

EL COMERCIO
ENTRE ESPAÑA Y
EL RÍO DE LA PLATA

(1778-1810)

Hernán Asdrúbal Silva

*Este estudio ha recibido una de las becas
que el Banco de España instituyó en 1986 para
conmemorar el V Centenario del
Descubrimiento de América*

EL COMERCIO
ENTRE ESPAÑA Y
EL RÍO DE LA PLATA
(1778-1810)

Hernán Asdrúbal Silva

El Banco de España al publicar esta serie pretende facilitar la difusión de estudios de interés que contribuyan al mejor conocimiento de la economía española.

Los análisis, opiniones y conclusiones de estas investigaciones representan las ideas de los autores, con las que no necesariamente coincide el Banco de España.

ISSN: 0213-2702

ISBN: 84-7793-263-8

Depósito legal: M-28726-1993

Imprenta del Banco de España

ÍNDICE

	<u>Páginas</u>
INTRODUCCIÓN.....	7
I. LA LIBERTAD DE COMERCIO Y LOS VÍNCULOS ENTRE ESPAÑA Y EL RÍO DE LA PLATA.....	11
I.1. El Reglamento para el Comercio Libre.....	13
I.2. La puesta en vigor del nuevo sistema.....	16
I.3. El conflicto de 1779 como elemento perturbador....	18
I.4. El fin de la guerra y la vigencia del Libre Comercio..	22
I.5. Los retornos. Problemas, limitaciones y particularidades.....	31
II. LAS VÍAS DEL TRÁFICO REGIONAL ESPAÑOL.....	39
II.1. La ruta de Cádiz.....	40
II.2. La ruta del Mediterráneo español.....	54
a) Las condiciones para el intercambio.....	56
b) Una política mercantil agresiva.....	58
c) De barcos y fletes.....	60
d) Características del tráfico directo.....	62
e) La cuestión de los retornos.....	70
II.3. La ruta del Noroeste-Cantábrico.....	75
a) El tráfico gallego. Las relaciones con La Coruña y Vigo.....	76
b) La presencia de Santander y Gijón.....	85
III. LA ÚLTIMA ETAPA. DE LA GUERRA DE 1796 A LA REVOLUCIÓN.....	91
III.1. La guerra de 1796 y la transformación del intercambio.....	91
III.2. La rehabilitación del tráfico marítimo con España..	99

	<u>Páginas</u>
III.3. La recomposición y la vinculación con las regiones españolas	106
a) La ruta de Cádiz	107
b) La ruta del Mediterráneo	110
c) La ruta del Noroeste-Cantábrico.....	111
d) La presencia vasca.....	114
III.4. La reanudación de la guerra con Inglaterra y el tráfico.....	115
III.5. El cambio de alianzas y su repercusión en el movimiento marítimo	120
IV. EL TRÁFICO CANARIO-RIOPLATENSE (UN ASPECTO ESPECIAL DEL COMERCIO CON ESPAÑA).....	127
IV.1. La ampliación de los vínculos	130
FUENTES	137
Documentos inéditos.....	137
Documentos editados	137
BIBLIOGRAFÍA	139
ÍNDICE DE CUADROS	145

INTRODUCCIÓN

Aportar una visión totalizadora, y a la vez particularizada, sobre el comercio y el tráfico entre España y el Río de la Plata es una tarea ardua. Tanto la diversidad de fuentes, muchas de ellas de complejo análisis, como las múltiples perspectivas de interpretación, aportan diversas dificultades al tratamiento del comercio. Problemas que se ven acrecentados al intentar el estudio particularizado de los nexos entre la región rioplatense y las diversas zonas españolas.

En general, se ha tomado el tema en su conjunto, encontrando un gran vacío cuando buscamos trabajos dedicados específicamente al tráfico entre determinadas regiones de la Península y el Río de la Plata. Sin embargo, después de estudiar durante varios años la cuestión, he llegado a la conclusión de que, para comprender cabalmente el desarrollo de tales vinculaciones, era menester abordar el tema desglosando las zonas con las que se inicia o mantiene un flujo de mercaderías y metálico. Así concebí, para la etapa aperturista, la complementación del análisis global del tráfico con España, mediante el desarrollado con las líneas de Cádiz, del Mediterráneo y del Noroeste-Cantábrico, agregando un capítulo dedicado a los vínculos con las Islas Canarias.

Afortunadamente, en los últimos años han aparecido trabajos destinados a investigar el comercio español con América, que dan importante información estadística sobre las vinculaciones interregionales, a los que se suma un significativo caudal de investigaciones referidas al comercio y a la producción de diversas zonas españolas. Esto se debe a que, desde la perspectiva peninsular, ha habido una mayor preocupación por estudiar el tema del comercio y la relación del mismo con el desenvolvimiento económico, notándose un singular interés por conocer su incidencia en cada ámbito regional. Sin embargo, en la medida en que se han ido aclarando y completando múltiples aspectos, que se refieren tanto a la producción como a la normativa y al tráfico, se han ido generando también tesis contrapuestas en torno a cuestiones tales como la importancia

del mercado colonial, la influencia de las reformas en el desarrollo regional español, las características y motivaciones del Reglamento de 1778, etc. Tanto la incidencia del comercio sobre el desarrollo industrial y productivo, con sus connotaciones económicas y sociales, como la cuestión impositiva se han constituido en nudos de debate. Si bien, el análisis de esta polémica sobrepasa el marco de este trabajo, debemos dejar constancia de su trascendencia.

En definitiva, las investigaciones relacionadas, directa o indirectamente, con la incidencia de las reformas borbónicas y, en particular, del *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre* en el desarrollo económico de las regiones españolas han enriquecido la producción historiográfica, pudiéndose rescatar el análisis de cuestiones esenciales para el conocimiento de los vínculos económicos entre España y el Nuevo Mundo. La profundización en aspectos tales como las características del tráfico marítimo, la relación de los volúmenes de exportación e importación con respecto al mercado americano, el desarrollo de la industria naval, los tipos de producción y la caracterización de las mercaderías de exportación, la trascendencia de los retornos en metálico, la legalidad y el fraude, el significado del comercio con América en las crisis, etc., son ejemplos claros del interés por el tema. A lo largo de mis estudios fui comprendiendo que existían una serie de limitaciones, que han sido detalladas en el texto al considerar las exportaciones y las importaciones. Con respecto a las primeras, encontramos indefiniciones en el destino de algunos barcos y cargas, así como envíos de mercaderías hacia puertos ajenos a la región del consignatario y variaciones en el despacho de las mismas. En cuanto a las importaciones, las limitaciones se plantean, básicamente, en la forma de inscribir las cargas incorporadas en las escalas, reabriendo los registros elaborados en otros puertos o confeccionando doble e incluso triple documentación de embarque. Si a las situaciones apuntadas anteriormente sumamos algunos problemas para la determinación estricta del tráfico naviero —faltas de consignación de partidas, diferencias entre salidas y arribos, etc., y, además, el tradicional fraude— podríamos caer en la tentación de abandonar el tema, por su complejidad. Sin embargo, la trascendencia de la cuestión hace que sea fundamental su conocimiento, y de ahí que debamos tener en cuenta tales limitaciones para su análisis final.

