

LA CERÁMICA EN LA CARRERA DE INDIAS, 1800-1820*

Joan Feliu Franch
Universitat Jaume I

El decaimiento de la fabricación y la exportación de loza sevillana a comienzos del siglo XIX siempre se había justificado por la incorporación de la competencia valenciana, y a su vez, esta naciente vía de comercialización hacia América, se consideraba parte de las causas de un álgido periodo para los puertos valencianos. Ambas afirmaciones son, a tenor de la documentación existente en el Archivo de Indias, cuestionables. Sin embargo, se ha continuado aceptando totalmente la tesis de Rafael Doménech¹ según la cual el siglo XIX se inició con una clara decadencia de la industria cerámica sevillana, tanto en loza como en azulejos, agravada por la ocupación francesa. Según Doménech, en 1817 existían en Sevilla 62 hornos en Triana, dedicados a la loza basta, azulejos ordinarios, productos de cacharrería sin vidriar, alfarería y tejas, mientras que los azulejos eran mayoritariamente de fabricación catalana y valenciana. Manises, Valencia y Barcelona ostentarían una total supremacía, junto con la loza estampada inglesa, hasta que la llegada del ferrocarril entre 1856 y 1866 terminaría con la agonía de la fabricación andaluza. Esta afirmación fue ya realizada por Justino Matute en 1816², cuando atribuía la decadencia de fábricas como la de Juan Espinosa Díaz, la familia del Pino, los Ojeda, José de Castro o Martínez Espejo, a la carencia de plomo y a la competencia inglesa, valenciana y catalana, y contradice la opinión de Ponz de 1791³, cuando afirmaba que la loza de los alfares de Triana merecía alguna consideración, tanto para consumo de las provincias de la península como para embarcar a América, que además estaba experimentando una visible mejoría.

Siguiendo los primeros razonamientos expuestos la cerámica mediterránea triunfó en América por estar pensada para economías más débiles, exhibiendo una técnica menos artesanal, y por tanto, más favorable para la competencia. No obstante, estas cerámicas, valga la paradoja, otorgaron un lujo visual innegable, quizá por su sencillez, por la fragilidad de sus materiales que las dotaban de cierta apariencia efímera y a la vez de un matiz

* Este estudio fue financiado por la FUNDACIÓ CAIXA CASTELLÓ en el plan de promoción de la investigación UJI - 2001.

1. DOMÉNECH MARTÍNEZ, R. *El azulejo sevillano: la segunda época hasta la exposición de 1929*. Sevilla, Dialpa, 1988.
2. MATUTE, J. *Aparato para describir la historia de Triana y su iglesia parroquial*. Sevilla, 1816, p. 170.
3. PONZ, A. *Viaje de España*. Madrid, vol. IX, carta v, 1947, p. 804.

ciertamente lírico, creando siempre composiciones arquitectónicas (cuando se trata de cerámica para este fin) que aún siendo de cierto aspecto minimal, por el sólo efecto de la luz y sus reflejos, provocaban un *fluir* de sensaciones que aunaban referencias volátiles y cálidas.

Volviendo al tema que nos ocupa, lo cierto es que la inmensa mayoría de las manufacturas valencianas nunca salieron por los puertos de Valencia o Alicante hacia América, sino que lo hicieron a través del puerto de Cádiz, y principalmente a bordo de navíos catalanes, y como veremos, en porcentajes no muy altos, por lo que su influencia en el progreso del comercio portuario es muy dudosa.

LOS PUERTOS

Es posible que, como indica Vicent Ribes,⁴ Valencia llevara a Cádiz para su exportación sobretodo productos manufacturados como tejidos, papel, loza y vinos, y que “una prodigiosa cantidad de gentes viven a su sombra, que sin ellos estarían paradas o emigrarían, y no sólo ellas se mantienen con alguna comodidad según sus clases, sino que al mismo tiempo atraen inmensas riquezas a su país, tanto de las provincias cofinantes como de las Américas”, según cuenta Ricord en 1793,⁵ sin embargo, la loza no aparece en ningún caso en la relación o *Razón de los frutos y efectos más aparentes para Veracruz* publicada en Alicante el mes de marzo de 1784 para llenar la Duquesa de Gandía, alias el Vigilante.

Comúnmente, se ha pensado que la loza de Alcora, Onda, Ribesalbes, Manises, Eslida y Betxí y la más ordinaria de Xàtiva, Canals, Peníscola, Morella, Castelló, Alicante, Xixona, Manises, Altura, Sagunto, Montcada, Vinalesa, Orihuela, Segorbe y Llíria, podían haber abastecido el mercado americano, pero, después de revisar los registros de arribadas, y después de realizar una búsqueda de esta cerámica en tierras americanas, podemos comprobar que este comercio no fue tan importante.

Valencia trabajó con Cádiz especialmente en seda, papel (especialmente el de fumar de Alcoy), vinos y aguardiente, aunque muchos de estos productos, sobretodo la seda, se llevaba a Cádiz casi siempre por vía terrestre.

El único empresario relacionado con el comercio de loza valenciana a América fue Salvador Catalá, alias el Mercader, de Castellón de la Plana, que tenía a su cargo la conducción de loza de Alcora a Cádiz, ciudad en la que poseía un almacén para la exportación de loza a América, y ocho barcas de cabotaje; y la única manufactura de la que tengamos constancia que realizó algún envío es la de Marcos Disdier, miembro de la Sociedad Eco-

4. RIBES, V. *Los valencianos y América. El comercio valenciano con Indias en el siglo XVIII*. Diputació Provincial de València, Valencia, 1985, p. 31.

5. RICORD, T. *Noticia de las varias y diferentes producciones del Reyno de Valencia*, Valencia, 1793, p. IX.

nómica de Amigos del País, y del que conocemos su solado para la capilla de los padres betlemitas de La Habana.

Alicante sólo tenía cinco comerciantes matriculados en Cádiz, uno Castellón y ocho Valencia, entre 1743 y 1778. Los intercambios comerciales se realizaban a través de intermediarios o delegados que recibían los productos y los asentaban en los barcos que efectuaban la Carrera de Indias. Las habilitaciones personales para comerciar con América, encabezadas con la frase: "Por decreto declara este tribunal a don (...) por hábil y capaz para comerciar a las Indias con negocios de propia y ajena cuenta", eran para comerciantes procedentes sobre todo de Cádiz, Sevilla, Álava, Oviedo, Barcelona, Guipúzcoa, Jerez, Puerto de Santa María, Vizcaya, Málaga, Santander, Gerona, Cartagena de Indias, Santisteban (Navarra), Ampudia (León), Madrid, Tarragona y La Coruña. No aparecen valencianos, de no ser que lo fueran Manuel Flotats i Nadal, decretado el 25 noviembre de 1809, o Ignacio Martí de 22 de enero de 1812. En el caso de no haber nacido en España, el solicitante debía tener carta de ciudadano expedida por las Cortes Generales y Extraordinarias y residir en plaza española, como en el caso del irlandés Tomás Fleming, habilitado el 21 de abril de 1813.

Lo cierto es que el tópico de que la concesión del libre comercio con América en el reinado de Carlos III fue la prosperidad de las Indias y el inicio del desarrollo económico en España se cae por su propio peso si observamos la situación desastrosa de España y América en 1808.⁶

Los comerciantes andaluces no querían que aumentaran los volúmenes de mercancías para mantener altos los precios, y los americanos querían evitar intromisiones en los circuitos económicos que controlaban, manteniendo reducidos los volúmenes de mercancías importadas para un pequeño estrato de consumidores pudientes.

Ya en 1762, Campomanes, fiscal del Consejo de Castilla, en un manuscrito titulado *Reflexiones sobre el comercio español a Indias* proponía suprimir el monopolio de Cádiz y extender a todos los puertos de la península el tráfico en derecho para América. Más tarde, el discurso de Craywinckel de 1763 reducía el número de puertos tal y como se aprobaría en 1765.

En 1778 Alicante era el séptimo de los puertos españoles por el valor de sus exportaciones a América, por detrás de Cádiz, Barcelona, La Coruña, Santander, Málaga y Tenerife. En 1785 había descendido al décimo lugar, superando tan sólo a Sanlúcar de Barrameda, debido a que sus canales de exportación estaban más vinculados con el mercado europeo.⁷

6. BERNAL (COORD), Antonio Miguel. *El comercio libre entre España y América latina, 1765-1824*. Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.

7. ARDIT, Manuel. "Mercado americano y crecimiento económico en el País Valenciano". En BERNAL, *Op. Cit.*

Si escaso fue el comercio directo desde el puerto alicantino, todavía menor los fue el del de Valencia, con concesión desde 1791. La Sociedad Económica de Amigos del País hizo presión para que fuera Valencia el puerto libre en 1765 y 1778, y se planearon la constitución de sociedades mercantiles para el comercio directo, provocando que los pocos barcos que salieron de Alicante para América lo hicieran sin mercancías del área de la ciudad de Valencia. A pesar de todo, después de 1791 tampoco se constituyeron sociedades mercantiles, probablemente también por las graves consecuencias del conflicto inglés de 1796-1802.

El primer navío que partió de Valencia fue el javeque Santo Cristo del Grao, el 19 de diciembre de 1801, propiedad del comerciante sedero Vicente Carra, para Veracruz. El 25 de mayo de 1803 partió la polacra La Concepción, rebautizada La Sociedad Valenciana, para Veracruz, con seda, vino y aguardiente, de la sociedad creada en 1802 por los comerciantes Bernardo Lassala, Mariano Canet, Luis Verges y Vicente Carra. En el siguiente viaje, junto con La Rosa, fueron capturados por los ingleses. Antes varios barcos salieron a Cádiz, como el Santo Cristo del Grao, javeque que de allí partió a Veracruz en 1799, y así lo hacían también barcas de cabotaje desde Vinaròs, y el pinque El Postillón de Alicante en la primera mitad del siglo XVIII.

Centenares de canarios, laúds, barcos y londrós, sobretodo catalanes, realizaban, en un continuo ir y venir por el litoral, la distribución de los productos para el comercio de Ultramar, tanto el de ida como el de vuelta. La marina valenciana tuvo una absoluta dependencia de la catalana, que superaba en términos absolutos y durante algunos periodos a la valenciana en el índice de entradas en el puerto de Alicante. Los barcos que llegaban a Barcelona procedentes de Vinaròs, Alicante, Valencia, Cullera, Peñíscola, Burriana, Jávea, Torreblanca y Sagunto, eran casi todos catalanes.

Estos barcos eran mayoritariamente de pequeño tamaño. Hay que considerar que una fragata cargaba unas 200-400 toneladas, una goleta 70-100, un Javeque 90, un bergantín en torno a 100, mientras que una barca levantina sólo entre 1 y 20.

En cuanto a la tardanza de los barcos, los salidos de Valencia solían llegar a Cádiz en doce días, mientras que un laud con salida en Vinaròs tardaba unos 16. Un día como el 9 de noviembre de 1813, habían llegado a Cádiz los laudes: el Grao, de Felipe Gas, de Valencia y Málaga en tres días con vino, trigo y aguardiente; el Grao de José Catalá, de Valencia y Málaga en 5 días, con jabón, pasas, seda y papel, el Místico Ntra. Sra. del Carmen de Antonio Gallart, de Torrevieja en 10 días con cebada y pimienta, y el Laud El Grao de José Llovet, de Valencia y Málaga en 3, con vino, seda, aguardiente y habichuelas.⁸

8. AGI, Arribadas. Año de 1813. Cádiz. Nº 46. Embarcaciones que han entrado en esta bahía desde 8 de noviembre hasta 15 de dicho.

La complejidad de la exportación valenciana era enorme, aún después de la implantación del Libre Comercio. En primer lugar por el estado de los puertos valencianos. Excepto Alicante, Valencia y Vinaròs, no había puertos de consideración, y aún estos no eran del todo idóneos. Castellón no contó con un puerto de calado hasta 1904, aunque el Ayuntamiento de Castellón ya lo solicitó en 1865⁹. Aún entre 1842 y 1844 un 99,6% de las embarcaciones que fondeaban en puertos valencianos eran de pequeño tamaño y se dirigían a otros puertos españoles cargados con alquitrán, cobre viejo, lienzos, mantas, papel o pieles, pero no con cerámica o azulejos, y aunque estas mercancías aparecen claramente antes de 1904, el porcentaje que representan aumenta muy lentamente¹⁰.

LOS PELIGROS

Al estado de los puertos había que añadir la peligrosidad del Mediterráneo. Son muchas las noticias que existen de los constantes ataques piratas. Bernardo de Ulloa,¹¹ en 1786, indicaba el porqué de la necesidad de embarcar los productos en Cádiz:

“Se deberá señalar día fijo en que de la ahá de Cádiz ayan de salir las embarcaciones que correspondan a aquel puerto y a los inmediatos a él de Andalucía, y los del Mediterráneo; desde donde en tiempo de guerra se les escolte hasta montar las Canarias: para lo cual, señalado el día, que será en tiempo que puedan llegar a Cabo de Horno, o cualquiera de los demás pasajes mencionados en Invierno de acá, que es en ellos Verano, se avisará dos meses antes de la salida de Cádiz a Cataluña y Mallorca, y sucesivamente a Valencia, Cartagena y Málaga para que hagan sus preparativos: las naos de Cataluña y Mallorca deberán ser de más resistencia, con algunas piezas de artillería, y buena, tripuladas para la defensa, por aver de ir solas a juntarse en Alicante, para salir unidas con las de aquel puerto, de donde pasarán a tomar las de Cartagena y Málaga, y poder entrar en Cádiz todas unidas para evitar el riesgo de piratas”.

