerto Rico. Han sido varias las razones de esta división; una en función de la extensión, ya que pensamos que excedía, en mucho, su divulgación en un sólo artículo. Por su densidad informativa, pues estos estudios se basan fundamentalmente en el análisis de unas extensas tablas estadísticas, cuyos resúmenes van intercalados en los lugares oportunos de cada trabajo y son las síntesis de los diversos apéndices de que constan al final. No obstante por su condición de ser este el último estudio y de poseer datos globales de todo lo que la Isla vendió y compró de los distintos puertos de España, muy particularmente de Andalucía, y América, los datos obtenidos los interpolaremos y de esta manera tendremos una idea global, que nos facilitará mejor su comprensión y alcance.

## 1. Razón del título

Adelantando algunos datos, que más tarde analizaremos y compararemos, de los años estudiados del siglo XVIII, sólo hemos trabajado con 84, los que van de 1700 a 1783, ambos inclusive, el tráfico que tuvo entre Andalucía y Puerto Rico, y concretamente desde los puertos de Cádiz, Málaga y Sevilla, representan en cuanto al importe de mercancías transportadas hacia la Isla el 61,06 por 100 del total que de España se comerciaron. Esto es, de 11.248.799 reales, que fue el monto total, 6.869.451 reales fue el importe de la factura de lo comprado por Puerto Rico a Andalucía. Y si a esto añadimos los 98.134 reales de 16 naves, cuya carga procedía de los puertos de Barcelona-Cádiz; los 899.531 reales producto de los géneros que fueron enviados por los de Barcelona-Málaga, y los 8.432 reales de los de Mallorca-Málaga, hacen un total de 7.875.530 reales, que representan el 69,99 por 100. Esto es únicamente en cuanto al importe de las mercancías. Pero si a esto unimos las embarcaciones que realizaron el tráfico, que fueron de 396, hacia Puerto Rico durante este tiempo, comprobamos que de Cádiz salieron rumbo a la Isla 122, de Málaga 68, y de Sevilla cinco, que hacen un total de 195 naves y representan el 49,23 por 100 del total. Y si añadimos a estas cantidades, lo mismo que hicimos con el importe de las mercancías, los barcos que hicieron el viaje Barcelona-Málaga que fueron 34; Barcelona-Cádiz, dieciséis, y Mallorca-Málaga, dos, el porcentaje se remonta al 62,99 por 100 con un número total de 247 embarcaciones. Como podemos comprobar aquí también el porcentaje es muy superior al resto y se da una coincidencia de gran importancia, ya que prácticamente tanto el valor de los géneros en tantos por cientos como el número de embarcaciones es en cierta manera coincidente, con un desfase del 7 por 100 a favor del renglón primero.

Esto en cuanto a las importaciones que la Isla hace. En lo que toca a las exportaciones hacia Andalucía los datos son los siguientes: Respecto al valor de las mercancías, de un total de 207.982 reales, que fue el importe de lo que Puerto Rico vendió a España, sólo correspondió 85.572 reales a Andalucía, que representan el 40,93 por 100. Y si analizamos los navíos que realizaron el tráfico de un total de 47, únicamente diecinueve tienen por puerto de arribada Cádiz y uno sólo Cádiz-Barcelona, con una contribución del 42,34 por 100 del conjunto.

Por estas razones hemos titulado este trabajo: «El tráfico comercial entre Andalucía y Puerto Rico en el siglo XVIII». Y aunque hay elementos suficientes para hacer un estudio con sólo estos datos, hemos querido presentar este trabajo en conexión con los restantes puertos españoles y sirviéndonos por lo tanto para comparar con ellos y tener una panorámica gene-

ral no sólo ya con el resto de España, sino también con América, con aquellos lugares con los que Puerto Rico realizó intercambios comerciales.

## 2. Estudio de las fuentes

Para la realización del presente análisis hemos utilizado unas fuentes históricas que hasta el momento presente han permanecido vírgenes. Esto merece una pequeña explicación. Si exceptuamos las embarcaciones que salieron de Cádiz y Sevilla, y las que venían de Barcelona y recalaban en Cádiz para completar la carga y después salir con rumbo a América, y aquí concretamente a Puerto Rico, cuyas fuentes están en la sección del Archivo General de Indias en Contratación; el resto de los demás barcos que atraviesan el Atlántico con destino a la Isla o viceversa, como fueron los que tuvieron por puerto de origen Málaga, Barcelona, Mallorca, El Ferrol, Santander y La Coruña, las fuentes para su estudio se hallan en las cuentas de las Cajas Reales. Las notas necesarias para su investigación se descubren en aquellos ramos que están íntimamente ligados a las actividades económicas y comerciales, como son los renglones de almojarifazgos, alcabala del viento y armada de Barlovento. En estos títulos fiscales se asentaban una serie de datos con los cuales hemos podido realizar el presente trabajo y completar las noticias proporcionadas por la sección de Contratación. De ahí que afirmemos, que sin ningún género de duda, que para una investigación de esta índole, es la primera vez que se utilizan.

En los apartados fiscales, que hicimos alusión anteriormente, los oficiales reales, encargados de la Real Hacienda, al anotar en los ramos ya citados, dejaron constancia de una serie de detalles utilísimos para la reconstrucción del movimiento naval. Estos fueron:

- Fecha de llegada o salida del barco.
- Tipo de nave.
- Dueño, capitán o maestro. En la mayoría de los casos sólo uno de estos datos, aunque, con el dueño y el maestro o el capitán.
- Lugar de procedencia o destino.
- Carga que transportaban.
- Tipo de la mercancía.
- Razón de la arribada o salida.
- Valor de los géneros.
- Impuestos que cotizaron a la Real Hacienda.

Con estos datos hemos realizado varias tablas estadísticas que por lo abultado de ellas sólo ofreceremos una síntesis en los apéndices y un extracto en el texto, porque su publicación desbordaría con mucho estos breves apuntes, pero que al mismo tiempo nos servirán para conocer de una manera cuantitativa los límites aproximados de este tráfico.

El lugar donde se encuentra la documentación, como ya apuntábamos es en los libros de la Real Hacienda, sin olvidar por supuesto la sección varias veces citada de Contratación en los legajos 1455, 1456 y 1457 de registros de salida, y el 2468 de registros de entrada. Los legajos consultados de Contaduría fueron: 1080, 1081, 1082 A, 1082 B, 1083 y 1087. Asimismo, tuvimos la suerte, acompañada con ciertas dosis de intuición, de encontrar en la sección de Escribanía de Cámara, en los legajos 127 A, 127 B, y 129 B, una serie de años que no aparecían en Contaduría, en cuentas de la Real Hacienda. La razón de que estas fuentes estuvieran en este apartado, un tanto ajeno al asunto que nos interesaba, tiene una fácil explicación. No sólo eran enjuiciados los gobernadores de la Isla al final de su labor de gobierno, sino que también se encartaban a los oficiales reales y una de esta era cumplimentar y pre-

sentar al juez de residencia para su examen una copia de la gestión que habían realizado al frente de la Real Hacienda. Gracias a esto, pudimos tapar una serie de huecos, que de no haber aparecido en los anteriores legajos, hubieran quedado en el aire, sin poderlos analizar. Otra sección, que nos sirvió para completar el estudio de este período que presentamos fue la de Santo Domingo en sus legajos 2475, 2476, 2477, 2478, 2480 y 2777.