Sin duda, poco se puede hacer en un tema de esta naturaleza sin disponer de datos estadísticos, pero debemos tener conciencia de que adolecen de cierta precariedad y, consecuentemente, de que se trata de cifras que sólo, en ciertos casos, permiten apuntar tendencias. La complementación de datos provenientes de fuentes peninsulares y americanas nos permite hoy un cotejo de información que va rellenando huecos

y propiciando un mejor conocimiento de las vías de comercialización y sus resultados.

Aún falta mucho por hacer en este campo, ya que, a la complejidad propia de la temática, se suman sus múltiples interrelaciones. La beca que me otorgara en 1990 el Banco de España ha sido un incentivo fundamental para la conclusión de esta obra.

I

LA LIBERTAD DE COMERCIO Y LOS VÍNCULOS ENTRE ESPAÑA Y EL RÍO DE LA PLATA

Las variantes en las relaciones internacionales y el cambio de actitud producido con el advenimiento de la dinastía borbónica cimentaron desde las primeras décadas del siglo XVIII un vigoroso intercambio comercial entre diversas naciones europeas y la Península, la que, a su vez, actúa como trampolín hacia las posesiones hispanoamericanas. Desde Cádiz, centro vital del intercambio con las Indias, lograba consolidarse una singular red de vinculaciones e interrelaciones nacionales y extranacionales. Los privilegios del monopolio gaditano posibilitaron el afianzamiento de su estructura económica tradicional, que afectó no sólo al desenvolvimiento ibérico, sino también a la producción y comercio de los territorios de ultramar. No obstante, las puertas debieron entreabrirse, facilitando la participación de otros núcleos regionales que se vincularon también al tráfico con América. Me refiero, particularmente, a los puertos habilitados en la segunda mitad del siglo XVIII, como consecuencia: a) del replanteamiento del sistema comercial imperial; b) de las reformas emprendidas por la nueva dinastía; c) de la aplicación de principios liberales; d) de la necesidad de afrontar el embate de las otras potencias, y e) de las transformaciones surgidas como consecuencia del desarrollo regional español.

La presencia de Carlos III en el trono muestra el camino hacia la profundización del cambio. Si bien se ha señalado que muchas de las medidas tomadas en esta época ya se encontraban latentes en consultas y disposiciones anteriores, no existió ni la claridad necesaria para implementarlas, ni la voluntad expresa de llevar adelante determinaciones de corte profundo. Será durante el mandato de este monarca ilustrado cuando se produzcan verdaderas reformas, tanto en el régimen mercantil como en el sistema fiscal vinculado al mismo.

Las medidas aperturistas que se registran a partir de 1765 y culminan con el *Reglamento para el Comercio Libre*, del 12 de octubre de 1778, sientan las bases de una nueva etapa, en la que ya había entrado el área rioplatense, con la instalación del Correo Marítimo y, fundamentalmente, con la resolución del 2 de febrero de 1778, que abría la navegación del Río de la Plata, Chile y Perú: resolución esta de singular importancia y que, comúnmente, pasa inadvertida frente a la promulgación del *Reglamento*. Sin embargo, antes de hablar de las disposiciones que permitieron la incorporación regional al sistema de Libre Comercio, debemos hacer referencia a otra resolución, de carácter político-institucional, que afectó al proceso que nos ocupa: la creación en 1776 del Virreinato del Río de la Plata.

Si bien nuestro objetivo es el estudio de las características, condiciones y desarrollo del movimiento comercial entre España y el Río de la Plata, no podemos abstraerlo del gran marco en que se gestan las grandes resoluciones gubernamentales. La integración de factores conflictivos en el área rioplatense, que afectaban a todos los aspectos del gobierno, creó preocupación en la metrópoli. La economía, la política y la estrategia debían determinar una acción coherente, y entre 1774 y 1776 se observa un singular interés por responder al peligro extranjero, representado, principalmente, por portugueses y británicos. España debía actuar en el Río de la Plata con vigor y decisión si quería no solamente conservar la región, sino también proteger los demás dominios sudamericanos. Debía intervenir militarmente contra los lusitanos en las zonas cercanas a Buenos Aires —Colonia del Sacramento y Santa Catalina—, fortalecer la estructura colonial en el Cono Sur, limitar las posibilidades de contrabando y lograr un mayor control del litoral marítimo. Sobre estas bases se gestó la expedición de don Pedro de Cevallos, que recibía el título de virrey en 1776.

Nació el cuarto virreinato americano y con él, por vía directa o indirecta, se concretaron diversas medidas que afectaron al comercio exterior. Con la creación del Virreinato del Río de la Plata, se produjo una serie de acontecimientos que marcaron definitivamente el rumbo del comercio exterior de la región:

- a) Se integraron en un todo político, con capital en Buenos Aires, regiones como las del Alto Perú, que habían sido sistemáticamente elemento de disputa entre los intereses mercantiles limeños y bonaerenses.
- b) Desaparecía como centro de distribución y promoción del contrabando la Colonia del Sacramento.

- c) Se generaba en el medio local una normativa tendente a consolidar la integración económica del Virreinato y a favorecer los intereses portuarios rioplatenses.
- d) Se concluye por integrar en el Río de la Plata el sistema de Libre Comercio iniciado en 1765 con las islas de Barlovento.

Era el fin de una larga lucha por colocar el Río de la Plata en un plano destacado en el comercio de España con sus colonias americanas. A partir de este momento, se abría un nuevo ciclo en la historia del desenvolvimiento mercantil de una vasta zona del hemisferio sur.