También conocemos testimonios directos del riesgo del viaje por Levante:

“Digo yo Francisco Joseph Bartholomeo capitán que soy de mi Tamana (sic) Francesa nombrada de San Ygnacio que navegando el 16 del corriente (1790) en las costas de Levante oi hacia cabo de Palos diferentes cañonazos que continuaron toda la no-

9. AAVV. *Historia de Castellón*. Prensa Valenciana, Castellón, 1992, pp. 576-577.

10. FELIU, J. *La cerámica arquitectónica de Onda en el siglo XIX*. Universitat Jaume I. Castellón, 1998, p.147.

11. DE ULLOA, Bernardo, *Restablecimiento de...*, 1786, pp. 51-56.

che y en el día 17 di fondo en el puerto de Cartagena a las 9 de la mañana, y el 18 siguiente a las 11/2 deste día vi entrar los cinco Javeques del Rey de España y uno de ellos que llaman el de Pascual con la bandera a media hasta y habiendo llegado el bote de la sanidad... se habían batido con tres de moros a los cuales echaron a pique y de 1100 hombres que traían les mataron y se ahogaron 600 dellos y recogieron 500 (...)"

Y por supuesto, mucho más de los riesgos de Ultramar:

"Don Juan Murphy y Porro, comerciante de esta ciudad ha hecho presente al Rey, que ha despachado en esta guerra desde ese puerto para los de América ocho expediciones con cargamentos de consideración, pero con la desgracia de haber sido apresadas seis de ellas; que aumentándose cada día los gastos de la navegación por la falta de gente de mar, y los riesgos, por los cruceros que han establecido los enemigos no hay quien asegure, ni medio de precaver un apresamiento, y en esta atención ha solicitado permiso para rescatar si fuese apresada, así en el viaje de expedición como en el de retorno, su fragata Guadalupe, alias la Preciosa, su capitán y maestre Don Josef Ponce que va a despachar desde ese puerto al de Vera-cruz, y que siga a su destino, ofreciendo pagar el rescate en Letras sobre Hamburgo, u otro puerto neutral"¹²

Y también:

"Habiendo hecho recurso al Rey Don Leandro Viniegra, comerciante de esta plaza, solicitando permiso para que en el caso de que su fragata Ntra. Sra. del Patrocinio, alias la Riojana, que va a despachar desde este puerto al de Veracruz, sea apresada, pueda rescatarla y siga a su destino, obligándose a pagar el rescate precisamente con frutos de nuestras colonias; se ha servido SM condescender a esta instancia teniendo en consideración la calidad del cargamento, y que el rescate no se ha de hacer con dinero. Lo que notifico a VS para noticia del interesado, y que si tuviere efecto la expedición me avise en tiempo oportuno a fin de que se de la orden correspondiente al Virrey de Nueva España"¹³

España también correspondía a estos ataques, así la Ordenanza de primero de julio de 1779, "prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el curso de particulares contra enemigos de la Corona. Todo navío, o embarcación de qualquiera especie armada en guerra, o mercancía, que na-

12. AGI. Arribadas. S10, 129, 1763-1815. 1787-1815 Permisos de registros. Habilitaciones para la carrera de Indias. Madrid, 30 de julio de 1801.

13. *Ibidem*, Aranjuez, 27 de febrero de 1801.

vegue con vanderá, o patente de turcos, argelinos u otros príncipes, o estados enemigos, será buena presa, con todos los efectos que en ella tubiere (...).¹⁴

EL MERCADO

El comercio de los productos valencianos era muy complicado, al menos tanto como el del resto de productos metropolitanos. No debemos olvidar la situación del propio mercado americano. Hacia 1778 se estimaba que la mitad del comercio de Nueva España se hacía por contrabando y en mayor proporción, presumiblemente con Tierra Firme, Buenos Aires y Río de la Plata.¹⁵ El margen de beneficio actuaba a favor de los comerciantes extranjeros a causa del elevado precio de los productos españoles o de los productos extranjeros suministrados por españoles en los mercados americanos. Lo que explicaría que la loza de Puebla acabara con las importaciones de loza española en la zona, junto con la llegada masiva de loza inglesa.

Además, el sistema impositivo era enormemente gravoso cuanto mayor era el recorrido de la mercancía. Los impuestos de alcabalas se pagaban a la entrada del género y tantas veces como mudaba de destino. Por ejemplo, en Veracruz se exigía el cinco por ciento de alcabala y el tres por ciento de almojarifazgo, y aunque los internara el mismo dueño había de contribuir otra alcabala del ocho por ciento en la ciudad donde lo llevara si los sacaba de Aduana, y así sucesivamente en las aduanas del reino, por lo que lo clandestino era evidentemente más rentable.

A pesar de todo, el Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778, dio libertad por diez años de toda la contribución de derechos y arbitrios a la salida de España, y del Almojarifazgo a la entrada en América, a las manufacturas de ladrillos y loza de todas las fábricas de España.¹⁶ Todas las fábricas debían presentar certificaciones juradas de los fabricantes o vendedores para acreditar su calidad y origen.¹⁷

Los aranceles eran los siguientes: Ladrillos españoles, libres; Loza de Alcora, Sevilla, Málaga, Talavera, y demás provincias, libre y prohibida la extranjera. No aparecía el término azulejo, por lo que no se podía constatar en aduana en esta época.

El Nuevo Arancel de los portes que por razón de embarcos, desembarcos, y transportes debían pagar las mercaderías, frutos, víveres, materiales, leña, y demás géneros, y efectos que entraban, salían y se

14. AGI. Arribadas. 310. 1720-1813. Impresos, ordenanzas, Reales Cédulas, pragmáticas, decretos, reglamentos, aranceles.

15. BERNAL A.M., "Libre comercio (1778): un primer ensayo de modelo general". En BERNAL, *Op. Cit.*, p. 21.

16. Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778, en Madrid, en la Imprenta de Pedro Marín, Art. 24, p. 31.

17. *Ibidem*, Art. 27 y 28, p. 33-36.

traficaban en la ciudad de Cádiz, procedentes de reinos extranjeros, y de los de las Indias, con arreglo a lo que estaba mandado por S. M. y señores de su Real y Supremo Consejo de las Indias en despacho de 15 de julio de 1797, determinaba que por cada cajón pequeño de loza de Valencia se pagaban tres reales de vellón (por los portes de los que entraban en la aduana, desembarco y conducción hasta ella, arrumage en los almacenes, abrir, cerrar, y transportar hasta las Casas de sus Dueños). El porte de lo que no entraba en la aduana y se llevaba desde la playa a las casas de sus dueños, era, por cada millar de ladrillo o teja, 68 cuartos de vellón.

En el Arancel General de los frutos, géneros y efectos prohibidos de extraer del Reino, de los que en su extracción estaban libres de todos los derechos, de los que se permitía sacar con pago de ellos, y de los que tenían premios señalados para su salida, de Cádiz, 4 septiembre de 1802, figuraban como permitidos con libertad de derechos: loza véase barro, barro labrado o vidriado y loza, y ladrillo. Por tanto, los azulejos entraban en el mismo cargo que la loza y se diferenciaban del ladrillo.

Los dueños de navíos o comerciantes debían de pagar derechos por señalamiento de obras y segunda visita de finalización de obras al visitador, al maestro mayor de carpintero y al maestro mayor de calafate. Para salir pagaban al visitador, al artillero mayor, al escribano, a los oficiales del escribano, al alguacil, al portero y a la falúa. A parte si tenían que habilitar el navío. A la llegada, por ejemplo a Veracruz, se pagaba al visitador, al certificador de cancelación de haber pasado registro en España, al escribano real de flota, al calafate y carpintero mayor, al condestable de la Capitana, al convento de San Francisco de Veracruz, al de San Juan de Monteclaros, al escribano de registros, a la contaduría y la escribanía por el despacho de carga, a los mozos del bote de la Capitana, al que ponía las balizas a la entrada del puerto (aunque a estos dos últimos se podía pagar con una botija de vino). Esto se repetía en demás puertos. A la vuelta a Cádiz había que pagar al Piloto de los Caños por la entrada del navío en Puntales, a la Contaduría Principal, escribano, oficiales, alguacil, portero, falúa y Contaduría de Reglamentos.¹⁸

La consecuencia de estos aranceles era, por tanto, inevitable. Así lo explicaba el comerciante Antonio Barceló y Prats, ya el 23 de noviembre de 1787, cuando explicaba como "la navegación está con bastante aumento, siendo muchísimos los que ahora navegan de cargadores y encomenderos, muchos de ellos sin saber escribir ni aún leer, y algunos maestros no saben más que pintar su firma, ¿qué buenas cuentas podrán dar a los interesados? Bien que por lo general no las forman hasta su regreso a España, si es que tienen libros de apuntes, pero si con lo que llevan de su cuenta experimentan algún quebranto en las ventas, no vuelven a España que-

18. AGI. Arribadas. 310. 1720-1813. Impresos, ordenanzas, Reales Cédulas, pragmáticas, decretos, reglamentos, aranceles.

dándose perdidos en América y, por consiguiente, los que los han habilitado, sin los principales que les confiaron”.¹⁹

Recordemos que el comercio, llegados a tierras americanas, era muy complejo. Baste el ejemplo de la ruta de Cartagena, que nos describía el comerciante Juan José Baquero en 1787:

“El río Atrato que desemboca en la costa de Andariel, entre Portobelo y Cartagena, debe ser cerrado con arreglo a las órdenes de nuestros anteriores soberanos, por ser un tránsito que descubre un daño irremediable, con el colorido de conducción de fierro, acero y frutos con comodidad; tenemos en aquellas provincias sobre cincuenta mil negros que han costado muchos millones y en dicho río Atrato se halla un istmo que llaman de San Pablo, este tendrá 3 a 4 leguas de travesía, y de este se va a río de San Juan y suben hasta canoas de 20 tercios en uno y otro río, que desemboca este último cerca del puerto de San Buenaventura en el mar del Sur, y en este último se descubre la provincia de Novita, que se emplearán 2 o 3 días desde el Citará a ella; y a la provincia del Raposo en 4 o 5 días, y 6 a 7 por la costa a la provincia de Ysquandé, que es la de Barbacoa; por cima de la cordillera, se desciende, a los 6 o 7 días a la provincia de Antioquía, y por cima de dicha cordillera, se atraviesa y sale a a ciudad de Cartago; de Cartago, en 8 o 10 días igualmente a la ciudad de Cali y a la de Popayán en 10 a 12 días. Por la banda del sur con terrales y embarcaciones menores estarán desde el río de San Juan en 15 o 20 días en Guayaquil y en 30 o 35 en Lima, porque no salen a la mar, si arrimados a la costa y mar Pacífico. De las bocas del río Atrato a la plaza del Citrá, se ponen en 8 días y desde Jamaica o islas extranjeras se pueden poner en 8 días en la boca del Atrato y hacer prácticos en este río a 1.000 o 1.500 zambos y mulatos que han de hacer este comercio de Cartagena al Citará y tratables a estas gentes”.²⁰

Para ejemplificar el sistema de comercio entre puertos americanos, vemos del Reglamento Provisional que mandó S. M. observar para el establecimiento del Nuevo Correo Mensual que había de salir de España a las Indias-occidentales, el 15 septiembre de 1764. El paquebot salía de La Coruña en derechura a San Cristobal de la Habana, de allí a Puerto Rico, de allí a Monte Christo o al Puerto de Sant Domingo si corrieren nortes, a Ocoa si se propasase o sotaventase. De Monte Christo a Baracoa y por la canal vieja de vuelta a la Habana, o en tiempo de nortes de Santo Domingo a Ocoa, Cuba y Xagua y a La Habana por el cabo de San Antonio. También ira a Veracruz en 10 o 15 días y volverá a La Habana en 25-35. De Veracruz va a Ciudad de México y a Campeche, y desde uno de estos tres a Tierra

19. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. *El libre comercio a examen gaditano. Crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*, Universidad de Cádiz, 1999, p. 208.

20. *Ibidem*, p. 137.

Firme y el Perú. Desde Veracruz se volvía La Habana y por tierra a Trinidad o Xagua por ser puertos con comercio con Cartagena.²¹

La mayor parte de los géneros había que traerlos de los reinos llamados extraños, por lo que para evitar el comercio clandestino había que empezar por competir con los proveedores en España. El gravamen de los intermediarios en los productos extranjeros que llegaban a Cádiz quedaba compensado por la carga fiscal de los españoles, y el recargo sobre éstos de 1778 del 14% para fomentar las fábricas nacionales, lo único que hizo fue elevar el precio de los productos extranjeros enviados desde España y por tanto seguir potenciando el comercio clandestino. El porcentaje de género español y extranjero entre 1797 y 1820 era de 63%-37%.

El Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778, en Madrid, en la Imprenta de Pedro Marín, decía: "Con ningún motivo se han de poder mezclar, confundir ni suplantar los efectos y manufacturas de España con las extranjeras, poniéndolas en unos mismos fardos, baúles o pacas, o emboltorios; y los que incurriesen en semejante delito sufrirán irremisiblemente las penas de confiscación de quanto les perteneciere en los Buques y sus cargazones; la de cinco años de presidio en uno de los de África; y la de quedar privados para siempre de hacer el comercio de Indias".²²

El 28 de febrero 1789 se aprobó que pudieran embarcarse géneros extranjeros de lícito comercio hasta la tercera parte del valor total de cada cargamento, y a beneficio de las fábricas nacionales y para promover la salida de sus manufacturas, que la embarcación que completara su carga de frutos y géneros españoles disfrutara del alivio de la rebaja de un diez por ciento de los derechos que adeudaran las manufacturas nacionales a la salida de España, y otro tanto en el de almojarifazgo a su introducción en América, sin perjuicio de las mayores gracias que se resolvieran conceder al comercio de Islas y puertos menores.²³

Muchas son las peticiones que en este sentido se alzaron ante el Juzgado de Arribadas de Cádiz. En Madrid, el 21 de diciembre de 1790: "No ha condescendido el Rey a la instancia de Josef Ygnacio de Yriarte, que VS ha remitido con fecha de 10 de este mes, en que haciendo relación de los frutos y manufacturas del Reino que tiene ya a bordo de su Paquebot El Buen Jesús destinado para la Guayra, solicita permiso para completar su carga con efectos extranjeros, sin sujeción a la mitad del valor de los españoles". Y en la misma ciudad, el 10 de julio de 1790: "Enterado el Rey de la instancia de don Ignacio Pica capitán de la Polacra Ntra. Sra. del Carmen,

21. AGI. Arribadas. 309 A. 1745-1804. Impresos, ordenanzas, Reales Cédulas, pragmáticas, decretos, reglamentos, aranceles.

22. Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778, en Madrid, en la Imprenta de Pedro Marín art. 18, p. 23-24.

23. AGI. Arribadas. 309 B. 1674-1817. Impresos, ordenanzas, Reales Cédulas, pragmáticas, decretos, reglamentos, aranceles, ordenanzas del Colegio de San Telmo.

que solicita permiso para cargar en este puerto la parte de los efectos extranjeros correspondientes a los nacionales que con destino a Veracruz conduce registrados desde Barcelona en dicho buque".²⁴

El libre comercio perjudicó a la naciente industria moderna, promovió los sectores más anclados en el pasado y antepuso los derechos fiscales de la Corona a una acción coherente de fomento, porque no tuvo objetivo prioritario potenciar o frenar una industria u otra, sino recuperar el control de la Carrera de Indias, promoviendo la participación de los comerciantes de las distintas regiones españolas en el tráfico ultramarino.²⁵

En este sentido actuó la Real Instrucción de 16 de octubre de 1765, autorizando el comercio directo de Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Cádiz, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona con las islas de Barlovento; la Real Orden de 9 de julio de 1770 incorporando el Yucatán y Campeche al área de comercio libre; la Real Orden de 17 de enero de 1774, que desbloqueaba el tráfico intercolonial en el Pacífico entre Nueva España, Tierra Firme, Santa Fe y el Perú; el Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de 12 de octubre de 1778, con las habilitaciones de Palma de Mallorca, Alfaques de Tortosa, Almería, Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires en el Río de la Plata; o los Reales Decretos y Reales Ordenes de febrero de 1789 habilitando Veracruz, La Guaira, Omoa, Trujillo, San Juan de Nicaragua, Pesacamayo y Guanchaco.²⁶

Los puertos de Alfaques de Tortosa, Alicante y Málaga sólo incorporaron pequeñas partidas en buques que ya iban casi totalmente cargados de Barcelona, por lo que no desarrollaron una actividad económica independiente. Los buques del comercio libre salían con las bodegas medio vacías para cargar en la costa poniente catalana frutos y caldos, e incluirlos en un segundo registro en Málaga y un tercer registro en Cádiz para cargar sobretodo artículos extranjeros de reexportación.

Aunque el 17 de mayo de 1810, con impresión en la Isla de León, el Consejo de Regencia dictó una Real Orden permitiendo el comercio franco puramente activo con Inglaterra, Portugal y sus colonias, pudiendo tomar géneros y llevarlos a América, excepto los estancos, esta Real Orden fue abolida el 22 de junio por el Consulado de Cádiz. Una ola de gracias y permisos especiales desde 1814 hicieron práctica la utilización de buques extranjeros, pero los puertos valencianos no fueron por ello beneficiados. Veamos como fue el propio deseo de los comerciantes el que Cádiz siguiera concentrando el comercio de Indias. En la Real Orden encuesta de 19 de octubre de 1787, o más bien en las respuestas recopiladas en 1789, encon-

24. AGI. Arribadas. S10. 129. 1763-1815. 1787-1815. Permisos de registros.

25. MARTÍNEZ SHAW, Carlos. "El libre comercio y Cataluña: contribución a un debate". En BERNAL, *Op. Cit.*, p. 44.

26. DELGADO RIBAS, Josep María. "El modelo catalán dentro del sistema de libre comercio (1765-1820)". En BERNAL, *Op. Ci.*, p. 54.

tramos una opinión unánime:²⁷ J. A. Gutierrez de Palacios, uno de los comerciantes de Cádiz opinaba que “Cataluña, Valencia y Málaga que deben ser acopiados con anticipación con este de Cádiz”. A. D. G, no sabemos más de este comerciante, por su parte decía que “En nuestra situación y comercio debe ser la plaza de Cádiz (cuyo puerto y bahía parece que construyó la naturaleza para cabeza del comercio de nuestras indias) donde se reúnan los cargues, retornen y repartan los frutos. Aquí deben venir las demás provincias a hacer sus respectivas ferias y a proveerse de los frutos que le convenga”. Además, la necesidad de utilizar pequeñas embarcaciones en la costa levantina, reforzaba estas opiniones. I. De Aguirre opinaba que “las embarcaciones chicas producen cortísimos aprovechamientos, de que proviene el ir mal carenadas y pertrechadas” y que “cuando se habla de las fábricas, se piensa en promocionar las del interior, alejadas de la costa, porque al no ver los productos extranjeros no copian, y porque las fábricas de Cataluña y Valencia y de las demás fábricas conocidas tienen toda su salida garantizada”, y P. Martínez de Murgia consideraba “que los registros para la Nueva España no deben bajar ninguno de 360 toneladas ni subir de 420 porque en estos portes pueden soportar dos pilotos buenos, contra maestre, capellán, cirujano, etc... Los pilotines, que es lo que sufren las embarcaciones chicas que en abundancia andan al comercio libre, hallarán ascenso a estas (...) quedando los navíos de mas porte para la navegación del sur y Buenos Aires y las más chicas para el comercio libre de los demás puertos”.

Los miembros de la Junta Particular de Examen respondieron que ningún registro bajara de 250 toneladas ni pasase de 450, exactísimamente arqueadas: “Los buques de menor porte que han salido para la América muchos han presentado una catástrofe de quebrantos. Las cualidades de estas embarcaciones, miserablemente reconocidas, ha sido a proporción de los bajos precios con que se adquirían por compras. La dotación de Cámara se ha compuesto de oficiales inexpertos en sus respectivas plazas; con las de capitanes y maestros proporcionan los buques menores ocupar personas que carecen aún de los primeros rudimentos anexos a sus encargos (...) no tienen ensanche las expediciones menores para ponerlas a la dirección de un piloto de conocido crédito, contra maestros y guardianes (...) la falta de cirujano causa contra la humanidad ruinas muy atendibles pero mayor desconsuelo la de capellanes (...) El corto importe de sus fletes y aprovechamiento no puede alcanzar a costear las carenas, respetos, dotación y rancho (...) a la sombra de los dos tercios que pueden tomar con permiso del Consulado, socorren sus primeras necesidades (...) y de todo viene a seguirse otro tropel de responsabilidades con que llegan a su destino, si antes no han chancelado en la mar sus obligaciones.”²⁸

27. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *Op. Cit*, pp. 70-93.

28. *Ibidem*, p. 81.

Estas respuestas se mandaron desde el consulado gaditano el 8 de abril de 1788 al ministro de Marina e Indias, el bailío Antonio Valdés.

En el control del comercio a América antes de 1778, Cádiz alcanzó el 76% del total de la carrera, lo que no variaría sustancialmente. El control del comercio en destino resulta con el siguiente porcentaje: Veracruz 35%, Venezuela 10%, Cartagena (Nueva Granada) 8%, Pacífico Sur 33%. En cuanto al comercio recibido: Cádiz 84%, La Coruña 7%, Barcelona 4%, Santander 2'6%, Málaga 1'3%, otros 1'4%.²⁹

Valencia sólo exportó el 0'067% del total del comercio a Ultramar desde su puerto, en un cálculo del total del periodo estudiado. El desglose de los puertos de destino de este periodo resulta como sigue: Veracruz 51'44%, La Habana 5'32%, Santiago de Cuba 0'11%, Puerto Rico 1'01%, Campeche 0'28%, Honduras 3'12%, Omoa-Trujillo 0'31%, Portobello 0'41%, Cartagena 1'37%, Río Hacha 0'11%, Santa Marta 0'57%, Maracaibo 0'38%, Cumaná 1'22%, La Guaira 3'97%, La Guaira-Puerto Cabello 0'07%, Guayana 0'15%, Montevideo 9'4%, Buenos Aires 1'69%, Montevideo-Buenos Aires 0'1%, Callao 13'52%, Callao-Guayaquil 0'27%, Puertos del Mar del Sur 0'29%, Manila 0'12%, Valparaíso 0'36%, Valparaíso-Arica-Lima 2%, Cartagena-Portobello-Santa Marta-Río Hacha 0'01%, Puerto Rico-Caracas-La Guaira 0'02%, Puerto Rico-La Guaira 0'01%, Montevideo-Lima 0'55%, Cumaná-La Guaira 0'10%, Puerto Cabello 0'17%, Maracaibo-Cumaná 0'02%, Arica 0'19%, La Habana-Puerto Rico 0'025%, Trinidad 0'01%, San Blas 0'26%, Santo Domingo 0'004%, Caratagena-Santa Marta 0'01%, Arica-Lima 0'45%, Arica-Lima-San Blas 0'06, y Lima-Manila 0'01%. Por regiones: Nueva España 55'36%, Cuba 5'45%, Otras islas del Caribe 1'04%, Nueva Granada 2'71%, Venezuela 6'10%, Río de la Plata 11'47%, El Pacífico 17'44%.

Una vez en América las contratas de fletamiento entre cargadores y capitán de buque fijaban los periodos de estancias en los puertos coloniales, para que el fletador tuviera el tiempo suficiente de colocar sus mercancías, y retornar con el producto de su venta. El patrón aprovechaba este lapso para realizar viajes de corta duración entre los puertos americanos, por cuenta de otros cargadores. Estos últimos viajes entraban en competencia con los propios comerciantes americanos, tal y como revela la denuncia del Marqués del Castillo de San Felipe, desde Cádiz, el 27 de agosto de 1790:

“(...) Marqués del Castillo de San Felipe vecino de esta ciudad (...) expone: que interesándole como buen vasallo el bien general del estado, y del comercio de esta península con los dominios de la América; no puede menos que hacerse presente el grande abuso que se ha introducido en contravención de las leyes de SM

29. FISHER, Robert J. *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*. Banco de España, Madrid, 1993.

de comerciar directamente con estos reinos los vecinos de aquellos, aprestando embarcaciones que cargan con preferencia por sus connotaciones a las que se habilitan desde estos dominios, en donde se les permite abrir registro para retornar cargados con los mismos términos que los buques de la metrópoli; de que resulta el considerable perjuicio que puede considerarse la alta penetración de otros que si no se corta de raíz esta tolerancia, no tardaría mucho tiempo en que los americanos hagan todo el comercio con sus propios bajeles.

Además de la ruina tan patente que experimentará el comercio de la metrópoli; ¡que consecuencias tan infaustas se le pueden venir al Estado en general, si esta franca navegación se permitiese a los americanos, y aumentasen su marina en términos que tuviese una suma decadencia la mercantil de España! (...) (refiriéndose a los buques en Lima) todos estos tres buques han hecho un gravísimo perjuicio a los que desde España han emprendido su viaje a expensas crecidísimas con el objeto de poder compensarlas en el de ida y vuelta; pero particularmente el último que a llegado, ha perjudicado con sumo exceso a los buques que allí se hallaban; pues habiendo arrastrado con la mayor parte de frutos y caudales que había, ha sido preciso que se queden hasta otro año para ver si mejoran su suerte el navío de don Juan Valdés y Requesens, y el nombrado la Mexicana; y habiendo solicitado el primero hacer en su derrota viajes a los puertos intermedios del Reino para conducir frutos y efectos, y hacer menos gravosa su detención, se le ha negado exponiendo que aquel comercio es privativo de los naturales del reino" (La resolución, de A. Gardogui, en Cádiz a 19 de octubre de 1790, será que no se permitan licencias a los americanos para comerciar con la metrópoli y que los barcos americanos carguen los sobrantes de los de la península, al menos en el caso concreto expuesto).³⁰

A partir de la década de 1780 se fue suprimiendo paulatinamente el sistema de flotas y ferias y el antiguo método impositivo de palmeo, por el que se pagaba por volumen, independientemente de las mercancías que contuviera el fardo, primándose con ello la remisión de aquellas que fueran de alto valor y escaso volumen (todo lo contrario que la loza y los azulejos) por otro nuevo *ad valorem*, para agilizar los trámites, además de aumentar los ingresos y evitar el fraude.³¹

El bloqueo atlántico impuesto por los enfrentamientos hispano-británicos sirvió de campana protectora de los obrajes, fábricas y talleres americanos, pero no obstante, fue el contrabando interamericano el más grave problema, en cuanto a la competencia sobre los productos de la Carrera de Indias. Así se deduce ya en 1771 del informe que con fecha de 31 de di-

30. AGI. Arribadas. S10. 129. 1763-1815. 1787-1815 Permisos de registros.

31. PÉREZ HERRERO Pedro. *Comercio y mercados en América Latina*. Mapfre, Madrid, 1992, p. 232.

ciembre remitió José Gálvez al Virrey de México Antonio Bucanelli:

“(...) la renta (de Puebla) que se defrauda notablemente por o extendido de la población, y las muchas entradas que tiene por todas partes (...) los muchos contrabandos (sic) que se introducen en México por la facilidad que prestan sus estrechas acequias y su grande extensión pierde el Derecho Alcavala las considerables sumas que debieran pagar todos los oficios mecánicos y tiendas que se llaman mortiras (sic) Si no hubiesen quedado injustamente libres de esta contribución desde el año 1756 en que el señor Marqués de las Amarillas quitó el derecho de rentas pues conforme a las leyes y ordenanzas no deben regularse de aquella clase las que hacen menudamente los artesanos y tenderos menores y la multitud de manufacturas y otros efectos que se fabrican dentro de esta ciudad (...) por no haber en México una Depositaria General ponen los tributos grandes cantidades de dinero en poder de particulares y comerciantes que se utilizan de ellas en sus negociaciones y no pocas veces contribuyen a que se dilaten las instancias para no desacerse de los depósitos”.³²

LA COMPETENCIA

Abordemos ahora la competencia que supuso para la cerámica de otras zonas y especialmente la sevillana, la incorporación de la fabricación valenciana. Comencemos con los productos con los que se comerciaba en general: los legajos de Indiferente General del archivo de Indias sólo mencionan “géneros y frutos” en el caso de las exportaciones de ida, por lo que es necesario recurrir a la consulta de Arribadas. Sólo las notas de las expediciones de La Coruña incluyen con relativa frecuencia algún detalle de los cargamentos, muchos de ellos con mercancías catalanas como el vino de Cataluña y vino de Málaga (recogido al pasar), aguardiente, vinagre, pasas, aceite, aceitunas, pequeñas cantidades de malvasía y rosolís catalanes, baúles, cajones y fardos de mercaderías catalanas, papel y cerámica de varios tipos. También en la Coruña se embarca cerámica de la zona, junto con jarcias. Son barcos catalanes que hacen escala en La Coruña antes de partir.