Con estos datos se puede construir una serie de tablas estadísticas, que insertamos al final como apéndices, y que son la base de esta investigación. Tienen por supuesto algunas lagunas que son irrellenables. Estas son:

- No se nos dice nunca el tonelaje del navío; si exceptuamos la sección de Contratación.
- La carga que transportan los barcos viene dada en la mayoría de los casos de manera muy genérica, y así se dice que traían «frutos», «mercaderías», «efectos», «caldos», etcétera.
- En algunas ocasiones sólo se nos informa que procedían de los «Reinos de España» o de los «Reinos de Castilla». Sin más indicación, que nos facilite su exacta ubicación.

Es preciso también aclarar que todos los datos que en los apartados siguientes expone-mos, y en especial los estadísticos, tienen por fuentes, como ya hemos señalado, el Archivo General de Indias de las secciones y legajos anteriormente citados y nos remitimos a ellos\*.

### 3. Los vehículos del comercio

Pensamos que es atractivo conocer los medios que se usaron para realizar el transporte y en definitiva el tráfico. Presentamos unos mínimos apuntes del barco mercante que saliendo de España, y más concretamente de Andalucía, atraviesa el Atlántico rumbo a Puerto Rico o viceversa.

Únicamente sabemos el tipo de nave, sin conocer nada más, como por ejemplo el tonelaje. No obstante la exigüedad de las fuentes, hemos elaborado un cuadro estadístico, que nos informará de las embarcaciones más frecuentes que hicieron este tráfico y al mismo tiempo indicamos en tantos por cientos su asiduidad en llevarlo a cabo.

Este cuadro estadístico nos indica que el modelo más generalizado era la saetía (tres palos, trinquete, mayor y mesana, velas latinas y con una sola cubierta). Podemos afirmar sin ningún género de dudas que la saetía fue la embarcación por antonomasia del comercio realizado a través del Atlántico, hasta el punto que su incidencia representa en el monto total una cantidad aproximada a la mitad, un 43,34 por 100. Le sigue en importancia, aunque a bastante distancia otros dos tipos de naves, como son la fragata (tres palos, trinquete, mayor y mesana, velas trapezoidales y dos cubiertas) y el paquebote (parecido a la fragata pero con dos palos y una sola cubierta). Ambos modelos representan el 38,82 por 100. A partir de aquí el cuadro estadístico nos muestra una caída casi en picado del uso de los demás modelos de naves. Sin embargo, creemos que será acertado indicar la estructura naval de algunos tipos de naves que aparecen como componentes del tráfico. El bergantín, cuarto en importancia (dos palos, mayor y trinquete, velas cuadradas y una sola cubierta); balandra (un palo mayor y una única cubierta); polacra (dos palos, mayor y trinquete y velas cuadradas); jabeque (tres palos con velas latinas); etc. No obstante esta mínima descripción, creemos que hay que hacer una aclaración con respecto a guairo (arbolado con dos palos, con velas guairas). Este ar- que tipo de embarcación era típica americana, y se utilizaba para el comercio de cortas distan-

## TIPOS TECNICOS DE EMBARCACIONES

Tipos	Cantidad	% Respecto al total
Saetías	129	43,34
Fragatas	91	20,54
Paquebotes	81	18,28
Bergantines	26	5,86
Navíos	12	2,70
Balandras	10	2,25
Pingües	5	1,12
Polagras	5	1,12
Jabeques	5	1,12
Goletas	3	0,67
Urcas	3	0,67
Guairos	2	0,45
Pateches	2	0,45
Torantanos	2	0,45
Landro	1	0,22
Queche	1	0,22
Sin especificar	2	0,45
Total	443	

cias y para el tráfico costero. Nos produce extrañeza que tal nave pudiera aventurarse en mar abierto y que coronara por dos veces el viaje con éxito.

## TONELAJE DE LOS BARCOS

Tipos	Capacidad/Toneladas
Saetía	Menos de 100 a 300
Fragata	Menos de 100 a 500
Paquebote	Menos de 100 a 300
Bergantín	Menos de 100 a 400
Navío	— — —
Balandra	Menos de 100 a 200
Pingüe	Menos de 100 a 300
Polacra	Menos de 100 a 200
Jabeque	Menos de 100 a 500
Goleta	Menos de 100 a 200
Urca	Entre 60 y 120
Pateche	Menos de 100

De lo hasta aquí expuesto podemos pensar que los navíos que realizaron el tráfico fueron de los de tonelaje medio. Para afirmar esto nos basamos, no en las pruebas directas, ya que como decíamos más arriba, la documentación en este aspecto es sumamente parca, al silenciar el tonelaje. Entonces para completar la exposición acudimos a datos generalizados en los tratados de náutica.

Si anteriormente afirmábamos que el tráfico entre España y por lo tanto entre *Andalucía*, y Puerto Rico se hizo fundamentalmente en barcos de tipo medio. Esta afirmación podría quedar un tanto suelta y sin todo su sentido si la dejáramos aislada. Fueron de porte mediano si las comparamos con aquellas que lo hicieron con la Isla procedentes de las posesiones españolas y de las colonias extranjeras de América. Unos simples datos estadísticos no lo demuestran.

### TRAFICO CON LAS POSESIONES ESPAÑOLAS (Ida y vuelta)

Tipos	N.º Naves	% Respecto al total
Balandras	629	54,55
Goletas	284	24,63
Guairos	97	8,41

### TRAFICO CON LAS COLONIAS EXTRANJERAS (Ida y vuelta)

Tipos	N.º Naves	% Respecto al total
Balandras	325	50,78
Goletas	87	13,59
Guairos	30	4,68

Como podemos observar el tipo de barco que realizó este tráfico es diferente. Hasta tal punto que no hubo en este renglón del comercio ninguna embarcación en los tres primeros lugares que coincida con las que lo hicieron con España. La razón es lógica, las distancias que tenían que salvar eran también diferentes por lo que los navíos procedentes de España y con el mismo destino tenían que ser mayores para aprovechar al máximo el largo viaje. Sólo encontramos tres goletas y dos guairos y ninguna balandra, que son como se puede observar la base del comercio interamericano.

#### 4. Las mercancías

La cuantificación de las mercancías es del todo imposible. Como ya hemos expuesto en otro lugar las fuentes en este sentido son muy excuetas. Únicamente con las noticias que nos ofrece la sección de Contratación, se puede hacer una relación de los géneros comercializados, pero con el inconveniente que es en dicha sección donde menor número de embarcaciones hay asentadas en esta dirección del tráfico. A continuación presentamos taxativamente todos los productos que con nombre y cantidad llegaron a Puerto Rico, que eran productos elaborados o semielaborados.

- 214 quintales de «hierro planchuela».
- 50 planchas de hierro.
- 19 «cajoncitos de clavazón y cinco cajoncitos más».
- 700 botijas de vino.
- 205 barriles de aguardiente.
- 2.195 arrobas de aceite.
- 20 quintales de pasas.
- 6 cajones de libros.
- 100 libras de tabaco en polvo.
- «loza de Sevilla».