I.1. «El Reglamento para el Comercio Libre»

Con la promulgación del *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España e Indias*, del 12 de octubre de 1778, se daba un gran paso en el proceso aperturista. Junto con Montevideo y Buenos Aires, otros siete puertos mayores (La Habana, Cartagena, Valparaíso, Concepción, Arica, Callao y Guayaquil) y 13 menores (Puerto Rico, Santo Domingo, Montecristo, Santiago de Cuba, Trinidad, Margarita, Campeche, Santo Tomás de Castilla, Omoa, Santa Marta, Río de la Hacha, Portobello y Chagres) quedaban habilitados para el nuevo régimen en América, a la vez que 13 españoles conformaban el espectro peninsular (Sevilla, Cádiz, Barcelona, Málaga, Cartagena, Alicante, Santander, Gijón, La Coruña, Almería, Los Alfaques de Tortosa, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife).

Navegación y comercio eran conceptos que iban permanentemente unidos, por lo que el artículo primero del *Reglamento* señalaba taxativamente que todos los navíos destinados al tráfico debían «pertenecer enteramente» a vasallos de la Corona española, sin la participación de extranjeros, agregándose en el artículo siguiente que, luego de un plazo de dos años para matricular los barcos comprados en el exterior, la totalidad de las naves debían ser de construcción nacional. Asimismo, a quien construyera navíos mercantes de 300 o más toneladas, se le rebajaba un tercio de los derechos de los productos embarcados por cuenta propia en su primer viaje a Indias.

La remodelación impositiva tendió a la simplificación, basada en el cobro de los derechos de alcabala y almojarifazgo, y se acentuó la diferencia de contribuciones en favor de los productos considerados nacionales. Las mercaderías destinadas a los puertos mayores, como los del Río de la Plata, debían satisfacer, al ser embarcadas en la Península, el 3 % o el 7 %, según se tratara de frutos y géneros españoles que no fue-

ran libres de contribución, o de productos extranjeros. Iguales cantidades debían ser satisfechas en las aduanas americanas por derecho de almojarifazgo.

Con respecto a la caracterización de los efectos exportados desde España, según la procedencia nacional o extranjera de los mismos, mucho se ha discutido, debido, principalmente, a las vinculaciones con el desenvolvimiento de la industria. Es cierto que muchos productos venidos del exterior, por el solo hecho de recibir algún tipo de tratamiento en la Península, pasaron a ser considerados de elaboración local, pero esto formaba parte de la política tendente a generar estímulos a las actividades manufactureras. En el art. 31 del *Reglamento para el Comercio Libre*, se indica que: «Han de regularse por manufacturas de estos Reinos todas las que se hilaren, torcieren y fabricaren en ellos; y las pintadas, o beneficiadas, de modo que muden el aspecto, o el uso y destino que tenían al tiempo de su introducción, aunque sus primeras materias sean extranjeras. Pero a fin de distinguir estos géneros, como es justo, de los que se fabrican con simples materias de España o de sus Indias, deberán contribuir el tres por ciento sobre su valor...»; agregándose en el artículo 32 que: «Se incluirán en esta clase todas las ropas hechas y cosidas en la Península con lienzos y tejidos de fuera de ella...» (1).

Aunque es discutible la existencia de un estricto nexo causal entre comercio colonial y desarrollo industrial, es evidente que el comercio colonial, por un lado, estimuló el proceso de industrialización regional española, particularmente de zonas como Cataluña o el País Vasco, y, por otro, dio un singular impulso al desarrollo de la producción agrícola destinada a la exportación.

La realidad es que se procuró promover la exportación de las manufacturas consideradas nacionales, ya fueran elaboradas totalmente en España, ya receptoras de algún tipo de modificación sustancial o de forma. De ahí que se declarara libres de toda contribución a su salida de España y a su ingreso en América, por diez años, una gran cantidad de productos promocionales (Artículos 22 y 24 del *Reglamento*). Igualmente quedaba liberada de todo gravamen una importante cantidad de productos americanos, entre los que se incluían varios que aparecen repetidamente en los registros del Río de la Plata, ya como elementos de exportación, ya como de reexportación. Carnes y pescados salados; lanas de vicuña, alpaca, guanaco y carnero; pieles de ciervo, venado, lobo marino, tigre y vicuña; sebo en pan, yerba del Paraguay, astas de animales, cobre, etc., se incluyen en la nómina de los frutos exentos de impuestos.

(1) *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias, de 12 de octubre de 1778*, edición conmemorativa del II Centenario de su promulgación. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1979, pág.15.

Por otra parte, también se rebajaron los derechos que debían abonar por los metales enviados a España, imponiéndose un 2 % sobre el oro y un 5,5 % sobre la plata a su ingreso en los puertos peninsulares.

La falta de posibilidades para abastecer a América de productos manufacturados, había conducido a que España permitiera que mercaderías provenientes de las naciones industrializadas salieran rumbo a las Indias. Desde épocas tempranas ya se debió recurrir al extranjero para solventar las necesidades de las colonias, en lo que a productos manufacturados se refiere, frente a la imposibilidad de satisfacerse con la precaria industria nacional. El oro y la plata americanos contribuyeron a permitir una acumulación de capitales en las potencias competidoras con España —caso de Gran Bretaña— y, consecuentemente, los extranjeros se convirtieron en los mejores beneficiarios del comercio con América. De ahí que, aunque se procurase incentivar el desarrollo de la industria nacional, en todo o en parte, siguieran vigentes en el *Reglamento* las autorizaciones para el ingreso de manufacturas extranjeras permitidas. En el mismo artículo en que se reputaban como manufacturas del Reino las hechas en la Península, aunque los tejidos fueran importados, se establecía taxativamente que estarían «enteramente prohibidas para este comercio las camisas, vestidos, batas y cualesquiera otros trajes, o muebles que vengan hechos de dominios extranjeros...», exceptuada la quinillería (Art. 32) (2).

Pese al trascendental avance que significó el *Reglamento* para las relaciones económicas entre España y América, el proclamado «Comercio Libre» mantuvo importantes restricciones. Así lo indica el mismo Rey, en los fundamentos de la resolución, al expresar que: «sólo un comercio *libre y protegido* entre españoles europeos y americanos puede restablecer en mis dominios la agricultura, la industria y la población a su antiguo vigor» (3). De ahí que no debemos tomar ni literalmente, ni en un sentido amplio el concepto de libertad de comercio establecido por la Corona. Si bien se había manifestado un evidente cambio de actitud, no significaba la aplicación del librecambismo.

El estudio del proceso que conduce a la promulgación del *Reglamento*, así como el análisis de la normativa y de sus resultados en los ámbitos americanos y europeos, ha llevado a diversas interpretaciones. Desde posiciones que enmarcan esta determinación gubernamental dentro de una política general modernizadora, encauzada por la dinastía borbónica desde principios del XVIII, hasta quienes ven en ella solamente el resultado de un intento de las autoridades financieras para levantar las

(2) *Ibidem*.