La carrera de Indias en el periodo que nos ocupa fue muy desigual. Las guerras, las oleadas de ataques piratas o la propia fluctuación del tráfico marítimo dieron lugar a temporadas casi estériles.³³ Los buques que salieron del puerto de Cádiz para las Indias, desde 1 de enero de 1804 hasta 31 de diciembre de 1816, fueron: 1804: 191, 1805: 60, 1806: 33, 1807: 58, 1808: 76, 1809: 215, 1810: 183, 1811: 109, 1812: 76, 1813: 134, 1814: 85, 1815: 238, 1816: 106.

32. AGI. Arribadas. 308.4. México, 31 de diciembre de 1771.

33. AGI. Arribadas. 361. 1804-1822. Cuadernos de registro de entrada y salida de navíos.

Estas cifras ejemplifican claramente el efecto de la guerra hispano-inglesa iniciada en 1796 y su parentesis entre 1802 y 1804, así como su reactivación hasta 1808, año de la invasión francesa y de la inversión de las alianzas; la crisis bélica europea hasta 1814, y la confusión política en las zonas de España no ocupadas por los franceses, especialmente entre 1809 y 1813; así como las independencias iniciadas en la década de 1810 que dominarán toda la década siguiente.

Los buques que entraron en este puerto procedentes de Indias, desde 1 de enero de 1804 hasta 31 diciembre de 1816, fueron: 1804: 213, 1805: 5, 1806: 17, 1807: 16, 1808: 31, 1809: 262, 1810: 237, 1811: 133, 1812: 93, 1813: 105, 1814: 122, 1815: 133, 1816: 151.

Los destinos americanos más comunes en las dos primeras décadas del ochocientos eran: Veracruz, Buenos Aires, Cartagena de Indias, Montevideo, La Guaira, Trinidad de Cuba, La Habana, Honduras, Puerto Rico y Maracaibo. Como muestra vid cuadro nº 1.³⁴

Cuadro 1. REGISTRO DE BUQUES DE SALIDA

Todos corresponden al año 1809. Sólo se inspecciona la tripulación y el pasaje. No aparece la carga ni el motivo del viaje.

| TIPO DE BARCO | DENOMINACIÓN | PUERTO DE DESTINO |
|---------------|---|---------------------|
| Fragata | San José el Volador | Buenos Aires |
| Bergantín | San Juan Bautista | Cartagena de Indias |
| Fragata | Sano Cristo del Buen Viaje | Veracruz |
| Fragata | Ntra. Sra. del Rosario, la Nueva Mahonesa | Veracruz |
| Fragata | El Dulce Nombre de María | Cartagena de Indias |
| Corbeta | San Josef, La Palas | Montevideo |
| Barca | Nueva Atrevida | Veracruz |
| Fragata | Santa Ana, la Dido | Veracruz |
| Fragata | Ntra. Sra. del Pilar, Ana M ^a | Veracruz |
| Polaina | Ntra. Sra. de Puerto Salvo | Montevideo |
| Barca | Ntra. Sra. de la Consolación, La Ventura | Veracruz |
| Barca | Ntra. Sra. de Regla | Veracruz |
| Fragata | Ntra. Sra. de Regla | Veracruz |
| Corbeta | La Baronía | Montevideo |
| Falucho | Santa Bárbara | La Guaira |
| Fragata | La Havanera | Montevideo |

34. AGI. Arribadas. 196. 1809. Testimonios de revisión de navíos antes de la salida y en su llegada al puerto de Cádiz. Incluye también licencias de embarco a gente, hasta 1819.

| | | |
|-----------|--|----------------------|
| Fragata | Ntra. Sra. de los Dolores | Montevideo |
| Fragata | La Hernando | La Guaira |
| Fragata | Nueva Amable | Veracruz |
| Goleta | Isabel | La Guaira |
| Bergantín | Ntra. Sra. de Belén | Trinidad de Cuba |
| Fragata | Natividad | La Habana |
| Bergantín | San Luis el Sirena | Honduras |
| Bergantín | El Bombón, alias el Descaro | Veracruz |
| Fragata | Santander, alias los Martínez | Veracruz |
| Fragata | San Juan Bautista, alias la Oliva | Veracruz |
| Corbeta | San Juan Bautista, alias la Boladona | Veracruz |
| Bergantín | General Blat | Puerto Rico |
| Fragata | La Partona | La Habana |
| Fragata | Ntra. Sra. del Patrocinio, la Andaluza | Veracruz |
| Fragata | San Sebastián | Puerto Rico |
| Fragata | Ntra. Sra. la Vella | La Guaira |
| Bergantín | Amigo Fiel | Veracruz |
| Fragata | San Pedro y San Pablo | Veracruz-Campeche |
| Fragata | María Josefa | La Habana |
| Barca | San Juan Bautista | La Guaira |
| Barca | Ntra. Sra. del Carmen | Veracruz |
| Goleta | Ntra. Sra. del Carmen, la Dichosa | La Habana |
| Bergantín | Ntra. Sra. de las Mercedes | La Habana |
| Fragata | Purísima Concepción, la Fraternidad | Veracruz |
| Goleta | Ntra. Sra. del Carmen | Maracaybo |
| Fragata | General Palafox, la Zaragozana | Veracruz |
| Barca | Ntra. Sra. del Carmen | Puerto Rico |
| Barca | Ntra. Sra. de las Mercedes | Puerto Rico |
| Barca | San Antonio | Puerto Rico |
| Bergantín | San Francisco de Paula | La Habana-P. Cabello |
| Bergantín | San Juan Bautista | La Habana |
| Fragata | La Brillante Rosa | Veracruz |
| Goleta | Lidia | Maracaybo |
| Bergantín | Brígida | La Guayra |
| Barca | Rosario | Veracruz |
| Goleta | Venturosa | La Guayra |

| | | |
|-----------|------------------------------------|-----------|
| Corbeta | Intrépida | Veracruz |
| Bergantín | Jesúa, María y José | La Habana |
| Barca | Isabelita | Veracruz |
| Bergantín | El paquete de Veracruz | Veracruz |
| Fragata | Junta Central | La Habana |
| Bergantín | Soberano | La Guayra |
| Fragata | Nicaragua | La Habana |
| Fragata | Invicta España | Veracruz |
| Barca | Ntra. Sra. del Carmen, la Venus | Veracruz |
| Fragata | San Fernando | Veracruz |
| Fragata | Ntra. Sra. de Belén, alias Patasco | Veracruz |

De estos puertos procedían mercancías compuestas principalmente por materias primas, como el palo de Campeche, el añil y la grana, el algodón, la quina y los cueros, además de los minerales, especialmente el oro, la plata, el cobre y el estaño, y por supuesto el cacao y el azúcar. Vid Cuadro nº 2, correspondiente a la revisión de navíos a la llegada al puerto de Cádiz, en 1809.³⁵

Cuadro 2

| TIPO BARCO Y FECHA DE REGISTRO | NOMBRE | PROCEDENCIA | CARGA |
|--------------------------------|--|----------------|--|
| Goleta. 25-8 | La Feide | La Guaira | Cacao y palo de Campeche. |
| Bergantín. 22-8 | San Fco. De Asís | La Habana | Azúcar, añil, café y palo de Campeche. |
| Fragata. 29-8 | Ntra. Sra. del Carmen | Lima | Cacao, cobre, algodón, cascarilla, lana de vicuña. |
| Fragata. 31-8 | Ntra. Sra. del Carmen, alias la Nueva Paloma | Puerto Rico | Café y cacao. |
| Fragata. 25-8 | Antonio de Pavía | Buenos Aires | Cueros vacunos, quina, cobre, estaño, plata y oro. |
| Fragata. 4-9 | La Feliz | Veracruz | Palo de Campeche, estaño, cueros curtidos, azúcar, añil, grana, vainillas, quina, pimienta, zarzaparrilla, cacao, plata. |
| Goleta. 29-8 | El Fernando | Cuba | Quina, azúcar, cigarros, café. |
| Goleta. 29-8 | El Riesgo | Puerto Cabello | Algodón, añil, cacao. |
| Goleta. 29-8 | La Elisa Ana | Puerto Rico | Café, cacao, azúcar, cueros al pelo. |
| Barca. 29-8 | La Zaragozana | Veracruz | Añil, grana, azúcar, cacao y pringa |
| Barca. 29-8 | La Fidelidad | Matanzas | Grana, granilla, añil, pringa de Xalapa, azúcar, vainillas, piedra de mina, yesca y palo de Campeche. |

35. *Ibidem*.

| | | | |
|------------------|--|------------------------------|--|
| Fragata. 31-8 | Nuestra Señora de las Mercedes | Montevideo | Cueros al pelo, curtidos, lana de cordero, de vicuña, cueros de guanaco, barras de cobre, palo de tinte, 4000 pesos en caja de soldada. |
| Barca. 25-8 | Nuestra Señora del Rosario | Veracruz | Grana al flete, añil, cajones de achiote, sacas de cacao, azúcar, cobre y 90000 pesos fuertes. |
| Fragata. 4-9 | La Bien Aparecida | La Habana | Azúcar, cacao, añil, palo de Campeche. |
| Fragata. 11-10 | La Mariana, alias La Veloz | Veracruz | Azúcar, purga de Jalapa, zarzaparrilla, cacao, quina, grana, granadilla, añil, 21 piezas de varias maderas y 217470 pesos fuertes. |
| Javeque. 11-10 | San Fernando y Animas | La Guaira | Cacao, añil y 5366 pesos fuertes. |
| Fragatas. 16-10 | San Miguel La Nueva y San Josef La Veloz | Lima | Cascarillas, cacao, cobre y pesos fuertes. |
| Fragatas. 16-10 | San Josef La Nueva y Nuestra Señora del Camino, La Menor | Montevideo | Cacao, añil, café... |
| Goleta. 16-10 | Nuestra Señora del Carmen | Puerto Cabello | Cacao, añil, café... |
| Bergantín. 8-10 | Eugenia | La Guaira | Cacao, añil, café... |
| Goleta. 9-9 | La Amistad | Puerto Cavello | Cacao y añil. |
| Fragata. 11-9 | Santa Rita, la Hermenegilda | Montevideo | Cueros al pelo, algodón, lana de vicuña, chuzas de cascarilla, cueros de lobo, pieles de tigre, cobre, estaño, plata. |
| Bergantín. 11-9 | Buen Jesús | Montevideo | Cueros al pelo, plata. |
| Fragata. 11-9 | El Despacho | Veracruz | Grana, granilla, añil, azúcar, pimienta, cacao, quina, pringa de Jalapa, zarzaparrilla, café, aceite de palo, pandas de plomo, cueros curtidos, palo de Campeche, pesos fuertes y plata acuñada. |
| Javeque. 8-9 | Ntra. Sra. De la Soledad | Puerto del Orinoco | Algodón, añil, cacao y caoba. |
| Bergantín. 20-12 | San Am ^o | La Habana | Quina, tabaco, soldadas. |
| Bergantín. 30-9 | Guillermo Fiz | La Habana | Cueros al pelo, cobre, cacao. |
| Fragata. 7-9 | M ^a Josefa | Montevideo | Cebo, lana de carnero, pellones de Chile, pesos fuertes y soldada. |
| Bergantín. 12-9 | San José el arrogante | Trinidad de Cuba y La Habana | Azúcar, cueros, palo y quina. |
| Paveque. 22-7 | Sto. Cristo del Grao | La Guaira | Cacao y añil. |
| Fragata | La Diamante | Montevideo | Quina, carne tazajo, lenguas y pesos. |
| Goleta. 27-7 | Ntra. Sra. Del Carmen | Buenos Aires | |
| Navío. 18-8 | San Fulgencio | Lima | Plata, oro, cobre, estaño, cascarilla, miel de caña. |
| Goleta | Isabel | La Habana | Azúcar, Carey, cueros, cigarros, palo. |
| Fragata. 3-8 | Las Ánimas | | |
| Fragata. 7-8 | Purísima Concepción, la Catalana | Cartagena de Indias | Plata, quina, algodón, cueros al pelo, café. |
| Fragata | Ntra. Sra. de los Dolores | La Habana | Azúcar, tabaco, palo de Campeche, |
| Polacra. 11-8 | San Cristobal | Veracruz-La Habana | cigarros, pesos fuertes. |
| Tabaque | Ntra. Sra. del Carmen, el Occidente | La Guayra | Cacao, añil, café |
| Gabarra. 20-7 | Ntra. Sra. de la Bella | | |
| Bergantín 25-7 | La María, la Estrella | Buenos Aires | Chulas de Cascarilla, lana, cueros al pelo, pesos fuertes |