Si exceptuamos lo arriba expuesto; se desconoce alguna cantidad más referida a un género concreto. En los demás navíos se nos dice que llevaron «géneros», «frutos», «caldos», «mercaderías», etc., y en algunos como «El Rey» transportó «aceite, pasas y azafrán» sin señalar cantidad alguna.

Otro tanto ocurre con los géneros que Puerto Rico manda a la metrópoli. Los productos que se han podido evaluar han sido:

- Cacao: 1.314 arrobas  
100 libras  
20 mochilas (sin indicar peso)  
5 zurrones (sin indicar peso)

En dos ocasiones se nos dice que exportaron «cierta cantidad de arrobas de cacao» y «algunos barriles».

- Azúcar: 99 cajones (sin indicar peso)  
5 zurrones (sin indicar peso)
- Arroz: 8 bojobotes  
1 barril  
2 cajones  
2 fanegas  
51 almudes
- Achiote: 222 arrobas  
3.150 libras  
8 barriles

El resto de lo enviado se indica de manera imprecisa al igual de lo que compró la Isla de España. Sabemos que uno de los principales efectos fueron las pieles de animales y a este respecto se indica únicamente con las palabras genéricas de «cueros» y «corambre».

En este apartado del estudio comprendemos las limitaciones de las fuentes, pero pensamos que pese a esto había que exponerlo.

## 5. Volumen y periodización

Las fuentes en esta sección son más pródigas en datos, pero no en la manera que uno deseara. Para obtener la cuantía total de lo comercializado por una nave determinada, contamos con unas notas que nos dan después de una simple proporción el importe de lo descargado. Sabemos que los «productos» que venían de la Península pagaban el 2,5 por 100 de derecho de almojarifazgo y los «caldos» el 7,5 por 100. Si las embarcaciones traían un solo producto «géneros» o «caldos», obtener el importe de su carga es fácil. El problema surge cuando transportan ambas cosas y los oficiales de la Real Hacienda escriben que pagaron una cantidad determinada, que engloba los impuestos por ambos conceptos. Entonces nos encontramos con la imposibilidad de delimitar y separar unos y de otros y por lo tanto deducir el valor de lo comercializado. Bien es verdad que esto ocurre hasta 1767, ya que a partir de esta fecha se asentaron tanto el importe de las mercancías como lo que cotizaban al fisco real. Por esta razón, si se examinan el Apéndice I.º, tanto el apartado a) como el b) se puede comprobar que 26 embarcaciones que hicieron el viaje a Puerto Rico y el monto de lo que llevaron no está evaluado. Y otro tanto ocurre con las 15 naves que de la Isla surgieron hacia la metrópoli. Por lo tanto no hay que olvidar que a la suma total del valor de este renglón del comercio hay que tener en cuenta las anteriores observaciones, pues las cifras que a continuación exponemos son por defecto, ya que de poder conocer lo invaluable, serían muy superiores. Estas cantidades son:

- Total exportaciones: 11.284.799 reales
- Total importaciones: 207.982 reales

De ambas cifras podemos decir que lo que se mandó a Puerto Rico a *Andalucía* le corresponde concretamente 6.869.451 reales que representa el 60,87 del total, y de lo que la Isla exportó con destino a España le correspondió a nuestra región 85.572 reales, el 41,14 por 100. Esto en términos generales y como al principio apuntábamos, pero sin olvidar algún otro factor que más tarde analizaremos.

Con sólo la contemplación de tales números es suficiente para sacar múltiples consideraciones. La más elemental: el tremendo desfase que hay en la balanza comercial a favor de las ventas a Puerto Rico. Otra, y es que no hay que olvidar que tales cantidades corresponden a casi un siglo, 84 concretamente. Y una más, en que situación se hallaba la Isla desde el punto de vista de la producción para exportar en tan mínima, por no decir en tan nula cantidad de reales. Pero creo que unos números sueltos pueden inducir a error. Por eso pensamos que es preciso enmarcarlos dentro del tráfico total de Puerto Rico con sus distintos sectores.

- Volumen total de las importaciones de Puerto Rico: 24.288.553 reales.
- Volumen total de las importaciones de Puerto Rico: 2.960.439 reales.

Con el examen de estas cantidades aunque el déficit sigue siendo muy importante, resulta un poco menos. El importe de las ventas ha dejado de ser tan minúsculo.

Siguiendo con el análisis de tales números, los desglosaremos por los lugares de origen de los géneros importados. Queremos hacer un inciso para indicar que a partir de este momento es cuando *Andalucía* se va a reflejar de una manera concreta en el trabajo, aunque en varias ocasiones apuntábamos que era el tráfico de «*España y más concretamente de Andalucía*».

Lugar procedencia	Importe Géneros/ Reales	% Con respecto al total
<i>Andalucía</i>	6.869.451	27,60
Resto de España	4.379.384	17,59
Posesiones españolas	5.701.582	22,90
Colonias extranjeras	7.902.157	31,75

Sólo el comercio con las colonias extranjeras de América fue superior al de *Andalucía* y no más que en un 4 por 100, y por supuesto menor que de toda España que representa 45,19 por 100. Si a esto unimos lo que en el primer apartado adelantábamos de los 1.006.097 reales de la carga procedentes de los puertos de Barcelona y Mallorca que hacían escala en Cádiz y Málaga para repletar su flete, su porcentaje se transforma en un 31,64 por 100, prácticamente igual al de las posesiones extranjeras de América. Pero aún hay más. De las 26 embarcaciones que decíamos no han podido ser evaluadas, sus cargas en razón de las fuentes, 19 pertenecen a *Andalucía* y concretamente 18 a Cádiz y una a Sevilla, mientras que de las colonias extranjeras en una ocasión nada más la tasación ha sido imposible. Y abundando en lo mismo y para subrayar lo anterior hay que decir que las siete naves restantes no arqueadas hicieron la ruta Barcelona-Cádiz. Por todo esto podemos afirmar sin ningún género de duda que Puerto Rico fue el primer cliente de *Andalucía* durante el tiempo estudiado.

Esto en cuanto a las exportaciones. No ocurrió otro tanto en las importaciones. El siguiente cuadro nos lo muestra claramente.

Lugar destino	Importe Género/ Reales	% Con respecto al total
<i>Andalucía</i>	85.572	2,89
Resto de España	122.410	4,13
Posesiones españolas	2.104.442	71,08
Colonias extranjeras	642.015	21,63

En este renglón *Andalucía* fue de todos los lugares a donde se dirigió el comercio de Puerto Rico el que menos se benefició sin olvidar que en esa cifra está incluida una embarcación que hizo el viaje Cádiz-Barcelona. Pero asimismo hay que hacer notar que de los diecinueve navíos que retornaron de la Isla a nuestra región, nueve no han podido ser cuantificada su carga por idénticas razones que exponíamos en las exportaciones. Esto nos hace pensar, que por los números expuestos en el cuadro anterior *Andalucía* fue la que menos compró, pero si tenemos en cuenta estos últimos datos es casi seguro que superó al resto de España.