(3) *Reglamento y Aranceles Reales...*, *op. cit.*, pág. 1.

exhaustas arcas del Estado, se han barajado variadas explicaciones. Sin duda, resulta muy difícil entrar en un análisis global de la cuestión, y de ahí que existan argumentaciones enfrentadas.

Encontramos a quienes pretenden observar la implantación del comercio libre inmersa dentro de un plan político general, gradualista, trazado con esmero y cumplido por etapas; a los que ven, sobre el enmarque político, la entrada en vigor de un plan económico de revitalización, sobre la base de la promoción del intercambio con América; a los que interpretan la cuestión como un fundamental cambio de dirección, promovido por el sello personal de Carlos III y sus ministros ilustrados —ya sea dentro de un plan político general, ya de un enfoque estrictamente económico—; y a los que reniegan incluso de estas finalidades para manifestar que sólo se trataba de la implementación de medidas fiscalistas. Esta última posición tiene sólidos sostenedores en investigadores, que han estudiado la cuestión con perspectivas regionales, como la catalana y la gallega.

Las diversas actitudes muestran la complejidad del tema y lo difícil que es abordarlo con un sentido integral para todo el Imperio. Pese a la abundancia de escritos sobre la cuestión, para A. M. Bernal está aún casi todo por hacer, habiendo primado en los intentos de formulación general sobre el libre comercio, «más la ideología que el análisis económico, más el doctrinarismo que las comprobaciones empíricas...» (4).

Sobre el mero análisis de la letra de las determinaciones gubernamentales vinculadas a la implantación de la libertad de comercio, es menester observar la cuestión vinculándola a los procesos históricos internacionales, nacionales y regionales. Sólo dentro de tales contextos adquirirá sentido y podrá observarse adecuadamente la política encauzada por la dinastía borbónica.

I.2. La entrada en vigor del nuevo sistema

La apertura de febrero de 1778 y la promulgación del *Reglamento* motivaron de inmediato medidas complementarias. A la Aduana de Buenos Aires, se sumó, el 10 de febrero de 1779, la de Montevideo, debido a la singular trascendencia alcanzada por este puerto y a la perspectiva cierta de que llegara a monopolizar el tráfico exterior. En la justificación de la Real Orden, señalaba José de Gálvez el hecho de ser «cierto que

(4) Bernal, A. M.: «Libre comercio (1778): Un primer ensayo de modelo general», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987, págs. 17-18.

el mayor número de Registros que saldrán de los puertos habilitados de España para el comercio libre, llevarán la idea de cumplirle en el citado de Montevideo» (5).

Tanto la ubicación geográfica como las condiciones portuarias dieron preferencia a Montevideo frente a Buenos Aires, y de ahí que rápidamente se extendieran en aquella zona las medidas de control destinadas a organizar adecuadamente el tráfico y a evitar el contrabando. A la prevención, que tiene constante presencia en la documentación emanada de las más altas autoridades metropolitanas, se sumó el interés por la promoción y el adecuado desarrollo del tráfico mercantil.

Si bien por las relaciones de los Jueces de arribadas de los puertos peninsulares conocía el gobierno la nómina de los productos embarcados para América, entendió que era menester saber qué mercaderías eran de mayor consumo, qué cantidad se necesitaba de cada especie y cuáles eran las existencias sin vender. El objeto de tales inquietudes consistía en dar a los comerciantes una información adecuada, que redundara en beneficio de sus transacciones y de los consumidores, evitando tanto el abarrotamiento como la escasez.

Las noticias debían ser recabadas por medio de personas con buen juicio, instrucción y conocimiento de los temas económicos, sin imponer obligaciones de información a los mercaderes, pues esto sería opuesto a la libertad y protección de que debían gozar. En realidad, lo que se pretendía era obtener un análisis de la sociedad, con sus usos, costumbres y requerimientos. «En todos los lugares —dice esta Real Orden del 18 de octubre de 1779— está a la vista el modo de vivir de la mayor parte de sus habitantes, por tanto no es difícil conocer los frutos, bebidas, herramientas, lienzos, tejidos de lana, algodón o seda, muebles y demás efectos que ordinariamente necesitan para su sustento y comodidades. El cómputo de la cantidad que se requiere de cada especie exige mayor reflexión; pues, además de las necesidades comunes, es preciso calcular el número de personas de ambos sexos, sus inclinaciones, sus caprichos, los medios de satisfacerlos, la facilidad o embarazos que se oponen a su consecución, y otras cosas a este modo» (6).

Sobre la base de tal análisis, el Virrey debía enviar: a) una relación de los frutos y mercaderías que más se consumían en su jurisdicción, acompañada de muestras para evitar las confusiones producidas por las diferentes denominaciones que tenían los productos; b) un cómputo pru-

(5) *Documentos para la Historia Argentina*, tomo VI, *Comercio de Indias, Comercio Libre (1778-1791)*, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1915, pág.142.

(6) *Ibidem*, pág. 168.

dencial de las cantidades necesarias para abastecer «cómoda y abundantemente el Pueblo», así como de las existencias, y c) con frecuencia, listas exactas de precios de los elementos de mayor consumo. Asimismo, debía informar sobre las producciones regionales que entraban o podían incorporarse al tráfico marítimo con la Península, las posibilidades de promoción, si se imponían obstáculos a la libre contratación y la forma de superarlos.

Sin duda, el documento es muy importante, porque muestra el interés de la Corona por encauzar adecuadamente el comercio de España con América, logrando un normal abastecimiento del mercado, el ejercicio de una libertad comercial «entera y permanente» y el mantenimiento de precios razonables por medio de una concurrencia racional. Sin embargo, los resultados no se vieron en la práctica. Por un lado, la guerra con Gran Bretaña, que se había desatado en ese año, muestra el camino del desabastecimiento y la búsqueda de soluciones transitorias para mantener el intercambio, y, por otro, una vez ganada la paz, la desenfadada carrera que se genera por el tráfico conduce a la saturación del mercado y a la crisis de 1787.