| | | | |
|-------------------------|--|-----------------------------|--|
| Fragatas. 7-7 | Sta. Rosa Sta. Ana, la Humildad | Montevideo | Cacao, cascarilla, lana, oro, pesos fuertes, soldada. Cueros de novillo al pelo, cueros de caballo al pelo, pacas, lana de carnero, manguetas de cebo, galápagos de cobre, chapas de astas, pesos fuertes, plata y oro. |
| Bergantín. 31-7 | San Vicente Ferrer | Buenos Aires | Cueros de novillo, de potros, cascarilla, cobre. |
| Bergantín. 31-7 | Nueva Ntra. Sra. del Carmen, el Bolador | Montevideo | Cacao, cascarilla, cueros, pesos fuertes y soldada para Málaga. |
| Fragata. 24-7 | Virgen del Carmen, la Vicenta | La Habana | Azúcar, zarzaparrilla, café, pesos de registro y soldada. |
| Barca. 18-7 | Ntra. Sra. del Carmen, la Atrevida | Veracruz | Grana, añil, azúcar, palo de Campeche, reales de registro. |
| Corbeta. 4-7 | San Juan Bautista, la Voladora | Veracruz | Grana, granilla, añil, quina, cacao, pimienta, palo de tinte, pesos de registro. |
| Bergantín. 21-8 | La Tavel? | La Guayra | Cacao, añil, café, cueros vacunos al pelo, cobre, palos de evano, Gazeado, Guayapan y Campeche, carey, una Paca de Calaguacala? |
| Fragata. 9-8 | Ntra. Sra. Begoña | Montevideo | Cobre, estaño, cueros al pelo, cueros de potro, cueros de carnero, peliones de Chile, cascarilla, cacao, lana de carnero, plumeros. |
| Bergantín-polacra. 9-8 | San José el Volador | La Guayra | Cacao. |
| Barca. 9-8 | Sto. Cristo del Grao, la Bonita | La Guaira | Cacao, añil. |
| Goleta. 11-8 | El Desengaño | Puerto Cavello | Cacao, añil. |
| Bergantín. 11-8 | San Miguel II | Golfo de Honduras-La Habana | Añil, botijas castellanas de bálsamo negro, palo de tinta de Campeche, zarzaparrilla, galápagos de cobre, mechas de papellito, bainillas, botellas de Bachamizo?, plata acuñada, pesos fuertes, oro y plata. |
| Barca. 11-8 | Ntra. Sra. La Bella | Veracruz | Añil, grana, azúcar, granilla, grana, bainillas, palo de Campeche, pesos fuertes, plata labrada. |
| Bergantín-polacra. 11-8 | Virgen del Carmen | La Guaira | Cacao, añil. |
| Fragatas. 29-7 | Ntra. Sra. del Carmen, la Ermosa Americana Preciosa Catalana | Veracruz-La Habana | Cobre, azúcar, añil, carey, zarzaparrilla, Peale, dulce, palo de Campeche, pesos. Azúcar, grana, palo, tinte, quina, zumba, balaba, cacao, pesos y soldada. |
| Bombarda. 28-7 | Santa Bárbara | Honduras-La Habana | Añil, azúcar. |
| Fragata Goletas 31-7 | La Fraternidad Ntra. Sra. de la Merced, el Carlos La Sacra Familia | La Guayra | Cacao, añil, café. |
| Polacra. 1-8 | Ntra. Sra. del Carmen | Cumaná | Café. |
| Polacra. 2-8 | San Antonio | La Guaira | Cacao, añil. |
| Bergantín. 15-8 | Destino Feliz | Montevideo | Cueros al pelo, cascarilla, cavallos, calaguala, chapas de astas, pesos fuertes en plata y oro. |

| | | | |
|-----------------|-----------------------------------|--------------------|---|
| Bergantín. 13-8 | El Federico | La Guaira | Añil, café, azúcar, cacao. |
| Fragata | Rosa | La Habana | Azúcar, palo tinte, cigarros. |
| Polacra. 13-8 | Nuestro Deseado Fernando VII | | |
| Polacra. 13-8 | Ntra. Sra. del Carmen | Veracruz-La Habana | Azúcar, cacao, zarza, quina, añil, cueros, pimienta, pesos y soldada. |
| Corbeta. 13-8 | La Rosalía | Veracruz | Azúcar, palo, pimienta y pesos. |
| Bergantín. 14-8 | Presidente Saabedra, el Telégrafo | La Guayra | Cacao, añil. |
| Barca. 14-8 | Santo Cristo del Grao | Veracruz | Grana, granilla, polvo de grana, añil, cacao de guayaquil, purga de Jalapa, carey, azúcar, palo de Campeche, plata labrada, pesos en plata acuñada. |
| Bergantín. 14-8 | Santísima Trinidad | La Habana | Azúcar, cueros, palo de Campeche, soldadas. |
| Bergantín. 16-6 | Ntra. Sra. de la Regla | La Habana | Azúcar, zarzaparrilla, café, palos de Campeche. |
| Javeque. 5-9 | San Francisco de Asís | La Habana | Azúcar, cueros al pelo, palo de tinte. |
| Barca. 6-9 | La Carmelita | La Guayra | Cacao, añil. |
| Bergantín. 6-9 | José y María | Orinoco | Cacao, café, añil, algodón, tesina? de algarrobo, quina en cáscara, extracto en lámina, aceite de palo, tuelas, cueros, caobas. |
| Fragata. 31-8 | El Neptuno | Montevideo | Cueros al pelo, para forros, galápagos de cobre, pesos fuertes. |
| Corbetas. 18-8 | La Fortuna Nueva Dolores | Veracruz | Grana, añil, azúcar, quina, pimienta, cacao, copal, zarza, plomo, palo de campeche, plata labrada, medallas de oro, plata acuñada. |
| Bergantín. 25-8 | La Carlota | Montevideo | Cueros al pelo, chapas de astas de novillos, clines y plumeros. |
| Bergantín. 25-8 | Ntra. Sra. Guadalupe | La Guayra | Cacao, café, algodón, añil. |
| Fragata. 25-8 | La Isabela | La Habana | Tabaco en vaina, cigarros, azúcar, quina, café, añil, palo gazeado y guayacán. |

La procedencia de los navíos que entraban en Cádiz, no procedentes de la América hispana era mayoritariamente levantina. Vid Cuadro nº 3 con el listado semanal de los buques entrados en Bahía (Cádiz), el 28 de noviembre de 1819 (nº 48).³⁶

Cuadro 3

| BARCO | NOMBRE | PROPIETARIO | PROCEDENCIA | CARGA | DESTINO |
|-----------------|---------------------------|--------------------|-----------------------|--|------------------|
| Polacra Sarda | Ntra. Sra. del Carmen | Julio Iceto | Génova, Gibraltar | Harina, arroz, frijoles, manteca, bacalao, pasas, avellanas... | No indica |
| Parache Español | Ntra. Sra. del Carmen | Francisco González | Villanueva, Cartagena | Vino | Agustín Angueira |
| Goleta Polacra | Ntra. Sra. de los Ángeles | Fabio Plans | San Felu, Málaga | Vino | Antonio Coma |

36. *Ibidem*.

| | | | | | |
|---------------------|-------------|-----------------|--|--|---------------------------|
| Goleta Polacra | San Antonio | Manuel Guach | Gibraltar | Tocino | No indica |
| Bergantín americano | Francis Ann | William Goteman | Nueva York | Palos y tablas de caoba de Santo Domingo, duelas de pipa de barril | DFX Harmosy |
| Polacra otomana | Alejandro | Jorge Juan | Idra, Marsella, Alicante, Cartagena, Algeciras | Trigo | José M ^a Giove |
| Quedremarín | No indica | No indica | Levante español | No indica | No indica |
| Místico | No indica | No indica | Levante español | No indica | No indica |
| Laud | No indica | No indica | Poniente | No indica | No indica |
| Tártaro | No indica | No indica | Levante | No indica | No indica |
| Jareque | No indica | No indica | Levante | No indica | No indica |

Los productos más usuales con los que se comerciaba eran los siguientes:

Géneros del Reino: terciopelo, damasco, raso, sedas, paños de hilo, pañuelos bordados, tafetán, chupas, chalecos, vestidos de seda de señora, mantillas de Gavá, charrateras de oficiales, cortes de zapatos, medias de seda, sombreros, cintería y listonería de seda, gasas con flecos, cajones de libros, aceite, vino, encurtidos, aceitunas, anchoas, vinagre, medicinas, papel, almendras, aguardiente, jamón, chorizos, cartolina, fideos...

Géneros extranjeros: platillas, bretañas, bramante crudo y florete, estopillas olanadas y clarín, canela de Holanda, listados de Flandes, sem-piterna, acero, vidrios, mercería, perdurables, rompecoches, medicinas...

En cuanto al comercio de loza, la sección de Arribadas del Archivo de Indias indica claramente la diferencia entre la loza embarcada y registrada en los barcos que llegaban hasta Sevilla, y por tanto mayoritariamente sevillana, y la del resto de España, donde se indica en algunos casos su procedencia valenciana o alcorina, y que llegaba en pequeños barcos y se registraba en Cádiz. Cuadros n^o 4 y 5.³⁷

37. AGI. Arribadas. 358A. Años 1801-1808. Copias de notas de cargas de los buques salidos para Ultramar. Archivo de notas de carga que conducen a Ultramar los buques de comercio y de guerra. Normalmente se trata de alimentos, ropa confeccionada y paños, distinguiendo el género del Reino del extranjero. Del extranjero suelen cargarse tejidos, medicinas, mercería y vidrios. La carga de ladrillos está en relación con el lastre de una óptima línea de flotación.

Sólo se indica la carga de loza o similares.

AGI. Arribadas. 358B. Años h. 1822. Copias de notas de cargas de los buques salidos para Ultramar. Archivo de notas de carga que conducen a Ultramar los buques de comercio y de guerra.

Cuadro 4

| DATA | BARCO | NOMBRE | DESTINO | DUÑO | MAESTRE | CARGA |
|----------|-----------|---|--|---|-----------------------------|--|
| 11-12-01 | Polacra | Ntra. Sra. del Buen Viaje | La Guayra | Miguel Carreras, Juan Fontanilly | Feliz Andrés | 300 d. de loza |
| 29-01-02 | Fragata | Ntra. Sra. del Rosario, la Paz | La Habana | José Ángel de Ymar, Torre Hermanos (apoderado) | Francisco Irión | 300 d. de loza, 6 millares de ladrillos Género extranjero: 300 d. de loza y pedernal |
| 22-01-02 | Bergantín | Buena Esperanza | Montevideo escala Santa Cruz de Tenerife | José Pérez Gallego | José Pérez Gallego | 200 d. de loza fina |
| 11-12-01 | Místico | Ntra. Sra. de Regla y San José | La Guayra | Juan de la Corte | Tomás de la Corte | 133 d. de loza |
| 27-03-02 | Fragata | El Feliz Crucero | Veracruz | Andrés Marzan | Gerónimo Arieres | 748 d. loza ordinaria Género extranjero: 200 d. de loza, 620 de esmalte |
| 05-04-02 | Fragata | El Buen Concejo, la Virgen María, el Socorro y San Rafael | | Pedro Smidz | Juan Manuel Palacio | 22 millares de ladrillos |
| 06-04-02 | Corbeta | Ntra. Sra. del Carmen | Veracruz | Francisco Pavón | Juan Duero | 41 d. de loza |
| 08-04-02 | Bergantín | La trinidad, alias San Saturnino | La Habana | Compañía de la Habana, apode- rado Pedro Regalado del Campo | Joseph Donato Carranza | 320 vasos loza ordinaria, 2 millares de ladrillos. Carga con derechos pagados en las aduanas de San Lúcar y Sevilla |
| 21-04-02 | Fragata | La Egipciaca, la Menfis | Montevideo | Román Marqués | Antonio Pascual Vidalque | 63'5 d. de loza de Sevilla. Pagados los derechos en Sevilla |
| 29-12-01 | Navío | Dinamarquez, alias el Consejero de Confe- rencias Bavet | Montevideo | Fletado por la viuda de Francisco la Iglesia e hijos | Carssen y Wimpelman | 300 d. de loza surtida 30 tinajas de Coria |
| 01-09-02 | Fragata | Santa Ana y San Juan | Montevideo | Juan Luis de la Cuesta | Cayetano Bru | 3000 ladrillos |
| 21-02-02 | Bergantín | La Amable M ^ª Teresa, la Providencia | Omoa, Truxillo, Honduras | Francisco Joseph Pabón | Dionisio Sánchez Bernat | 290 d. de loza de Alcora |
| 07-12-01 | Bergantín | San Pascual Bailón, el Veloz | Cartagena de Indias | Antonio Villanueva | Antonio Villanueva | 464 d. de loza |
| 03-08-02 | Barca | Ntra. Sra. del Carmen | Montevideo | Esparter y Aravito | Pedro Vir | 3000 d. lozas Género extranjero: 990 loza de pedernal |
| 20-06-01 | Polacra | San Juan Bta. | Montevideo | Juan Curañac | Juan Curañac | 700 d. de loza |
| 11-06-02 | Fragata | San Andrés | La Habana | Andrés Marzan | Juan Josef de Lasé | 10 millares de ladrillos, y satisfechos los derechos en Sevilla, 800 d. de loza, parte de una carga con vino, aceite y aceitunas por 97290 r. de v. |
| 11-06-02 | Fragata | Santa Ana la gaditana | La Habana | Agustín Marcelo y Otero | Juan Manuel Monfe | (97 cuadritos de santos) 400 d. de loza surtida Género extranjero: 10'5 d. loza surtida |
| 17-05-02 | Fragata | La Concepción | La Habana | Diego Pintado | Alonso Bertingero | 700 d. de loza |
| 14-05-02 | Fragata | La Bella Isabel, la Perla | Cartagena de Indias | Donato Ruiz y Veracruz | Donato Ruiz y Veracruz | 2900 d. loza de Sevilla |
| 12-09-02 | Fragata | Santa Ana y San Juan | Montevideo | Luis de la Cuerta | Cayetano Bru | 30000 ladrillos |