En cuanto a la periodización del tráfico hay que señalar que hay una separación total en torno a una fecha: 1767. Antes de este año podemos calificarlo como un movimiento discontinuo donde la fluidez no existe. Pasan grandes intervalos de años sin que aparezca en las radas del puerto de San Juan navíos procedentes de la metrópoli. Esto dio lugar a una queja constante de los puertorriqueños que estaban faltos de lo más elemental. Esta afirmación está bien reflejada en las tablas que como apéndices vienen al final de este estudio. Y ellas también reflejan la importancia del incremento que se va a dar a partir de dicha fecha; y sólo se da una caída de consideración al final del período estudiado, concretamente en los años 1781 y 1782. Esto haciendo referencia a las exportaciones. En el capítulo de las importaciones, las ventas de la Isla, no podemos aplicar la anterior regla, ya que prácticamente la discontinuidad en el tráfico es una constante.

También queremos hacer notar la relación existente entre los barcos y el importe de las mercancías que comercializaron.

## EXPORTACIONES

N.º de barcos	Importe de mercancías	% Respecto al total
21	Con menos de 1.000 reales	5,30
59	De 1.000 a 5.000 reales	14,89
30	De 5.000 a 10.000 reales	7,57
57	De 10.000 a 20.000 reales	14,39
55	De 20.000 a 30.000 reales	13,88
66	De 30.000 a 50.000 reales	16,66
48	De 50.000 a 100.000 reales	12,12
13	Con más de 100.000 reales	3,28
47	Sin especificar	11,86

Si como anteriormente afirmábamos las principales embarcaciones que hacen el comercio eran de porte medio, a la vista de los resultados obtenidos en el anterior cuadro tenemos que deducir que Puerto Rico no fue un interesante mercado para los productos de Europa, a pesar de la necesidad que tenían de ellos. Pensemos que el mayor porcentaje está entre los 30.000 a 50.000 reales; que son pocos los que transbordan mercancías entre los 50.000 y los 100.000 reales, y sólo 13 los que sobrepasan esta última cifra.

## IMPORTACIONES

N.º de barcos	Importe de mercancías	% Respecto al total
12	Con menos de 1.000 reales	25,53
9	De 1.000 a 5.000 reales	19,14
4	De 5.000 a 10.000 reales	8,51
2	De 20.000 a 30.000 reales	4,25
1	De 30.000 a 50.000 reales	2,12
1	De 50.000 a 100.000 reales	2,12
—	Con más de 100.000 reales	—
18	Sin especificar	38,29

Ante tales resultados todos los comentarios huelgan. No hubo tan siquiera un barco que transportara géneros por valor de más de 100.000 reales.

### 6. Origen y destino

La presentación de las siguientes tablas nos sirven para reincidir, una vez más, en la importancia que tuvo en este tráfico el comercio andaluz, y más concretamente los puertos de Cádiz, Málaga y Sevilla por este orden. En este apartado únicamente se reducirá a la simple exposición de los dos cuadros siguientes:

### ORIGEN

Puertos de Procedencia	N.º de barcos	% Respecto al total	Importe de mercancías	% Respecto al total
			Reales	
Barcelona	48	12,12	1.734.196	16,41
<b>Cádiz</b>	<b>122</b>	<b>30,80</b>	<b>4.413.656</b>	<b>39,23</b>
Islas Canarias (sin espec.)	7	1,76	346.275	3,07
Coruña, La	57	14,39	454.186	4,03
Ferrol, El	1	0,25	5.040	0,04
<b>Málaga</b>	<b>68</b>	<b>17,17</b>	<b>2.381.477</b>	<b>21,17</b>
Sta. Cruz Tenerife	1	0,25	32.932	0,29
Santander	8	2,02	144.783	1,28
<b>Sevilla</b>	<b>5</b>	<b>1,26</b>	<b>74.318</b>	<b>0,66</b>
Barcelona-Cádiz	16	4,04	98.134	0,87
Barcelona-Málaga	34	8,58	899.531	7,99
Mallorca-Málaga	2	0,50	8.432	0,07
Reinos de Castilla	2	0,50	139.730	1,24
Reinos de España	13	3,28	332.771	2,95
Sin especificar	12	3,03	183.338	1,62
TOTAL	396		11.248.799	

## DESTINO

Barcelona	5	10,63	32.143	15,45
<b>Cádiz</b>	<b>19</b>	<b>40,42</b>	<b>36.552</b>	<b>17,57</b>
Canarias, Islas	3	6,38	2.160	1,03
Coruña, La	7	14,89	67.312	32,36
<b>Cádiz-Barcelona</b>	1	2,12	49.050	23,58
Reinos de España	9	19,14	10.744	4,86
Sta. Cruz Tenerife	3	6,38	<b>10.122</b>	4,86
<b>TOTAL</b>	<b>47</b>		<b>207.982</b>	

A lo largo de este trabajo hemos afirmado que Andalucía fue el principal cliente, en cuanto a las compras, que tuvo Puerto Rico. Esto ha quedado más que demostrado, tanto por el importe de las mercancías, como por el número de navíos que lo realizaron. Y al mismo tiempo hemos visto que no hubo una correspondencia equivalente en las compras.

Se pudo haber titulado el tráfico con España, y no hubiese sido desacertado, pues también se analiza, pero creímos más idóneo estudiarlo en función de Andalucía y que el resto de la Península sirviera de contrapunto.

Hemos comprobado que Cádiz es el principal puerto andaluz, seguido a relativa distancia por Málaga, representa la gran sorpresa de este trabajo, y se confirma la decadencia de Sevilla, como puerto de Indias.

- 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, y Contratación, 1455.
- 1704-08 Certificación de los oficiales reales de las cuentas de Real Hacienda. Puerto Rico, 1 de octubre de 1709. Escribanía de Cámara, 127 B; Contratación, 1455 y 2468.
- 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; y Contratación, 1453.
- 1713-15 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, 22 de abril de 1725. Contaduría, 1081; y Contratación, 2468.
- 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 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 por 100 de todas las mercancías, a excepción del cacao que pagaba 4 reales por carga; y Contratación, 1455.

- 1720 Contratación, 1455.  
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; y Contratación 1456 y 2468.
- 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 Falta.
- 1749 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, 19 de julio de 1752. Contaduría, 1083.
- 1750-52 Véase años 1740-1747; y Contratación, 1456.
- 1753-60 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, 21 de marzo de 1768. Contaduría, 1087; y Contratación, 1456 y 2468.
- 1761-69 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, sin fecha. Santo Domingo, 2475; y Contratación, 2468 y 2457.
- 1770-73 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, sin fecha. Santo Domingo, 2476; y Contratación, 1457.
- 1774-75 Cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, sin fecha. Santo Domingo, 2477; y Contratación, 1457 y 2468.
- 1776-77 Copia del libro de las cuentas de la Real Hacienda. Puerto Rico, 9 de agosto de 1778. Santo Domingo, 2478; y Contratación, 1547 y 2468.
- 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 de 1783. Santo Domingo, 2480.