1.3. El conflicto de 1779 como elemento perturbador

El elemento perturbador para la plena vigencia del *Reglamento* fue el rompimiento de las hostilidades con Inglaterra (1779), cuyos efectos —pese a la búsqueda de vías colaterales y de emergencia— perduran hasta la paz de 1783. En aquellos momentos, en que debían entrar a regir las nuevas normas impuestas por la Corona para revitalizar las relaciones económicas con sus posesiones de ultramar, se genera un conflicto cuyas consecuencias quedan registradas en la *Memoria* del Virrey Vértiz. «La ruina del comercio en estas partes por la guerra con la Gran Bretaña —dice— tenía detenido el giro de los necesarios efectos de Europa de que se proveen, y sin circulación el dinero que debía remitirse de los que proceden sus ventajas: todo escaseaba y los pueblos eran sacrificados por los exorbitantes precios que les hacía sufrir la misma necesidad de socorrerse, y aun el erario y otros objetos públicos padecían notablemente por la falta de derechos e imposiciones aligadas al mismo giro...» (7). Los efectos de la contienda, desatada como consecuencia de la participación de España, junto a Francia, en la guerra por la independencia de los Estados Unidos, se hicieron sentir rápidamente. Más aún: el 22 de marzo de 1779, con anterioridad al rompimiento formal, ya se había ordenado cerrar los puertos. Varios navíos que se encontraban cargados debieron

(7) *Memorias de los Virreyes del Río de la Plata*, Buenos Aires, Bajel, 1945, pág.196.

desembarcar sus mercaderías, y, en abril, los apoderados del comercio de Buenos Aires solicitaban del Virrey el desembarco de los caudales registrados en tres embarcaciones que estaban aprontándose en Montevideo para salir rumbo a la Península. Como resultado del pedido, se devolvía a sus propietarios el contenido de 92 cajones, compuestos de plata labrada y amonedada y oro en doblones y tejos (8).

A partir de entonces, se generan cuatro situaciones para el manejo del tráfico marítimo y del comercio: a) La primera de ellas se vincula con la actitud restrictiva motivada por la precaución de evitar pérdidas de naves, tripulantes, mercaderías y metálico por el apresamiento o hundimiento de barcos por parte de los británicos; b) La segunda, a la canalización del movimiento naviero a través del sistema de convoyes; c) La tercera, a la azarosa navegación de navíos sueltos —en general, artillados—, que se arriesgaron a emprender la ruta que vinculaba a España con el Río de la Plata, y d) Finalmente, la cuarta se relaciona con el empleo de una nación neutral, Portugal, para que a través de la misma se realice un tráfico compensatorio.

Ya hemos visto cómo, ante la presunción de la guerra, el Virrey pone en vigencia restricciones a la partida de buques desde el área rioplatense. Sin embargo, tal actitud, meramente defensiva, no podía mantenerse en la medida en que la contienda se prolongara. América necesitaba de abastecimientos, y, a su vez, debían ser sacados los productos de exportación. De ahí que la solución inicial tratara de unir la prevención con la seguridad, al adoptarse la vía de la navegación convoyada.

Cádiz, pese al proceso aperturista, seguía siendo el epicentro del movimiento comercial, y en su puerto se aprestaron las embarcaciones que debían transportar productos hacia diversos mercados americanos. A principios de 1780, se preparaban las naves, y, para finales de marzo, se encontraban alistadas para salir las destinadas al Río de la Plata, protegidas por dos corsarios: el navío «El Rosario» y la fragata «Soledad», que portaban 50 y 32 cañones, respectivamente. La custodia corsaria, cuyo costo corría por cuenta del Consulado de Cádiz, debía ejercitarse también en el regreso. No sin problemas, por separaciones en alta mar, el convoy proveniente de España logró su cometido, arribando el último de los barcos el 26 de agosto de ese mismo año (9).

La salida del convoy aprestado en el Río de la Plata se produciría en marzo de 1781. Estaba compuesto por 24 embarcaciones de diverso tipo: cinco navíos, nueve fragatas, dos paquebotes, un bergantín, seis saetías y una polacra. Si bien, como era habitual, los productos

(8) Archivo General de la Nación (Argentina), IX-30-9-5.

(9) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 141.

derivados de la ganadería —particularmente, el cuero— componían el grueso de la carga, además de otros productos de exportación y reexportación:

Productos ganaderos:

Cueros al pelo	409.823
Suelas curtidas.....	2.732
Marquetas de sebo	474

Otros cueros y pieles:

Cueros de lobo.....	2.407
Cueros de tigre.....	212
Pieles de chinchilla	4.341

Otros productos:

Tercios de lana de vicuña.....	134
Sacos de lana ordinaria	146
Sacos de algodón	8
Rollos de tabaco negro.....	150
Petacas de tabaco de hoja.....	50
Cajón de tabaco en polvo.....	1
Cajones de cera.....	3
Cajones de cascarilla	554
Zurrones de cacao.....	1.383
Planchas de cobre.....	474

Todos los barcos iban cargados (10), incluso los dos corsarios despachados por el Consulado de Cádiz, que transportaban cueros al pelo, suelas, lanas, cueros de lobo marino y de tigre, pieles de chinchilla y tabaco.

Aunque falta la carga de un barco en los registros que hemos podido consultar en el Archivo General de la Nación del Uruguay, es interesante observar la procedencia de los cueros transportados. Sobre un total de 382.559 cueros embarcados en 23 navíos, 168.609 procedían de Bue-

(10) Ravignani, E.: «El volumen del comercio del Río de la Plata, a comienzos del Virreinato (1779-1781)», en *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, tomo XV, año XI, nº 54, Buenos Aires, 1952. El autor reproduce la información enviada por el intendente Manuel Ignacio Fernández a José de Gálvez, el 30 de abril de 1781, que se encuentra en el Archivo General de Indias, Buenos Aires, 355. Observamos algunas diferencias con la documentación sobre la misma cuestión que hemos podido consultar en el Archivo General de la Nación del Uruguay, aunque esta última tiene el problema de faltar el estado de cargas de una de las fragatas. Según esta última información, los navíos fueron seis, ocho las fragatas (siete con estado de cargas), dos paquebotes, un bergantín y siete saetías. Además, surgen otras diferencias, como en las cargas de cobre que están apuntadas en barras y en quintales.

nos Aires y 213.950 habían sido consignados directamente en Montevideo (11).

Debemos aclarar que la determinación que imponía restricciones en la navegación no significó el corte de relaciones con la Península, ni tampoco el total cierre portuario del Río de la Plata. Por un lado, se mantuvo un servicio de correos, en que las naves de la carrera oficial se complementaron —o incluso se superpusieron en tiempos— con avisos enviados desde Cádiz; y, por otro, se registró un importante movimiento naviero con diversos puertos del Brasil, Lima, costa patagónica e Islas Malvinas.