| | | | | | | |
|----------|-----------|---|---------------------|----------------------------------|---------------------------|---|
| 02-08-02 | Bergantín | San Francisco de Paula, el Rey | La Habana | Juan Antonio Cobos y Landera | Juan de la Campa | 1238 d. de loza Género extranjero: 24 d. loza de pedernal |
| 30-08-02 | Bergantín | Santa Eulalia | Cartagena de Indias | Juan Bta. Dotres | Joseph Miguel de Lecuna | 100 basos loza basta, 900 d. loza fina, 9 cajones de juguetes de barro, 4 cajones de loza de Alcora Género extranjero: 1 cajón de loza |
| 26-08-02 | Corbeta | San José, la Feliz | Campeche | Alonso Núñez de Castro | Jorge Burberry | Con derechos pagados en Sevilla: 1989 d. loza ordinaria |
| 19-01-02 | Místico | La Trinidad | Puerto Rico | Joaquín Yáñez | Joaquín Yáñez | 100 d. de loza, derechos pagados en Sevilla |
| 18-01-02 | Fragata | Ntra. Sra. del Carmen, la Constante | Veracruz | Domingo Antonio Vivanco | Esteban Jordán | 1 juego de te de China |
| 16-01-02 | Bergantín | Ntra. Sra. de la Soledad | Puerto Rico | Josef de Somolinos | Josef de Somolinos | 200 d. de loza ordinaria, derechos pagados en Sevilla (1 cajón de cuadros) |
| 16-02-02 | Fragata | La Paz | La Guayra Maracaibo | Francisco Menercao | Cayetano V | 95 d. loza Alcora 11 d. loza Alcora |
| 26-08-02 | Fragata | La Juana | La Habana | Antonio de Frías | Manuel Núñez | 260 d. muñecos de barro |
| 11-01-02 | Bergantín | San Vte. Ferrer | La Habana | Diego Peinado | Juan del Gazayro | 3600 d. de loza ordinaria |
| 11-01-02 | Goleta | Rosa, la Fiel | La Guayra | Manuel Beter | Esteban Muñain | 600 d. de loza de Sevilla, derechos pagados en Sevilla |
| 03-02-02 | Bergantín | El Buen Jesús | Cartagena de Indias | Viuda de Yrturiz e hijos | Manuel Joséph Carazo | 1 cajón de juguetes de barro |
| 12-02-02 | Bergantín | La Carlota | Montevideo | La testamentaria de Juan Segalón | Pedro Medina y Correa | 2200 d. loza de Sevilla, 800 libras loza de Medina |
| 05-05-02 | Bergantín | San Buenaventura | Montevideo | Transufas | Josse María Campos | Género extranjero: 650 d. loza |
| 16-12-02 | Corbeta | Yriz | La Guayra | Francisco Bustamante | Ramón de Murrieta | 1000 d. de loza Género extranjero: 800 d. loza |
| 04-11-02 | Fragata | Ntra. Sra. de la Paz | Lima | Compañía de Filipinas | Luis Bonifacio de Uraña | 360 d. de loza |
| 02-09-02 | Bergantín | Ntra. Sra. de las Angustias | Puerto Rico | Domingo Vivanco | Pedro Giménez de Soto | 400 d. loza ordinaria |
| 31-08-02 | Polacra | Ntra. Sra. del Carmen | Montevideo | Ésparter y Aravito | Pedro Vir | 3000 d. loza, 2000 d. loza ordinaria Género extranjero: 990 d. de loza de pedernal |
| 19-07-02 | Fragata | Santa Victoria, la Triunfante | La Habana | Domingo y Fco. Colombo | Juan de la Vega | 10000 ladrillos 700 d. loza |
| 19-07-02 | Fragata | La Preciosa | La Habana | Francisco Jordán | José Pérez Muñoz | 900 barros de loza basta, 3000 d. loza entrefina |
| 27-07-02 | Fragata | Ntra. Sra. del Carmen | La Habana | Jorge Montañez | Pedro Antonio Echezarraga | 400 d. loza ordinaria. Pagados derechos en Sevilla |
| 02-08-02 | Bergantín | San Francisco de Paula, el Rey | La Habana | Juan Antonio Cobos | Juan de la Campa | 1238 d. loza. Género extranjero: 24 d. loza de pedernal |
| 13-03-02 | Fragata | El Vdor. de la Veracruz y Ntra. Sra del Carmen, alias Santa Ana | Montevideo | Josef de Castro Ferrer | Felix Aloriso | 4 cajones loza de Valencia |
| 09-03-02 | Fragata | San Rafael, la Andalucía | La Habana | Pedro Lozano de Ansa | Santos Rodríguez | 190 d. loza |
| 06-03-02 | Goleta | Ntra. Sra. del Socorro, la Sevillana | Santa Marta | Manuel Ruiz del Río | Juan Marsa | 273 d. loza |
| 11-06-02 | Fragata | Ntra. Sra. de la Regia, el Mercurio | Montevideo | Jose Ignacio de Iriarte | Juan Baptista Zapato | 2 fibores de loza 20 millares ladrillos 210 d. loza menuda de Sevilla |

| | | | | | | |
|----------|-----------|--|---------------------|---------------------------------|-----------------------------|---|
| ¿?-04-03 | Fragata | Las dos amigas | Lima | José Belaustegui | Joaquín de Lostra | 459 cajones de loza de Valencia |
| 14-09-03 | Fragata | Oriente | Montevideo | Compañía de Filipinas | Manuel de Larragoiti | 3200 d. loza surtida |
| 20-05-03 | Fragata | Ntra. Sra. de las Angustias | La Habana | ¿? | Ramón de Viostre | 32 millares ladrillos |
| 03-02-03 | Bergantín | Ntra. Sra. de la Merced, el Nancy | La Habana | Julián Machín | José Machín | 8 millares de ladrillos |
| 08-02-03 | Bergantín | El Jazmín | La Guayra | Gaspar Yllar | Gaspar Yllar | 1080 d. loza surtida |
| 21-09-02 | Fragata | Ntra. Sra. de Monsarrate | La Habana | Gerónimo Esp ^a . | Gerónimo Esp ^a . | 1290 d. loza Género extranjero: 21'5 d. loza |
| 28-05-03 | Fragata | Hermida | Montevideo | Guerra y sobrino | Juan Josef Laxe y Castillo | 4000 lozas de Balencia, 1000 otras de Málaga 27 d. loza de pedernal (g.ex.) |
| 20-08-02 | Fragata | San Antonio | Montevideo | Vienne y Lascue | Diego de la Oliva | 788 d. loza |
| 05-01-02 | Fragata | San Juan Bautista, la Deseada | La Habana | Clemente López | Pedro Mayronaba | 400 d. loza |
| 12-02-03 | Fragata | La Concepción | Campeche | Manuel de Yrigoyen | Ramón Esteve y Llach | 413 p. de loza, 1000 d. de loza a granel |
| 27-12-02 | Bergantín | Ntra. Sra. de la Concepción | La Guayana | Jacinto de Achas | Jacinto de Achas | 204 d. loza |
| 29-12-02 | Corbeta | La Trujillana | Valparayso | Antonio Lasa | Joaquín de Murna | 20 d. loza |
| 18-12-02 | Fragata | Ntra. Sra. de la Rosa, la Flor del Parayso | Cartagena de Indias | Pablo Colombo | Miguel Bozo | 220 d. loza fina. 1600 d. loza fina (con derechos en Sevilla) |
| 10-12-02 | Bergantín | San Pedro, el mosquito | Montevideo | Berro y Herrazquez | Eugenio Alcáin | 6000 ladrillos |
| 10-02-03 | Bergantín | San Francisco Javier | Montevideo | Juan José Camino | Josef Juan de Obra | 110 d. loza ordinaria, 29 millares ladrillos |
| 13-12-02 | Goleta | El Oriente | Cumana | Gaspar Yllar y Tor | Josef Yllar y Tor | 100 vasos de loza surtida |
| 19-09-04 | Fragata | La Preciosa | Veracruz | Juan Morfy | Josef Ponce | 7 cajones loza pedernal (g. Extr.) |
| 30-05-04 | Fragata | Joven María | Lima | | Manuel Arambuno | 692 losas, 142 d. loza |
| 10-02-03 | Bergantín | Ntra. Sra. de la Soledad | Puerto Rico | Josef Somolinos | Pablo Francés | 300 baros de loza |
| 14-04-03 | Fragata | Santa Ana, la Gaditana | La Habana | Agustín Marcelo y Otero | Juan Manuel Monfe | 3911 d. loza fina de Valencia |
| 04-07-03 | Fragata | San Fernando | La Habana | Fco. Escudero e Ysari | Juan Josef García | 1009 d. loza. 1 cajón de figuras de barro de nacimiento |
| 08-02-03 | Fragata | Numancia | Lima | Josef Eugenio Zavaleta | Joaquín de Lostrua | 700 azulejos, 96 d. loza, 58 d. de loza (g. Ex.) |
| 01-04-03 | Bergantín | Santa Teresa de Jesús, el Recurso | Omoa | José Francisco Pavón, de Cádiz | Josef García del Barco | 10 millares ladrillos, 2 millares loza, 50 d. de loza (de otro sitio), 110 d. loza (g. Ex.) |
| 31-03-03 | Fragata | Ntra. Sra. de los Dolores, la Unión | La Guayra | Bellon padre e hijo | Benito Capó y Loza | 700 d. loza de Sevilla, 100 d. de ollas y cazuelas de Medina |
| 31-03-03 | Bergantín | Ntra. Sra. del Rosario | Honduras | Francisco Escudero | Bias Vicente Castanino | 3 barriles de loza ordinaria (pagada en Sevilla) |
| 23-03-03 | Fragata | San José, el Nuevo Matamoros | Montevideo | Francisco Navarro | Diego Baena | 10 millares de ladrillos |
| 15-03-03 | Fragata | Santa Ana | Cartagena de Indias | Angel Rodríguez Avalle | Juan Antonio Valero | 4 cajones de loza valenciana |
| 12-03-03 | Fragata | Lucía | Valparaiso | Josef Riquena | Otro Riquena | 48 d. loza de pedernal (g. Extr.) |
| 11-03-03 | Fragata | El Feliz Suceso | Montevideo | Andres Marzan (de este negocio) | Gerónimo Añes | 4000 d. de loza ordinaria, pagada en Sevilla, 196 d. de loza de Pedernal |
| 10-03-03 | Bergantín | San Vte. Ferrer | Cumaná | Josef Serra | Otro Serra (de Cataluña) | 350 d. de loza ordinaria |
| 05-04-03 | Fragata | Purísima Concepción | La Habana | Fco. M ^a Nolanco | Josef Añeres | 1'5 d. loza (g. Extranjero) |

| | | | | | | |
|----------|-----------|-----------------------------------|--------------------------|---|-------------------------------------|--|
| 08-03-03 | Bergantín | Santo Domingo, La Marta | Cumaná | Romualdo Pascual de Texada, de esta plaza | José María de las Llanas | 1190 loza de azulejos |
| 10-02-03 | Bergantín | Ntra. Sra. del Carmen, el Serrano | Cartagena de Indias | Alejandro de Lanas | Ventura Mandri | 464 d. loza |
| 17-06-03 | Fragata | San Miguel, la Sacra Familia | Veracruz | Josef Ignacio de Hemas y Carlos Malagamba | Francisco Hicio Ortiz | 3000 d. loza de Sevilla 900 d. de loza (g. Ex.) |
| 08-06-03 | Barca | San Juan Bautista, la Voladora | Puerto Rico | Josef Moncholi | Pedro Moreno | 200 vasos loza ordinaria, 300 d. loza fina |
| 16-08-04 | Fragata | Correo de Lisboa | La Habana | | Manuel Sánchez Cueto | 200 vasos loza de Sevilla |
| 20-08-04 | Fragata | El Spik | Montevideo | | Francisco Paula Marzan | 982 d. loza g. Ext. |
| 25-09-04 | Fragata | La Encarnación La activa Gaditana | Veracruz | | Enrique Michelete | 1500 loza de Génova |
| 29-09-04 | Fragata | Nueva Carlota | Cumaná | | Nicolás Valparda | 200 d. loza de Medina, 200 d. loza de Sevilla |
| 13-12-04 | Fragata | María Anglae | La Habana | Joaquín de Villanueva | Joaquín de Sayar, alférez de Marina | 119000 ladrillos |
| 03-11-04 | Fragata | Primavera | Campeche | | Josef Carrera y Gisbert | 34 millares de ladrillos |
| 24-08-04 | Fragata | La Esperanza, la Fama | Lima | Juan Antonio de Uriarte | Wenceslao Juan Helm | 1000 d. loza de pedernal |
| 06-06-04 | Fragata | San Antonio, el Hercules | Veracruz | | Antonio M ^o Candiani | 4462 d. loza de pedernal |
| 28-06-04 | Fragata | La Constante | Veracruz | Domingo Antonio Vivanco | Felipe del Castillo | 600 d. loza 658 d. loza (g.ex.) |
| 14-06-04 | Corbeta | La Empresa | La Guayra | | Antonio Pérez de Surra | 80 d. loza de Sevilla |
| 05-06-04 | Fragata | San José de Bilbao | Montevideo | | Andrés Flexo | 11660 azulejos |
| 26-11-04 | Fragata | Primavera | Valparaiso, Arica y Lima | Ardanoz e hijos | Domingo López Hernando | 106 cajones loza de pedernal |
| 13-11-04 | Goleta | Daniela | Cartagena y Santa Marta | Juan Gumila | Pablo Rubio Camera | 1000 d. loza de Sevilla |
| 09-06-04 | Bergantín | San Rafael | La Habana | Clemente López | Josef Donato Carranza | 6 cajones de juguetes de barro |
| 07-08-04 | Fragata | San Miguel | Veracruz | | Antonio Vico | 800 piezas loza de pedernal |
| 04-09-04 | Goleta | Jesús, María y José, el Ave María | Truxillo | | Manuel Noguera | 200 d. de ollas y cazuelas, 100 vasos de loza |
| 26-05-04 | Bergantín | San Antonio | Nueva Guayana | | Joaquín Yanezo | Loza basta. Loza (g.ex.) |
| 28-05-04 | Bergantín | San Antonio, la Ramona | Veracruz | Antonio Arraiga | Juan Fco. De Zulqueta | 840 loza de mármol (g. Ex.) |
| 03-03-04 | Místico | Dulce Nombre de María y San José | La Guaira | | José Vizcaino | 1023 d. loza surtida |
| 27-03-05 | Bergantín | El Atrevido | Puerto Rico y Cumaná | | Bartolomé Blesa | 822 d. loza fina |
| 24-12-05 | Fragata | La Deseada | Lima | Antonio Lavalle | Ramón Castelló | 1816'5 d. loza de pedernal |
| 10-12-06 | Bergantín | El Galgo | La Guayra | Francisco Colombo | Josef del Cotorro | 2 cajones de loza (g. Ext.) |
| 10-12-06 | Bergantín | El Atrevido | Cumana | Francisco Colombo | Nicolás María Valparda | 200 d. posillos de pedernal |
| 22-11-06 | Barca | Santo Cristo del Grao | Puerto Rico | Vicente Mateu | Vicente Mateu | 123/3 d. de loza |