## APENDICES

### a) ORIGEN DEL TRAFICO POR PUERTOS

Año	N.º Naves	Puerto origen	Valor géneros por puertos/Rs.	Valor total/Rs.
1700	—	—	—	—
1701	1	Reinos Castilla	1.490	1.490
1702	1	Reinos Castilla	138.240	138.240
1703	—	—	—	—
1704	—	—	—	—
1705	—	—	—	—
1706	—	—	—	—
1707	1	Sevilla	—	— <sup>1</sup>
1708	2	Cádiz	1.495.055	1.495.055
1709	—	—	—	—
1710	—	—	—	—
1711	—	—	—	—
1712	1	Cádiz	23.580	23.580
1713	—	—	—	—
1714	—	—	—	—
1715	—	—	—	—
1716	—	—	—	—
1717	—	—	—	—
1718	1	Cádiz	—	— <sup>2</sup>
1719	—	—	—	—
1720	1	Cádiz	—	— <sup>3</sup>
1721	2	Cádiz	—	15.616 <sup>4</sup>
		Reinos de España	15.616	
1722	1	Islas Canarias	2.250	2.250
.....				
1736	1	Islas Canarias	136.700	136.700
1737	1	Islas Canarias	13.861	13.861
1738	—	—	—	—
1739	—	—	—	—
1740	—	—	—	—
1741	—	—	—	—
1742	1	Islas Canarias	73.240	73.240
1743	—	—	—	—
1744	—	—	—	—
1745	—	—	—	—
1746	—	—	—	—
1747	—	—	—	—
1748	—	—	—	—

Año	N.º Naves	Puerto destino		Valor géneros por puerto/Rs.	Valor total/ Rs.
1749	1	Islas Canarias		66.800	66.800
1750	1	Islas Canarias		51.980	51.980
1751	—	—		—	—
1752	2	<b>Cádiz</b>		—	— <sup>5</sup>
1753	2	<b>Cádiz</b>		—	—
1754	—	—		—	—
1755	—	—		—	—
1756	—	—		—	—
1757	2	Barcelona		—	—
1758	1	Barcelona- <b>Cádiz</b>		—	—
1759	3	Barcelona- <b>Cádiz</b>		—	—
1760	6	<b>Cádiz</b>	5	—	—
		Barcelona	1	—	—
1761	2	<b>Cádiz</b>	1	—	—
		Barcelona- <b>Cádiz</b>	1	—	—
1762	—	—		—	—
1763	1	Barcelona- <b>Cádiz</b>		—	—
1764	1	<b>Cádiz</b>		—	—
1765	1	Barcelona- <b>Cádiz</b>		—	—
1766	3	<b>Cádiz</b>	2	—	316
		«Reinos España»	1	316 <sup>6</sup>	109.174
1767	13	Barcelona	1	34.509	—
		<b>Cádiz</b>	5	26.079 <sup>7</sup>	—
		Coruña, La	3	5.112	—
		Barcelona- <b>Cádiz</b>	1	29.550	—
		«Reinos España»	3	14.237	—
1768	14	Barcelona	1	65.095	127.274
		<b>Cádiz</b>	4	46.408 <sup>8</sup>	—
		Coruña, La	8	10.731	—
		Ferro, El	1	5.040	—
1769	9	Barcelona	1	18.930	155.849
		<b>Cádiz</b>	3	49.228 <sup>9</sup>	—
		Coruña, La	3	8.227	—
		«Reinos España»	2	79.464	—
1770	21	Barcelona	5	188.233	—
		<b>Cádiz</b>	3	17.566 <sup>10</sup>	328.300
		Coruña, La	7	85.494	—
		Barcelona- <b>Cádiz</b>	2	— <sup>11</sup>	—
		Barcelona- <b>Málaga</b>	2	35.094	—
		«Reinos España»	2	1.913	—
1771	17	Barcelona	4	120.241	223.963
		<b>Cádiz</b>	9	71.592 <sup>12</sup>	—
		Coruña, La	2	9.186	—
		<b>Málaga</b>	1	22.486	—

Año	N.º Naves	Puerto destino		Valor géneros por puerto/Rs.	Valor total/Rs.
1772	25	Sin especificar	1	476	—
		Barcelona	7	449.939	922.217
		<b>Cádiz</b>	6	355.232	—
		Coruña, La	4	7.049	—
		<b>Sevilla</b>		14.470	—
		Barcelona- <b>Cádiz</b>	1	45.100	—
1773	36	Sin especificar	6	50.427	—
		Barcelona	9	264.990	1.763.328
		<b>Cádiz</b>	5	135.013 <sup>13</sup>	—
		Coruña, La	6	93.686	—
		<b>Málaga</b>	5	258.292	—
		<b>Sevilla</b>	1	27.306	—
		Barcelona- <b>Cádiz</b>	1	— <sup>14</sup>	—
		Barcelona- <b>Málaga</b>	4	164.606	—
		Sin especificar	5	132.435	—
		<b>Cádiz</b>	1	4.970	262.039
1774	17	Coruña, La	1	7.973	—
		<b>Málaga</b>	8	111.672	—
		<b>Sevilla</b>	1	25.024	—
		Barcelona- <b>Málaga</b>	6	112.400	—
		Barcelona	3	101.460	687.602
		<b>Cádiz</b>	10	318.906	—
1775	27	Coruña, La	6	73.467	—
		<b>Málaga</b>	6	168.841	—
		Barcelona- <b>Cádiz</b>	1	23.484	—
		«Islas Canarias»	1	1.444	—
		Barcelona	5	179.512	1.027.251
		<b>Cádiz</b>	9	327.625	—
		Coruña, La	5	179.512	—
		<b>Málaga</b>	8	224.694	—
		Santander	2	16.765	—
		<b>Sevilla</b>	1	7.518	—
1776	37	Barcelona- <b>Cádiz</b>	1	— <sup>15</sup>	—
		Barcelona- <b>Málaga</b>	5	163.340	—
		Barcelona	3	28.759	1.349.738
		<b>Cádiz</b>	18	451.608	—
		Coruña, La	5	18.624	—
		<b>Málaga</b>	18	621.722	—
		S. Cruz Tenerife	1	32.932	—
		Santander	4	63.657	—
		Barcelona- <b>Cádiz</b>	1	— <sup>16</sup>	—
		Barcelona- <b>Málaga</b>	3	132.436	—
1777	53	Barcelona	2	70.507	1.469.965
		<b>Cádiz</b>	11	597.358	—

Año	N.º Naves	Puerto destino	Valor géneros por puerto/Rs.	Valor total/Rs.	
		Coruña, La	3	15.098	—
		<b>Málaga</b>	9	569.932	—
		Santander	1	8.816	—
		Barcelona- <b>Málaga</b>	6	163.580	—
		«Reinos España»	1	47.670	—
1779	18	Barcelona	1	40.304	475.866
		<b>Cádiz</b>	7	150.462	—
		Coruña, La	1	2.592	—
		<b>Málaga</b>	7	224.963	—
		Santander	1	55.545	—
		«Reinos España»	1	— <sup>17</sup>	—
1780	15	Barcelona	1	128.214	751.874
		<b>Cádiz</b>	10	319.907	—
		<b>Málaga</b>	2	112.414	—
		Barcelona- <b>Málaga</b>	1	27.800	—
		«Reinos España»	1	163.539	—
1781	1	<b>Cádiz</b>		25.001	25.001
1782	2	Barcelona- <b>Málaga</b>		60.976	60.976
1783	18	Barcelona	3	25.503	159.497
		<b>Cádiz</b>	2	1.066	—
		Coruña, La	2	8.750	—
		<b>Málaga</b>	4	66.431	—
		Barcelona- <b>Málaga</b>	5	39.299	—
		Mallorca- <b>Málaga</b>	2	8.432	—
		«Reinos España»	1	10.016	—