Con respecto al doble sistema de traslado de pliegos y correspondencia, es interesante observar su tráfico durante 1781, ya que, a excepción del convoy, prácticamente monopoliza el vínculo directo con España y demuestra cómo Cádiz, a consecuencia de la guerra, no sólo concentra el tráfico convoyado, sino que consigue mantener gran parte del manejo de la información, pese a la actividad de Correo Marítimo. Durante ese año, arribaron a Montevideo, procedentes de La Coruña, cuatro fragatas correos («El Tucumán», «El Príncipe», «El Patagón» y «Lanzarote») y tres barcas con correspondencia y pliegos oficiales, procedentes de Cádiz («Sto. Christo del Grado», «Virgen del Pilar» y «Sra. del Carmen») (12).

Regresando al tráfico de mercaderías, digamos que si bien la navegación en convoy representaba cierta seguridad frente a la posibilidad de ataques por parte de naves de guerra y corsarios británicos, el sistema era pesado y no respondía a las expectativas de los comerciantes. De ahí que en los últimos meses de 1781 comience a darse una serie de permisos para navegar en forma independiente, aunque con la obligación de cargar solamente frutos y efectos regionales. Sólo en algunos casos se hace referencia al embarque de plata u oro, pero siempre que el viaje se hiciera en conserva.

Junto a la azarosa navegación con bandera propia, se recurrió a la neutralidad portuguesa. El sistema de transportar mercaderías y metálico a España por la vía de Portugal se abrió en febrero de 1781, con un permiso otorgado al Marqués de Echaudía, que sería transferido a Juan Bautista de Ustáriz, Conde de Reparaz, para sacar del Río de la Plata un millón de pesos y 80.000 cueros. Además de la comisión que se pagaba a los personeros portugueses, debía abonarse un 4 % en concepto de derecho de Consulado en Lisboa, puerto que recibiría finalmente la car-

(11) Archivo General de la Nación (Uruguay), Fondo del Exmuseo Histórico Nacional, Caja 221.

(12) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 141.

ga. A partir de esta fecha, los permisos se generalizaron, siendo beneficiados particularmente los comerciantes de Cádiz con autorizaciones para enviar mercaderías y extraer millares de cueros, frutos diversos y metálico (13).

Las estadísticas del movimiento naviero que se registra en el puerto de Montevideo durante el año 1782 muestran la relación entre el tráfico español y el portugués. Durante ese año entraron veintinueve barcos de esa nacionalidad, frente a quince navíos españoles arribados desde la Península y tres desde Brasil. Procedentes de puertos brasileños, llegaban trece zumacas, ocho paquebotes, tres fragatas y un pingue; de La Coruña, un paquebote y una fragata; de Canarias, un paquebote, y de Cádiz, una fragata. Con bandera española, arribaban ocho de Cádiz (tres fragatas, tres paquebotes y dos bergantines correos extraordinarios); de la línea Barcelona-Málaga, cuatro (una fragata y tres saetias); de La Coruña, tres (dos fragatas correos y una particular), y de Río de Janeiro, tres (una zumaca, una saetía y un bergantín). Cabe destacar que la presencia masiva portuguesa se mantiene también a lo largo de 1783, aunque durante este año, como consecuencia de las conversaciones de paz y la firma de los correspondientes tratados, se dinamiza el tráfico español. Llegaban a Montevideo, con pabellón de Portugal, desde puertos brasileños, veintidós navíos (diez zumacas, ocho fragatas, tres paquebotes y un bergantín); desde Cádiz, cuatro (dos fragatas, un paquebote y un bergantín), y, desde Lisboa, dos fragatas.

Pese a la búsqueda de medidas colaterales para paliar la crisis provocada por la guerra, sus efectos se hicieron sentir en el medio rioplatense. Géneros de consumo masivo comenzaron a escasear e incluso desaparecieron del mercado, provocando un aumento considerable de los precios. Tanto la carencia de mercaderías como la existencia de dinero cambiaron el comportamiento del mercado, produciéndose pagos al contado, con el consiguiente lucro de los tenedores de productos. Asimismo, se produjo una importante transferencia del metálico hacia bienes raíces, generando inmovilidad de capitales, cuando no deudas que tendrán sus consecuencias en la etapa siguiente.

1.4. El fin de la guerra y la vigencia del Libre Comercio

Si bien el conflicto con Inglaterra finaliza formalmente el 3 de septiembre de 1783, ya desde que se concretaran los preliminares de paz, el 20 de enero de aquel año, se inicia la reactivación del movimiento co-

(13) Véanse *Documentos para la Historia Argentina*, tomo VI, *op. cit.*, págs. 195 y 209 a 251, y *Memorias de los Virreyes del Río de la Plata*, *op. cit.*, págs. 196-197.

mercial. El hecho de que lleguen 35 navíos con bandera española desde la Península (cuadro I.1), frente a los 15 de 1782, muestra una singular diferencia.

CUADRO I.1

**MOVIMIENTO MARÍTIMO DEL PUERTO DE MONTEVIDEO
(1783)**

Puerto de origen	Tipos de barcos							
	F	Pq	S	Bn	P	Z	U	J
Cádiz.....	12	2	1	3	1	1	1	1
Barcelona/Málaga.....	1	3	3					
La Coruña	5							
Santander	1							
Total	19	5	4	3	1	1	1	1

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 141. Elaboración propia.

Nota: F: Fragata, Pq: Paquebote, S: Saetía, Bn: Bergantín, P: Polacra, Z: Zumaca, U: Urca, J: Jabeque.

La finalización de la guerra con Gran Bretaña fue fundamental para el Río de la Plata, que pareció despertar al tráfico con España, a la luz del Comercio Libre. Baste decir que, según datos aportados por John Fisher, las importaciones españolas provenientes del Río de la Plata pasaban de 74.751.642 reales de vellón en 1783 a 164.011.184 en 1784: cifra esta última que no se volverá a producir en la etapa que culmina con la guerra de 1796 (14). En 1784, entraban en diversos puertos peninsulares 47 barcos procedentes de Montevideo, con 127.000.299 reales de vellón en frutos y metálico, y dos navíos provenientes de Buenos Aires, con 37.010.885 en la misma moneda.