Cuadro 5

| DATA | BARCO | NOMBRE | DESTINO | DUEÑO | MAESTRE | CARGA |
|----------|---------------------|---|--|------------------------------------|-----------------------|--|
| 16-05-21 | Barca | Vencedora | La Habana | Juan Dotaes | Juan Vidal | 60000 p. loza de Sevilla |
| 30-03-21 | Fragata | Veloz Pasajera | Veracruz | Romualdo P. de Arxada | Emilio Martínez Pereo | 353 tazas, platillos, jarras y teteras de porcelana (g. Ex.) |
| 17-03-21 | Bergantín | Terrible Cortiguera | Puerto Rico, Puerto Cavello | Juan Ferrer de Harro y C. | Juan Bautista Arana | 100 lebrillos de loza de Sevilla |
| 28-02-20 | Barca | Ntra. Sra. del Carmen la Vencedora | Maracaybo | Julián Salinas | Juan Vidal | 230000 p. de loza de Triana |
| 22-02-21 | Fragata | Dos Hermanas | Veracruz | Ildelfonso Ruiz del Río | Josef Moises y Bolet | G. ex.: 13 juegos de café de loza, 8 macetas pequeñas de loza |
| 03-02-21 | Bergantín | Relámpago | Veracruz | Pedro de la Sorna Díaz | Jayme Rabech | 968 d. loza de pedernal |
| 22-01-21 | Bergantín | Alerta | La Habana | Jayme Abril | | 2 cajones de loza, 1 cajón figuras de barro |
| 29-12-29 | Fragata americana | Pierce Manning | La Habana | | A. Campbell | 40 d. loza basta de Sevilla |
| 20-04-20 | Paveque | Estrella | La Habana | Josef Denxen | Josef Denxen | 40 d. loza de Sevilla |
| 18-04-20 | Bergantín | San José el Ramoncito | Veracruz | José Romero Campo | Juan José Ortegui | 55 cajones de loza de pedernal |
| 06-05-20 | Fragata | Ntra. Sra. de los Dolores, los cinco hermanos | Veracruz | José Romero Campo | Antonio Romero Recio | 59 cajones de loza de pedernal |
| 11-07-20 | Fragata inglesa | Grant | San Blas de California | José E. Gómez, de esta plaza | J. Hogurt | 6040 d. de loza, 2 juegos de café g. ex.: 2036 d. de loza, 8 juegos de café |
| 05-08-20 | Bergantín | San Bartolomé, el Indio | La Habana | Consignatario Antonio de la Calesa | Salvador Prasos | 20 d. loza de Sevilla G. ex.: 22 platos y pocillos para café, 2 cafeteras, 2 lecheras, 23 azucareros |
| 29-08-20 | Fragata | Ntra. Sra. Monsarrate | La Habana | Juan Bautista Dotres | José Panera | 124 d. loza de Sevilla |
| 19-08-20 | Bergantín-goleta | María Isabel | Veracruz | Juan del Pozo | Miguel Martín | G. Ex.: 9 d. tibores |
| 31-07-20 | Bergantín | Miliciano Nacional | Cartagena de Indias con escala en Puerto Rico y Sta. Marta | Sebastián Peñasco | Pablo Llobet | 40 d. loza ordinaria |
| 19-07-20 | Fragata inglesa | Eduardo Ellice | Lima y San Blas | Consignatario José García Verdugo | Roberto Heant L. | (Para Lima) 36 d. varias piezas de loza. G. ex.: 13 d. loza, 38 juegos café |
| 17-07-20 | Goleta | Guadalupe | La Guayra y Puerto Rico | Juan Fco. Bidotry | Antonio Mancebo | 130 d. loza de pedernal |
| 16-05-20 | Bergantín inglés | Frassn | La Habana | | Jhonatan Bonden | 8000 ladrillos |
| 12-07-20 | Bergantín americano | Patriot | La Guayra | | Ricardo T. Bernien | 20 d. loza de Sevilla |
| 23-06-20 | Fragata inglesa | Lord Suffield | San Blas y Lima | Juan Antonio Aramburn | Esteban Brown | G. Ext.: 80 cajones de loza |
| 29-02-20 | Fragata Inglesa | María de Londres | San Blas de California | | Elias Yord | 100 cajones loza de pedernal, 29 canastillas loza de pedernal |
| 09-01-19 | Bergantín-goleta | Mª Isabel | Honduras | Juan del Pozo y Terrada | Santiago Mosquera | G. ex.: 4 cajones de loza |
| 10-12-20 | Bergantín americano | Hope | La Habana | Cons. Juan Ximeno | Anselm Hatch | 1 cajón con vidrios y loza |

| | | | | | | |
|----------|---------------------|---|-------------------------|---|-----------------------|---|
| 29-08-20 | Fragata | Ntra. Sra. del Patrocinio, la Constanca | Veracruz | Jacinto Álvarez de Pozoz | Miguel Clarem y Buell | G. ex. 800 lozas |
| 14-01-19 | Bergantín-polacra | San Antonio de Padua | Puerto Rico y La Guayra | José Ravina | José Ravina | 132 d. de loza |
| 23-01-19 | Corbeta | Cinco Hermanos | Veracruz | José Romero Campo | José Martínez | G. ex. 29 d. de loza imitando a China |
| 26-03-19 | Bergantín inglés | Antilope | Veracruz | | Marcos Boyfield | 1872 d. loza 839 d. loza g. Ex. |
| 30-03-19 | Bergantín | Rafael, el cometa | Veracruz | Joaquín de Trueba | Rafael Trueba | 12 cajones loza g. Ex. |
| 02-06-19 | Bergantín americano | Spartan | Veracruz | José Esteban Gómez, del comercio de Cádiz | Josiah Comper | 80 cajones de loza G. ex.: 6 barriles loza, 29 barriles loza |
| 05-02-19 | Barca | Ntra. Sra. del Carmen | Maracaybo | Juan Salinas | Juan Osalo | 236 d. loza basta de Sevilla |
| 22-07-19 | Bergantín | Bartolomé, el Indio | La Habana | Salvador Prat | Salvador Prat | 38900 azulejos. 10000 ladrillos |
| 03-07-19 | Javeque | Santa Ana | La Habana | | Fco. de Salas | 1 cajón loza de Sevilla |
| 17-07-19 | Bergantín | Esperanza | La Habana | Mariano Sellenas | Mariano Sellenas | 20 d. de loza |
| 20-10-19 | Barca | Culebra | Puerto Rico | José Bonmatí | Juan Bta. Llorens | 40 vasos de loza de Málaga |
| 13-01-19 | Bergantín | Ntra. Sra. de los Ángeles, el Sito | La Habana | Curucheta y Caravaca | Josef Pérez Muñoz | 6000 ladrillos 20 d. loza basta |
| 09-12-19 | Bergantín Americano | Cannon | La Habana | | Josiah Burn | 40 d. loza de Sevilla |
| 27-07-18 | Fragata | San Antonio, la Vicenta | El Callao de Lima | Antonio Artechca | Juan Luís de Moncada | G. ex. 15 juegos de café, 28 d. loza de pedernal piezas chicas |
| 05-07-18 | Laud | San Antonio, la amistad | Veracruz | Antonio Juan | Tomás Doménch | 20. d obra de barro |
| 19-10-18 | Fragata | Ntra. Sra. Bien Aparecida, la Manuela | Veracruz | Pedro de la Fuente | Manuel Ygoratua | 7 juegos de café de loza de pedernal (pero dentro de los efectos del Reino) |
| 17-10-18 | Bergantín | Hércules Gaditano | Veracruz | José García Berdugo | Juan Ramos | 2 cajones loza |
| 09-11-18 | Barca | Carmen la Vencedora | Maracaybo | Juan Bta. Dotres | José de Segura | 100 d. piezas de loza de Sevilla |

Como podemos comprobar, la loza sevillana mantuvo un alto porcentaje de la exportación total de cerámica, en torno al 19%. La loza extranjera, raramente china o genovesa y mayoritariamente inglesa, llamada de pedernal o de mármol, alcanzaba cifras dentro de la legalidad comentada, un 26% del total. El resto, un 55%, era cerámica de fabricación española, de la que desconocemos su procedencia. Sólo en algunos casos se indica si es valenciana o de Alcora, lo cual nos da idea de la importancia de estas manufacturas respecto a las del resto de España, pero ateniéndonos a estos datos, estaríamos hablando de tan sólo el 12'7% de la cerámica española no sevillana exportada a Indias, y un 7% del total. Además, de este porcentaje, un 44% de la exportación corresponde a loza alcorina, es decir, un 3% del total exportado.

Resulta interesante constatar que la producción de cerámica valenciana en esta época era especialmente importante en el subsector azulejero, con poca presencia en la carrera de Indias, y nula en cuanto a una posible filiación sevillana, lo que reforzaría sólo en parte la tesis de Doménch expuesta en las primeras líneas, en lo referente a la cerámica arquitectónica.

El primer barco que partió de Cádiz con loza valenciana, en el periodo estudiado, fue la fragata de Francisco Menercao, La Paz, que lo hizo el 16 de febrero de 1802 bajo las órdenes de Cayetano V. hacia La Guaira y Maracaibo, con dos cargas, una de 9 docenas y media, y otra con 11 docenas de piezas de loza de Alcora.

El bergantín propiedad de Francisco Joseph Pabón, La Amable María Teresa, alias La Providencia, partió el 21 de febrero de 1802, con destino a Omoa, Trujillo y Honduras, capitaneado por Dionisio Sánchez Bernat, con 290 docenas de piezas de loza de Alcora.

El 13 de marzo de 1802 zarpó la fragata de Josef Castro Ferrer a las órdenes de Felix Alonso, El Velador de la Veracruz y Nuestra Señora del Carmen, alias Santa Ana, con cuatro cajones de loza de Valencia, con destino a Montevideo.

El 30 de agosto de 1802 el bergantín Santa Eulalia, de Juan Bautista Dotres, partió hacia Cartagena de Indias capitaneado por Joseph Miguel Lecuma, con una carga de cuatro cajones de loza de Alcora, además de 100 vasos de loza basta, 900 docenas de loza fina, 9 cajones de juguetes de barro y un cajón de loza extranjera.

Con fecha de 8 de febrero de 1803 zarpó la fragata Numancia de Josef Eugenio Zavaleta, dirigida por Joaquín Lostrua con destino Lima, cargada con 700 azulejos y 96 docenas de piezas de loza, además de otras 58 docenas de piezas de oza extranjera.

Romualdo Pascual de Texada, comercial de Cádiz, mandó su bergantín Santo Domingo, alias La Marta, bajo las órdenes de José María de las Llanas, a Cumaná el 8 de marzo de 1803, con una carga de 1190 piezas de loza de azulejo, lo que probablemente se refiera a piezas torneadas o modeladas con pasta de arcilla utilizada más comúnmente para la fabricación de azulejos, y no con la pasta fina de loza.

Una semana después, el 15 de marzo de 1803, partió la fragata Santa Ana, de Ángel Rodríguez Avalue, llevando como capitán a Juan Antonio Valero, con Cartagena de Indias como puerto de destino, y una carga con cuatro cajones de loza valenciana.

La fragata Santa Ana, alias La Gaditana, propiedad de Agustín Marcelo y Otero, y capitaneada por el maestro Juan Manuel Monfe, partió de Cádiz con destino a La Habana el 14 de abril de 1803, con 3.911 docenas de piezas de loza fina valenciana.

El 28 de mayo de 1803, la fragata Hermida de la compañía Guerra y Sobrino, con el maestro Juan Josef Laxe y Castillo, salió para Montevideo con 4000 lozas de Valencia, otras 1000 de Málaga, y 27 docenas de piezas de loza inglesa de pedernal.

Finalmente, el 5 de junio de 1804 zarpó la fragata San José de Bilbao, capitaneada por Andrés Flexo con destino a Montevideo, con 11660 azulejos.

No tenemos más noticias de envíos de cerámica valenciana en el periodo, tras la complicación del tráfico por los conflictos bélicos, a excepción del viaje que emprendió el 22 de julio de 1819 el bergantín Bartolomé, alias El Indio, de Salvador Prat, que hizo también de maestro, con destino a La Habana, con una carga de 38.900 azulejos y 10.000 ladrillos.