## NOTAS

1. No se nos dice el importe de lo que llevó a la Isla. Únicamente sabemos los géneros y cantidades que fueron los siguientes: 14 quintales de «hierro planchuela»; 50 planchas de hierro; 19 barriles de «clavazón y 5 cajones más»; 500 botijas de vino; 120 barriles de aguardiente; 2.195 arrobas de aceite y 20 quintales de pasas.
2. Se desconoce el valor de los artículos desembarcados por la balandra «San José». Sólo sabemos que fue a llevar «pliegos y armas» y que dejó en tierra también 6 cajones de libros y 100 libras de tabaco en polvo.
3. El navío «San Javier de Andalucía» llevó a Puerto Rico 200 quintales de hierro; 200 botijas de vino; 65 barriles de aguardiente, loza de Sevilla, y «peltrechos de guerra y soldados».
4. Sólo conocemos el valor de los géneros llevados por la balandra «El Nazareno», que vino de los «reinos de Castilla». El otro barco, la balandra «Santiago» únicamente sabemos que trajo «géneros y frutos». Venía de Cádiz.
5. Desde el año 1752 hasta 1765 nos ha sido imposible evaluar los importes de las mercancías que llegaron a Puerto Rico, ya que en la documentación sólo se nos muestra los productos desembarcados y esto de manera bastante imprecisa y de forma genérica.
6. De las tres naves que recalaron en 1766 en San Juan únicamente del paquebote «El Rey» que era un barco-correo se nos dice que trajo «de los Reinos de España», sin especificar más, aceite, pasas y azafrán por valor de 316 reales.
7. Hay que hacer constar que las fragatas «La Feliz» y «La Fortuna» procedentes de Cádiz no han podido ser evaluados los productos desembarcados. Esta cantidad hace referencia solamente a tres de los cinco navíos que llegaron desde Cádiz.
8. De las cuatro naves sólo se evaluaron tres. No se pudo hacer de la fragata «N. S. Aranzazu» alias «La Venganza».
9. Sólo se resolvió la estimación de dos embarcaciones. La fragata «La Feliz» nos fue imposible.
10. Ibidem. En este caso fue también la fragata «La Feliz».
11. Fueron la saetía «N. S. Merced» y el paquebote «S. Esteban y N. S. Socorro». Se desconoce el importe de lo que trajeron.
12. En esta ocasión se han podido evaluar dos de las naves.
13. El paquebote «S. Esteban y Santa María del Socorro» no ha podido ser evaluado.
14. El único barco que entró de estos puertos fue la fragata «S. Francisco de Paula». Se nos dice únicamente que trajo productos de una manera genérica, pero sin que se indique su valor.
15. Ut supra, nota 11.
16. Ibidem.
17. Sabemos que la saetía «Santa Ana» llevó 300 barriles de harina. No se dice nada de su importe.

b) DESTINO DEL TRAFICO POR PUERTOS

Año	N.º Naves	Puerto destino		Valor géneros por puerto/Rs.	Valor total/Rs.
1707	2	<b>Cádiz</b>	1	—	— <sup>1</sup>
		«Islas Canarias»	1	—	—
1710	1	«Islas Canarias»		2.160	2.160
1711	1	«Reinos España»		2.960	2.960
1713	1	S. Cruz Tenerife		3.300	3.300
1722	1	<b>Cádiz</b>		—	— <sup>2</sup>
1738	1	«Islas Canarias»		—	—
1739	1	«Islas Canarias»		—	—
1756	1	<b>Cádiz</b>		—	—
1758	2	<b>Cádiz</b>		—	—
1759	1	<b>Cádiz</b>		—	—
1760	1	<b>Cádiz</b>		—	—
1761	2	<b>Cádiz</b>		7.600	7.600 <sup>3</sup>
1762	1	<b>Cádiz</b>		—	— <sup>4</sup>
1764	1	<b>Cádiz</b>		—	—
1766	3	<b>Cádiz</b>	1	—	—
		S. Cruz de Tenerife	1	—	—
		«Reinos España»	1	—	—
1768	1	Barcelona		120	120
1769	1	<b>Cádiz</b>		1.200	1.200
1770	3	Barcelona	1	9.274	12.880
		<b>Cádiz</b>	1	3.094	—
		Coruña, La	1	432	—
1771	2	<b>Cádiz</b>	2	1.856 <sup>5</sup>	1.856
1772	5	Barcelona	2	1.572	24.854
		<b>Cádiz</b>	2	22.802 <sup>6</sup>	—
		«Reinos España»	1	480	—
1773	3	Barcelona	1	32.177	82.027
		Coruña, La	1	800	—
		<b>Cádiz-Barcelona</b>	1	49.050	—
1775	2	Coruña, La		65.984	65.984
1776	2	«Reinos España»		4.128	4.128
1777	4	<b>Cádiz</b>	1	— <sup>7</sup>	1.260
		Coruña, La	2	1.008	—
		«Reinos España»	1	252	—
1778	4	<b>Coruña, La</b>	1	96	8.482
		S. Cruz Tenerife	1	6.822	—
		«Reinos España»	2	1.564	—
1779	1	«Reinos España»		1.360	1.360

## NOTAS

1. Se desconoce el valor de los dos barcos, el queche «N. S. Rosario» que salió para las Islas Canarias con «frutos», y la fragata «N. S. Rosario, S. Francisco y las Animas» a Cádiz con cacao, tabaco en polvo, palo brasil, cobre, y 14 cormillos de marfil.
2. Desde este año, 1722 hasta 1760, los años que hubo exportaciones para España no se ha podido evaluar, ya que en la documentación únicamente se nos indica y de manera imprecisa los efectos y mercaderías que salieron del puerto de San Juan.
3. Esta cantidad corresponde a la fragata «La Rosa». De la otra «S. José y S. Antonio» conocemos que sacó «efectos», sin indicar nada más.
4. Lo mismo que indicamos en la nota 2, pero comprendidos entre los años 1762 a 1766.
5. La cantidad corresponde a la fragata «El Gran Vicente». Se desconoce el importe de lo exportado por el paquebote «S. Esteban y S. María del Socorro».
6. Esta cantidad es sólo de una de las dos naves, el bergantín «N. S. Carmen».
7. De la fragata «La Esmeralda» sólo sabemos que sacó «curtidos».