La reactivación producida en las exportaciones rioplatenses de 1783 y 1784 fue fundamental dentro del contexto general del Imperio. Baste señalar que constituyeron el 43,6 % del total de las importaciones de 1783 y el 29,8 % de las de 1784: porcentajes estos que tampoco se repetirán a lo largo del período. No obstante, pese a la extensión y riqueza del continente americano, esta región, cuya situación siempre había sido marginal, logra, durante esta etapa de vigencia del Comercio Libre, un 12,2 % del total de las importaciones peninsulares. Solamente es superada en las estadísticas por Veracruz (32,1 %), por el conjunto de las Islas del Caribe (23,2 %) y por los envíos desde el Pacífico (13,8 %) (15).

(14) Fisher, J. R.: *Commercial relations between Spain and Spanish America in the era of free trade, 1778-1796*. Centre for Latin-American Studies. University of Liverpool, 1985, pág.120.

(15) *Ibidem*, págs. 120 y 136 a 138.

Es menester hacer referencia a un asunto que se considerará especialmente al analizar el período 1792-1796, último de regularidad antes de la guerra de 1796. Me refiero a los caudales despachados desde el Río de la Plata y que influyen en los montos totales de las cargas. Con motivo de la guerra, muchos caudales habían quedado rezagados, y, consecuentemente, debieron ser despachados, una vez firmada la paz. A las importantes remesas que responden a operaciones atrasadas se suman las relacionadas con la reactivación del comercio. Desde junio de 1785 hasta finales de diciembre de 1787 salieron de Buenos Aires y Montevideo nada menos que 12.617.709. 4 ¹/₂ pesos (cuadro I.2). Dentro de esta cifra, figuraban 500.000 pesos enviados a China en una fragata de la Compañía de Filipinas.

CUADRO I.2

**DESPACHO DE CAUDALES DESDE MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES
(Pesos)**

<i>Junio-diciembre de 1785</i>		
<i>14 embarcaciones</i>		
Plata	2.129.803. 3 ¹ / ₂	
Oro	495.729. 4	2.625.532. 7 ¹ / ₂
<i>Enero-junio de 1786</i>		
<i>20 embarcaciones</i>		
Plata	2.008.432. 3 ⁵ / ₈	
Oro	508.816	2.517.248. 3 ⁵ / ₈
<i>Julio-diciembre de 1786</i>		
<i>13 embarcaciones</i>		
Plata	2.054.689. 6 ³ / ₈	
Oro	385.215	2.439.904. 6 ³ / ₈
<i>Enero-junio de 1787</i>		
<i>24 embarcaciones</i>		
Plata	2.112.854. 4 ³ / ₄	
Oro	578.586	2.691.440. 4 ³ / ₄
<i>Julio-diciembre de 1787</i>		
<i>24 embarcaciones</i>		
Plata	1.835.167. 3 ¹ / ₄	
Oro	508.415. 3	2.343.582. 6 ¹ / ₄
Total		12.617.709. 4 ¹/₂

Fuente: Archivo General de la Nación (Argentina), Archivo de Andrés Bello, leg. 31.

Sin olvidar la existencia de cargas mixtas, entre Montevideo y Buenos Aires, la preeminencia del puerto oriental se manifiesta rotundamente, ya que las importaciones desde Buenos Aires, entre 1783 y 1796, solamente contabilizan siete navíos, con una valoración total de carga de 62.160.323 reales de vellón: cifra esta exigua, si la comparamos con 1.489.279.592 reales de vellón que, provenientes del área rioplatense, se introducían por los puertos españoles en el mismo período (16).

(16) Fisher, J. R.: *Commercial relations...*, op. cit., pág. 137.

La convergencia de la paz con la plena vigencia del *Reglamento para el Comercio Libre* provocó una verdadera avalancha de importaciones y exportaciones, tanto en España como en las posesiones americanas. De ahí que no haya de extrañarnos que, en poco tiempo, la imprevisión y el ansia de lucro provocaran la saturación de los mercados y, consecuentemente, el desencadenamiento de una severa crisis. El Río de la Plata, por supuesto, no fue ajeno a este proceso. Las reglas de juego habían cambiado, y a la apertura de puertos, con la consiguiente dispersión de conducción en el manejo de los resortes del comercio, se sumó un aumento en la base del sector mercantil. La llamada crisis de 1787, por los efectos que en ese año tiene en España, en el Río de la Plata manifiesta sus connotaciones principales entre 1788 y 1789.

La paz transformó nuevamente las reglas del juego comercial. Los precios, en un principio, volvieron al nivel que tenían en la etapa previa a la contienda, y pronto, al comenzar a fluir las mercaderías en grandes proporciones, sufrieron los efectos de la competencia y de la necesidad de lograr ventas, al menos por parte de los que se encontraban en mayores apuros económicos. Las transacciones al contado, que se habían hecho comunes en la etapa de guerra, dieron paso nuevamente a la venta a plazos —comúnmente, a 18 meses—, con el inconveniente de tener que cubrir, a su vez, los compromisos contraídos por la adquisición de las mercaderías. Algunos quisieron, sobre la base de su solvencia, evitar caer en el «baratillo», pero la existencia de géneros condujo a la emulación en la competencia. Además, tanto por el envío de importantes cantidades de caudales a España como por la inmovilidad de capitales a causa de las inversiones en bienes raíces, muchos se encontraron sin respaldo en metálico para afrontar sus compromisos, con la agravante de que el volumen de las mercaderías en existencia, calculadas para más de dos años, aunque no ingresara una nueva embarcación, inmovilizaba también gran parte del capital.

El problema era muy complejo. Ya con la apertura de Buenos Aires al comercio libre en 1778, se había ampliado la base del sector mercantil, y la total puesta en vigencia del sistema la multiplicó, provocando importantes diferencias tanto en los montos de los capitales de giro como en la solvencia y responsabilidad económica de los comerciantes. Sin embargo, la crisis golpeó a todos por igual, sin respetar el nivel de manejo de mercaderías y dinero. Comenzaron a padecer limitaciones en los volúmenes de ventas, que no se relacionaron proporcionalmente con las obligaciones y no tardó en desencadenarse una importante cantidad de quiebras. De ahí que una representación efectuada por los grandes comerciantes en junio de 1789 pidiera protección frente a la existencia de una despiadada competencia e, incluso, llegara a impugnar aspectos del Libre Comercio (17). «Es innegable —dicen los apoderados— que

(17) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 115.

desde la época en que se estableció el libre comercio hasta la actual, se ha conocido un aumento de comerciantes excesivo, y de aquí ha resultado como consecuencia precisa, la distribución de caudales en muchas manos, la multitud de contribuyentes a los Derechos Reales y Municipales, el fomento de los pueblos por la necesidad de avecindarse, la construcción de edificios, así para habitar como para la custodia de los géneros, efectos y útiles, y, por último, se ha hecho comunicar la utilidad que antes tenían pocos, a muchos individuos. Pero también lo es que en el día se están experimentando fatales consecuencias de la misma libertad; pues debilitadas las casas principales con la decadencia de los precios, nacida de la abundancia de géneros y escasez de los caudales que se remiten a España, inmediatamente no pueden concurrir a las habilitaciones y por consiguiente el giro, aunque es común, es muy corto e incapaz de subsistencia, por cuya causa en el frecuente caso de una negociación torcida o cualquiera otra desgracia que prometa pérdida, aunque no sea considerable, vemos quebrar un comerciante, arruinarse una casa y perecer una familia después de otra y otra, sin que en adelante haya esperanza de restablecerse, porque perdido el crédito, de sus resultas se abandonan a la mendicidad, a los fraudes y a otros arbitrios indecorosos y perjudiciales» (18).