Con los años, el comercio levantino no sufrió graves cambios.³⁸ El desarrollo del capitalismo español en el siglo XIX descansó principalmente en la integración creciente del mercado interior, apareciendo el comercio exterior, y mucho más el americano, como una pieza menor y subordinada al modelo general. Las cifras disponibles permiten constatar que la separación de las colonias no supuso un grave retroceso para el comercio colonial levantino y catalán, ni en número de expediciones ni en valores movilizados. Es más, los años 1824-25 no resultaron especialmente malos para el comercio con América a pesar de la presión del denominado corsario insurgente. El mercado antillano compensó eficazmente la pérdida de los continentales. La penetración de la marina mercante inglesa en el mercado de fletes catalán en las primeras décadas del siglo, contribuyó a mantener los intercambios con algunas zonas de la América continental, a través de las exportaciones de vino, aguardiente, frutos secos y jabón hacia el mercado brasileño-platense. Sólo que estas exportaciones no necesitaban sacar registros, puesto que fueron consignadas como comercio extranjero.

En realidad fue el cambio de política cerealícola del Trienio lo que precipitó la ruina del viejo sistema comercial y a partir de 1820 los cereales que alimentaron la demanda del mercado de Levante fueron de manera tendencial los españoles. Continuar canalizando coloniales hacia los mercados mediterráneos fue casi imposible al desarticularse los antiguos circuitos de intercambio, y encarecerse los costes de transporte con la desaparición del clásico reglón de retorno. El Levante se desplegó hacia el mercado interno, pasando a depender de marinas y comercios extranjeros en sus intercambios con el exterior e iniciar una fase de adecuación al cambio de condiciones del mercado mundial.

Las autorizaciones temporales de la bandera extranjera entre 1818 y 1828 y los permisos de simulación del propio pabellón bajo los de otras naciones entre 1824 y 1828, para facilitar la continuidad de las relaciones mercantiles con las posesiones coloniales conservadas y permitir al comercio español el acceso a otros mercados en el continente, donde o bien el pabellón español no tenía acceso, o bien el corsarismo insurgente conllevaba un riesgo excesivo, provocó el hundimiento de la marina española y su abolición en los primeros meses de 1828, cuando ya se manifestaba una ausencia de relaciones políticas y económicas con los nuevos países. Ya se anunciaba desde 1798:

38. FRADERA, Josep M. (en col). "¿Una o varias crisis coloniales? A propósito del caso catalán". P. 95.

“Habiendo hecho presente al Rey Don Pedro Smidts comerciante en este puerto que tiene en el ya dos años su fragata el Socorro cargada de sal, y con doscientos barriles de vino, cuya detención le causa gravísimos perjuicios, se ha servido SM por consideración a las actuales circunstancias permitirle que la despache a Lisboa y desde allí a Montevideo, en comboy portugués y con escala en puertos del Brasil a nombre de Riveiro y compañía de Lisboa para ocultar la propiedad, haciéndose con ese objeto una venta simulada ahí a su favor...”³⁹

“Habiendo solicitado la casa de Cabanyes y Compañía de Barcelona permiso para expedir a Buenos Aires tres buques Ydriotas con bandera otomana nombrando para cada uno un piloto y sobrecargo españoles, condescendió el Rey a esta instancia por Real Orden comunicada al Juez de Arribadas de aquel puerto en 18 de enero próximo, con la prevención de que en las inmediaciones del Rio de la Plata, y mientras estuviesen en el puerto habían de enarbolar la bandera española si no hubiese inconveniente y les pareciera que pudiesen hacerlo sin riesgo”⁴⁰

O en la nota de las embarcaciones neutrales que con registro simulado se hallaban en el puerto de Cádiz el 29 de abril de 1799, despachadas por aduana para varios de Indias: el bergantín americano el Nancy de Nueva York capitaneado por Numens, la fragata americana Sally capitaneada por Moisés Indicot, la goleta americana La Polly capitaneada por Pablo Post (que se dirigía a La Guayra con simulación a Charleston), y el bergantín portugués San Pedro y San Pablo, capitaneado Domingo Soledades.⁴¹

Si analizamos la pervivencia de cerámica en América, tampoco podemos refrendar la tesis del auge de la cerámica valenciana. El centro productor más importante de este periodo, respecto a la exportación americana, fue Desvres, que inició la invasión del mercado americano, sobretudo alrededor de 1830, principalmente en Uruguay y Argentina, aunque en ningún caso traspasó claramente la década de 1850. A partir de entonces debemos replantear el origen de la cerámica importada en América, pues la hipótesis de reutilización de azulejos de la primera mitad del siglo XIX en edificaciones posteriores, se cae por su propio peso si analizamos además la evolución estilística de las piezas, pero no antes.

Podemos afirmar que la cerámica valenciana desbancó a la de Desvres, a la escasa presencia napolitana y a la catalana, de forma rotunda sólo a partir de la década de 1880, no antes. Se ha identificado azulejería valenciana ya de la década de 1860 en el barrio antiguo de la ciudad de Monte-

39. AGI. Arribadas. S10. 129. 1763-1815. 1787-1815. Permisos de registros. San Ildefonso, 13 de septiembre de 1798.

40. *Ibidem*, San Lorenzo, 6 de octubre de 1798.

41. *Ibidem*.

video (como la casa nº 669 de la calle del Cerrito, la nº 1522 de la calle de Ituizangó, calle Zabala esquina con Rambla Portuaria, Hotel de la Paix, calle Canelones, calle de los Andes, calle Yaguarón, avenida Agraciada, la torre de los Panoramas, etc.), en colecciones privadas de esta ciudad y de Buenos Aires, en el Museo Histórico Saavedra de Buenos Aires, en el Museo Histórico de Luján, el Fuerte de Buenos Aires, en la Colonia de Sacramento, el convento de la Merced y la iglesia de San Miguel de Buenos Aires, casco antiguo de San Juan de Puerto Rico, la casa de Alejo Carpentier en La Habana (más dudosos pero en todo caso españoles), o la casa Pedroso de la capital cubana.

Un caso paradigmático lo constituye la colección Mazzoni de Montevideo, formada por azulejos catalogados como de la fábrica de Maldonado del canario Francisco Aguilar. Este luchador independentista y comerciante de todo tipo de productos, pero especialmente de salazones, fabricó azulejos de calidad bastante deficiente entre 1838 y 1840. Lo curioso es que entre las piezas de esta colección hemos identificado azulejos fabricados en la manufactura ondense de Novella y Garcés a partir de la década de 1860 (algunos de los cuales realizados con una técnica de prensado única patentada por Novella), y que debieron ser importados por las empresas de Aguilar.

Para terminar, citaremos los azulejos de una colección privada de Montevideo, provenientes de una casa destruida entre las calles Soriano y Canelones de la capital, consignados primero como franceses, y luego como valencianos o catalanes de la década de 1820. Lo cierto es que proceden de fábricas valencianas, pero datan de la década de 1860, fecha que coincide con la construcción de la casa. Debemos pues esperar medio siglo para certificar la llegada masiva de cerámica, especialmente arquitectónica, a los ya entonces mayoritariamente países independientes de América.

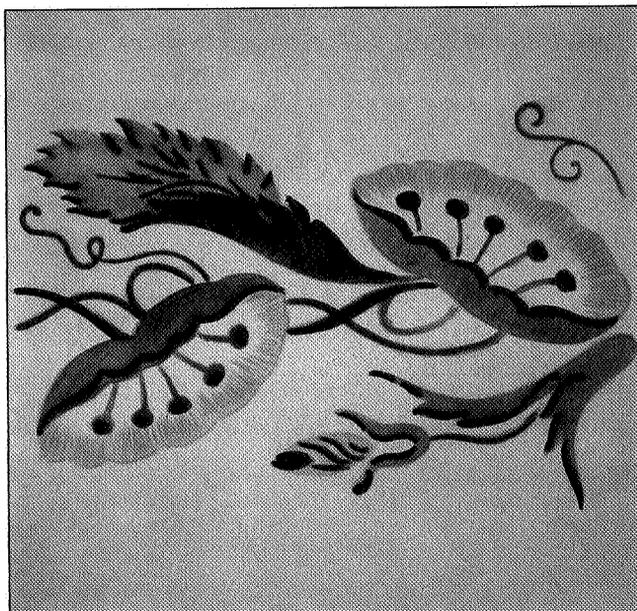


Ilustración 1. Cenefa. Colección particular. Buenos Aires.

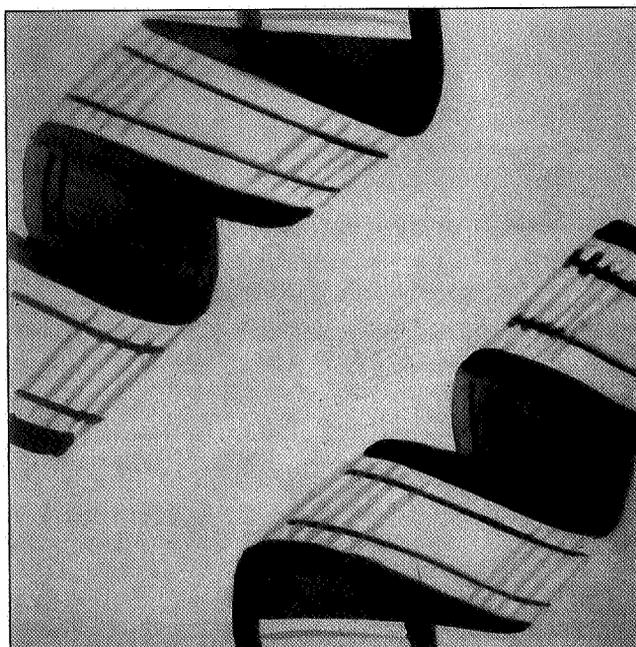


Ilustración 2. Azulejo. Colección particular. Buenos Aires.



Ilustración 3. Azulejo. Claustro de la Merced. Buenos Aires.

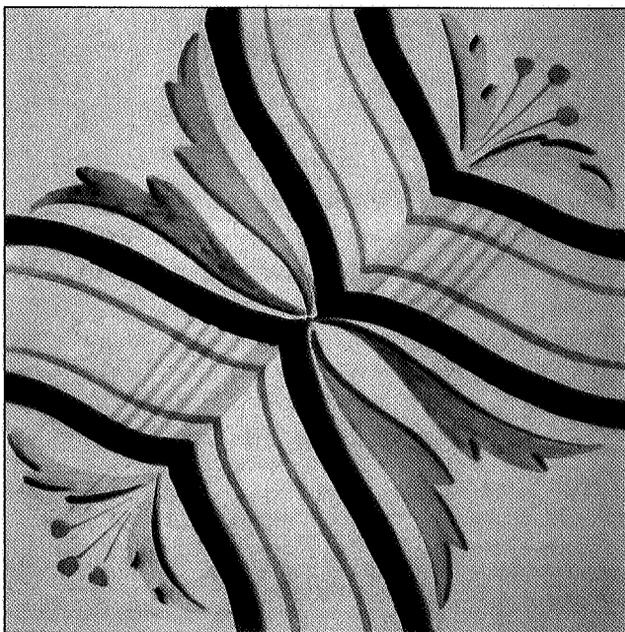
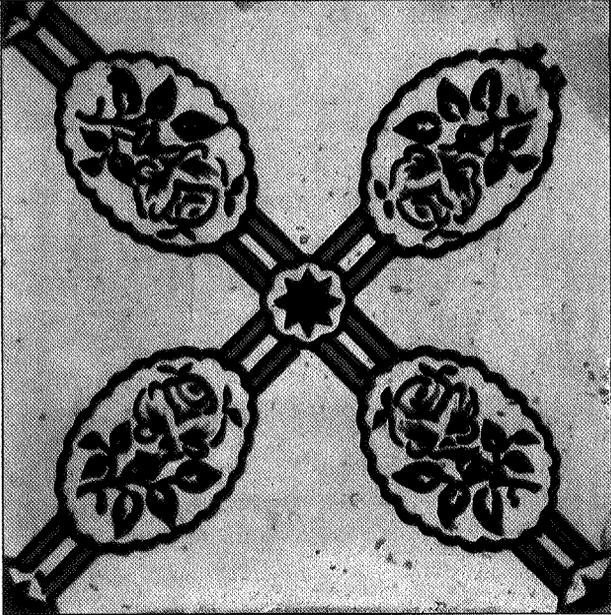


Ilustración 4. Azulejo. Colección particular. Buenos Aires.



*Ilustración 5. Azulejo. Victoria al 400, Montevideo.
Actual colección particular.*

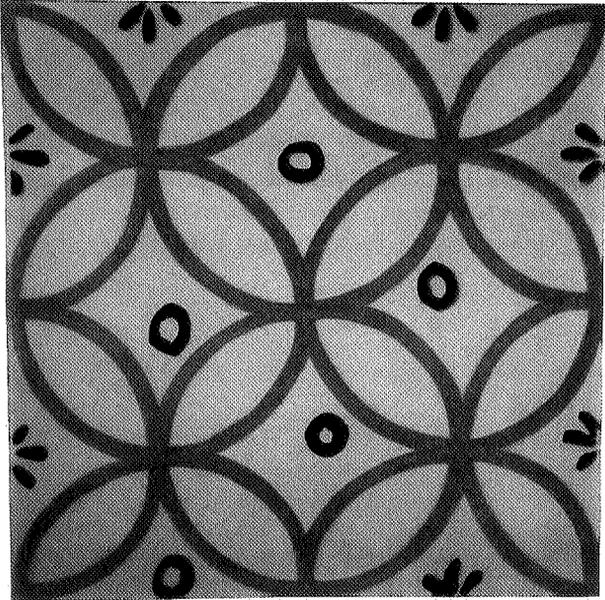


Ilustración 6. Azulejo. Colección particular. Buenos Aires.