## a) TOTAL IMPORTACIONES

Año	Comercio España		Comercio poses. Esp.		Comercio colon. Extr.		Total Reales	Total Naves
	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves		
1700	—	—	2.700	1	—	—	2.700	1
1701	1.490	1	22.840	3	2.360	1	26.840	5
1702	138.240	1	28.700	2	136.680	4	303.620	7
1703	—	—	45.260	6	—	—	45.260	6
1704	—	—	76.940	6	20.780	3	97.420	9
1705	—	—	19.343	5	62.930	8	179.693	13
1706	—	—	24.810	4	13.230	2	38.040	6
1707	—	—	13.510	6	14.250	3	65.800	10
1708	1.495.055	2	9.720	4	37.470	6	1.542.242	12
1709	—	—	49.230	4	18.050	6	67.280	10
1710	—	—	21.450	3	3.310	1	24.760	4
1711	—	—	13.370	2	5.440	6	18.810	8
1712	23.580	1	19.540	3	—	—	43.120	4
1713	—	—	6.720	2	3.540	1	10.260	3
1714	—	—	3.960	3	7.000	2	10.960	5
1715	—	—	66.320	8	10.920	4	77.240	12
1716	—	—	67.500	5	—	—	67.500	5
1717	—	—	72.436	11	—	—	72.436	11
1718	—	1	49.100	5	—	1	49.100	7
1719	—	—	96.244	10	—	—	96.244	10
1720	—	—	—	—	—	—	—	1
1721	15.616	2	25.230	4	—	—	40.846	6
1722	2.250	1	78.350	5	—	1	80.600	7
1723	—	—	17.450	3	—	—	17.450	3

Año	Comercio España		Comercio poses. Esp.		Comercio colon. Extr.		Total Reales	Total Naves
	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves		
1724	—	—	103.370	8	—	—	103.370	8
1725	—	—	35.602	7	—	1	35.602	8
1726	—	—	17.936	5	37.640	2	55.576	7
1727	—	—	50.040	4	25.600	2	75.640	6
1728	—	—	21.055	5	—	—	21.055	6
1729	—	—	50.870	6	91.306	3	142.176	9
1730	—	—	5.810	3	24.720	1	30.530	4
1731	—	—	—	—	—	—	—	—
1732	—	—	23.000	3	12.800	1	35.800	4
1733	—	—	89.600	8	13.000	2	102.600	10
1734	—	—	64.410	4	9.173	2	73.583	6
1735	—	—	142.200	6	—	—	142.200	6
1736	136.700	1	79.270	3	—	1	215.970	5
1737	13.861	1	44.990	7	—	—	58.851	8
1738	—	—	62.880	3	—	—	62.880	3
1739	—	—	—	—	—	—	—	—
1740	—	—	16.280	1	123.316	6	139.596	7
1741	—	—	20.500	5	76.386	2	96.886	7
1742	72.240	1	70.010	6	204.749	9	346.999	16
1743	—	—	75.540	2	121.739	14	197.279	16
1744	—	—	82.850	3	181.010	9	263.860	12
1745	—	—	31.855	4	115.105	7	146.960	11
1746	—	—	28.833	3	110.885	8	139.718	11
1747	—	—	16.080	2	107.753	19	123.833	21
1748	—	—	—	—	—	—	—	—
1749	66.800	1	—	—	1.573	10	68.373	11
1750	51.980	1	84.530	9	10.952	3	147.462	13

11°

a) TOTAL IMPORTACIONES

Año	Comercio España		Comercio poses. Esp.		Comercio colon. Extr.		Total Reales	Total Naves
	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves		
1700	—	—	2.700	1	—	—	2.700	1
1701	1.490	1	22.840	3	2.360	1	26.840	5
1702	138.240	1	28.700	2	136.680	4	303.620	7
1703	—	—	45.260	6	—	—	45.260	6
1704	—	—	76.940	6	20.780	3	97.420	9
1705	—	—	19.343	5	62.930	8	179.693	13
1706	—	—	24.810	4	13.230	2	38.040	6
1707	—	—	13.510	6	14.250	3	65.800	10
1708	1.495.055	2	9.720	4	37.470	6	1.542.242	12
1709	—	—	49.230	4	18.050	6	67.280	10
1710	—	—	21.450	3	3.310	1	24.760	4
1711	—	—	13.370	2	5.440	6	18.810	8
1712	23.580	1	19.540	3	—	—	43.120	4
1713	—	—	6.720	2	3.540	1	10.260	3
1714	—	—	3.960	3	7.000	2	10.960	5
1715	—	—	66.320	8	10.920	4	77.240	12
1716	—	—	67.500	5	—	—	67.500	5
1717	—	—	72.436	11	—	—	72.436	11
1718	—	1	49.100	5	—	1	49.100	7
1719	—	—	96.244	10	—	—	96.244	10
1720	—	—	—	—	—	—	—	1
1721	15.616	2	25.230	4	—	—	40.846	6
1722	2.250	1	78.350	5	—	1	80.600	7
1723	—	—	17.450	3	—	—	17.450	3

Año	Comercio España		Comercio poses. Esp.		Comercio colon. Extr.		Total Reales	Total Naves
	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves		
1724	—	—	103.370	8	—	—	103.370	8
1725	—	—	35.602	7	—	1	35.602	8
1726	—	—	17.936	5	37.640	2	55.576	7
1727	—	—	50.040	4	25.600	2	75.640	6
1728	—	—	21.055	5	—	—	21.055	6
1729	—	—	50.870	6	91.306	3	142.176	9
1730	—	—	5.810	3	24.720	1	30.530	4
1731	—	—	—	—	—	—	—	—
1732	—	—	23.000	3	12.800	1	35.800	4
1733	—	—	89.600	8	13.000	2	102.600	10
1734	—	—	64.410	4	9.173	2	73.583	6
1735	—	—	142.200	6	—	—	142.200	6
1736	136.700	1	79.270	3	—	1	215.970	5
1737	13.861	1	44.990	7	—	—	58.851	8
1738	—	—	62.880	3	—	—	62.880	3
1739	—	—	—	—	—	—	—	—
1740	—	—	16.280	1	123.316	6	139.596	7
1741	—	—	20.500	5	76.386	2	96.886	7
1742	72.240	1	70.010	6	204.749	9	346.999	16
1743	—	—	75.540	2	121.739	14	197.279	16
1744	—	—	82.850	3	181.010	9	263.860	12
1745	—	—	31.855	4	115.105	7	146.960	11
1746	—	—	28.833	3	110.885	8	139.718	11
1747	—	—	16.080	2	107.753	19	123.833	21
1748	—	—	—	—	—	—	—	—
1749	66.800	1	—	—	1.573	10	68.373	11
1750	51.980	1	84.530	9	10.952	3	147.462	13

Año	Comercio España		Comercio poses. Esp.		Comercio colon. Extr.		Total Reales	Total Naves
	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves		
1751	—	—	90.290	4	61.001	5	151.291	9
1752	—	—	140.639	10	—	2	140.639	14
1753	—	2	56.980	5	—	3	56.980	10
1754	—	—	100.940	8	37.545	4	138.486	12
1755	—	—	69.860	12	3.600	3	73.460	15
1756	—	—	135.750	12	13.993	6	149.743	18
1757	—	2	80.360	5	10.793	2	91.150	9
1758	—	1	44.630	2	29.452	3	74.082	6
1759	—	3	67.400	5	21.900	2	89.300	10
1760	—	6	5.780	1	—	—	5.780	7
1761	—	2	19.350	3	—	—	19.350	5
1762	—	—	22.600	1	—	—	22.600	1
1763	—	1	—	—	—	—	—	1
1764	—	1	19.430	4	53.504	6	72.954	11
1765	—	1	47.490	7	—	3	47.490	11
1766	316	3	24.656	5	53.666	13	78.638	21
1767	109.574	13	73.218	8	395.133	22	577.925	43
1768	127.274	14	90.962	11	501.069	27	719.305	52
1769	155.849	9	82.504	21	271.021	14	509.374	44
1770	328.300	21	100.456	23	298.069	17	726.825	61
1771	223.963	17	257.390	34	629.558	39	1.110.911	90
1772	922.217	25	327.040	34	460.600	15	1.709.857	74
1773	1.763.328	36	181.678	35	187.711	8	2.132.791	79
1774	262.039	17	139.285	22	—	—	401.324	39
1775	687.602	27	179.770	31	528.036	18	1.395.408	76
1776	1.027.251	37	232.212	33	213.083	12	1.472.546	82
1777	1.349.738	53	104.657	32	661.208	—	2.115.603	85

Año	Comercio España		Comercio poses. Esp.		Comercio colon. Extr.		Total	
	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves	Reales	Naves
1778	1.469.965	33	56.620	19	229.992	8	1.756.577	60
1779	475.866	18	94.256	16	178.784	17	748.906	51
1780	751.874	15	105.329	15	503.341	11	1.360.546	41
1781	25.001	1	181.041	20	791.661	32	997.703	43
1782	60.976	2	94.932	11	295.538	19	451.466	32
1783	159.497	18	201.092	23	894.728	34	1.255.317	74
<b>TOTAL</b>	<b>11.248.799</b>	<b>396</b>	<b>5.701.582</b>	<b>688</b>	<b>7.902.172</b>	<b>517</b>	<b>24.888.553</b>	<b>1.601</b>

### a) TOTAL EXPORTACIONES

Año	Comercio España		Comercio poses. Esp.		Comercio colon. Extr.		Total	
	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves	Reales	Naves
1700	—	—	—	—	—	—	—	—
1701	—	—	—	—	—	—	—	—
1702	—	—	—	—	—	—	—	—
1703	—	—	—	—	—	—	—	—
1704	—	—	1.200	1	—	—	1.200	1
1705	—	—	4.330	4	—	—	4.330	4
1706	—	—	5.240	3	—	—	5.240	3
1707	—	2	3.600	1	—	—	3.600	3
1708	—	—	—	—	—	—	—	—

Año	Comercio España		Comercio poses. Esp.		Comercio colon. Extr.		Total Reales	Total Naves
	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves		
1709	—	—	230	1	800	1	1.030	2
1710	2.160	1	5.200	2	1.800	1	7.000	7
1711	2.760	1	—	—	—	—	2.960	1
1712	—	—	3.420	3	2.080	1	5.500	4
1713	3.300	1	760	1	—	—	4.060	2
1714	—	—	—	—	2.400	2	2.400	2
1715	—	—	18.250	5	840	1	19.090	6
1716	—	—	5.270	2	—	—	5.270	2
1717	—	—	5.020	1	—	—	5.020	1
1718	—	—	—	—	—	—	—	—
1719	—	—	—	—	—	—	—	—
1720	—	—	—	—	—	—	—	—
1721	—	—	44.423	7	—	—	44.423	7
1722	—	1	5.920	4	—	—	5.920	5
1723	—	—	16.133	3	—	—	16.133	3
1724	—	—	13.560	4	—	—	13.560	4
1725	—	—	4.540	3	2.480	1	7.020	4
1726	—	—	3.460	5	7.140	3	10.600	8
1727	—	—	1.920	1	—	—	1.920	2
1728	—	—	16.560	7	—	—	16.560	7
1729	—	—	12.800	5	840	1	13.640	6
1730	—	—	42.973	6	240	1	43.213	7
1731	—	—	—	—	—	—	—	—
1732	—	—	20.420	5	—	—	20.420	5
1733	—	—	12.920	3	6.440	1	19.360	4
1734	—	—	20.340	7	3.520	1	23.860	8
1735	—	—	87.080	7	—	—	87.080	7

Año	Comercio España		Comercio poses. Esp.		Comercio colon. Extr.		Total Reales	Total Naves
	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves		
1736	—	—	2.340	4	1.480	1	3.820	5
1737	—	—	49.660	9	—	—	49.660	9
1738	—	1	9.380	4	—	—	9.380	5
1739	—	1	—	—	—	—	—	—
1740	—	—	4.300	2	9.250	3	13.550	5
1741	—	—	9.080	3	2.920	1	12.000	4
1742	—	—	—	—	12.460	4	12.460	4
1743	—	—	12.020	3	62.920	7	74.940	10
1744	—	—	7.000	3	28.320	5	35.320	8
1745	—	—	31.360	4	63.880	5	94.240	9
1746	—	—	3.280	2	32.856	9	36.136	11
1747	—	—	2.000	1	74.472	6	76.472	8
1748	—	—	—	—	—	—	—	—
1749	—	—	—	—	—	—	—	—
1950	—	—	—	—	—	—	—	—
1751	—	—	8.980	6	—	—	8.980	6
1752	—	—	12.180	8	8.680	3	20.860	11
1753	—	—	72.930	17	—	—	72.930	17
1754	—	—	8.550	6	1.800	1	10.350	7
1755	—	—	44.100	9	1.860	1	45.960	10
1756	—	1	51.860	13	21.660	2	73.520	15
1757	—	—	15.220	4	—	—	15.220	4
1758	—	2	3.200	3	—	—	3.200	3
1759	—	1	41.240	9	—	—	41.240	9
1760	—	1	22.350	8	—	—	22.350	9
1761	7.600	2	11.700	4	—	—	19.300	6
1762	—	—	36.190	4	—	—	36.190	4

Año	Comercio España		Comercio poses. Esp.		Comercio colon. Extr.		Total Reales	Total Naves
	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves	Importe Reales	N.º Naves		
1763	—	—	74.110	7	—	—	74.110	7
1764	—	1	7.200	1	—	—	7.200	2
1765	—	—	12.940	3	—	—	12.940	3
1766	—	3	9.231	3	—	—	9.231	3
1767	—	—	33.674	8	11.940	6	45.614	14
1768	120	1	2.106	2	41.709	7	43.935	10
1769	1.200	1	41.932	8	—	—	43.132	9
1770	12.800	3	44.310	10	719	1	57.829	14
1771	1.856	1	12.718	9	—	—	14.574	10
1772	24.854	5	17.498	11	—	—	42.352	16
1773	82.027	3	25.304	9	325	1	107.656	13
1774	—	—	142.634	12	—	—	142.634	12
1775	65.984	2	158.143	22	—	—	224.127	24
1776	4.128	2	58.664	23	8.395	1	71.187	26
1777	1.260	4	72.963	20	48.846	—	123.069	24
1778	8.482	4	74.552	20	6.840	6	89.514	30
1779	1.360	1	91.911	19	78.110	17	171.381	37
1780	—	—	89.319	8	64.131	12	153.450	20
1781	—	—	81.741	12	—	—	—	12
1782	—	—	18.457	21	8.600	2	27.057	23
1783	—	—	200.315	9	21.745	6	222.060	15
TOTAL	207.982	47	2.110.442	465	642.015	123	2.960.439	635