Las quejas ante la situación de crisis fueron remitidas a Gálvez, junto a una carta del Virrey, Marqués de Loreto (30.9.1789), en la que ataca duramente la posición de los diputados, acusándolos de ser representantes de los grandes comerciantes, «cuyo poder estancaba el giro, consultando sólo sus particulares ventajas» (19). Las acusaciones del Virrey fueron muchas y no escatimaron adjetivos. Indicaba, entre otras cosas, que los poderosos querían excluir al resto de los comerciantes, evitando la competencia; que otra causa de las quiebras se encontraba en el lujo y la adopción de un tipo de vida que, por muchos beneficios que dejara el giro, no se podría sostener; que la etapa de guerra, con precios mínimos en las producciones locales, fue aprovechada por los «comerciantes acaudalados que a precio vil acopiaron cueros para su extracción restituida la paz», etc.

No desconoce la situación generada por la crisis, pero defiende la libre competencia, señalando la necesidad de que los comerciantes actúen con tino, debiéndose esforzar más por la multiplicación de competidores. A su entender, no podía permitirse a «los poderosos de América y España» que hicieran prevalecer sus intereses sobre los del Estado. Junto a los ataques a la alta burguesía comercial y su apoyo a los traficantes menores, plantea la necesidad de soluciones. Una de ellas podría ser la elabo-

(18) *Ibidem*.

(19) *Ibidem*.

ración de informes «veraces» y «desinteresados» sobre la situación de las distintas zonas y mercados; camino que, como hemos visto, ya se había planteado al poco tiempo de ponerse en vigencia el *Reglamento*. «Es constante —dice— que si entre la libertad del Comercio Libre y la abundancia que ha introducido en la América se hallase un medio que ocurriese al reparo sin debilitar los principios que caracterizan la misma libertad, sería éste un secreto o un hallazgo feliz.»

La crisis trajo, junto a los problemas económicos y a las quiebras, importantes experiencias para particulares y autoridades gubernamentales. De ahí que, de la mano del nuevo Rey Carlos IV y de su ministro Florida-Blanca, se dé una serie de disposiciones consideradas como de una segunda etapa reformista, que ha sido menos considerada por la historiografía (20). Durante este período, en el que se dan medidas tan importantes para el área que nos ocupa como el Libre Tráfico de Esclavos y el comercio «por vía de ensayo» con colonias extranjeras, se denota la preocupación por lograr la revitalización del comercio con América, otorgando mayores facilidades a los comerciantes y simplificando los trámites mercantiles.

Volviendo a la consideración del desenvolvimiento comercial entre España y el Río de la Plata, es interesante observar con detenimiento la información proporcionada por el administrador de la Aduana de Buenos Aires, sobre el movimiento de ingreso y «salida del dinero, frutos y producciones de este Reino», en el quinquenio 1792-1796: datos estos que, según aclara el administrador de la Aduana, «son irrefragables y notorios porque se han publicado con la mayor autenticidad, deduciéndose de las oficinas de la Aduana por los registros, guías, pólizas y asientos de las contribuciones efectivas».

Las cifras del quinquenio 1792-1796 fueron utilizadas por Azara para componer un interesante «Cuadro demostrativo del estado de comercio de todos los puertos del Río de la Plata» (21), citado en varios trabajos historiográficos, pero que tiene el problema de promediar los resultados del movimiento mercantil y naviero, sin tomar en cuenta que hay puertos de origen y destino que no tienen presencia en todos los años. Por otra parte, el hecho de que los datos de 1794 fueran reproducidos en el *Correo Mercantil de España y sus Indias* les otorga una mayor solidez (22).

(20) Véase Delgado Ribas, J. M.: «El modelo catalán, dentro del sistema de Libre Comercio (1765-1820)», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987, pág. 58.

(21) Véase Azara, F.: *Viajes por la América Meridional*, tomo II, Espasa Calpe, Madrid, 1941, págs. 200-201.

(22) *Noticias del Correo Mercantil de España y sus Indias, sobre la vida económica del Virreinato del Río de la Plata*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1977.

La recuperación de la crisis provocó un importante movimiento mercantil con la Península, que se verá reflejado con claridad en estos últimos años del ciclo, que culmina con la guerra de 1796, pese a que, durante esta etapa, se debieron de sentir algunos efectos del conflicto bélico (1793-1795) que enfrentó a España con la Francia revolucionaria.

La observación de las cifras globales correspondientes a las importaciones y exportaciones desde y hacia España, muestra la existencia de una balanza netamente favorable para el Río de la Plata. Un importante movimiento naviero, encauzado básicamente desde Montevideo, unía a la zona rioplatense con los puertos habilitados en la Península. A la tradicional Cádiz, se sumaban, en la línea del Mediterráneo, Málaga, Alicante, Los Alfaques de Tortosa y Barcelona, y, en la del Nordatlántico y Cantábrico, Vigo, La Coruña, Gijón y Santander. Eran 59 las embarcaciones entradas desde destinos peninsulares en 1792, 36 en 1793, 56 en 1794, 44 en 1795 y 73 en 1796; retornando, a su vez, 53, 47, 48, 36 y 51 en los respectivos años. Mientras los arribos desde los puertos peninsulares muestran, para el quinquenio, un promedio de 53,6 navíos, las salidas alcanzan a 48,6, marcando una disminución en los retornos hacia España. Las diferencias en los regresos pueden atribuirse a las salidas con otros destinos, particularmente hacia La Habana, ya que en todos los años del quinquenio se registra un ingreso de barcos originado en ese puerto americano, inferior al total de los remitidos.

Estas cifras generales, demostrativas de los valores alcanzados por el movimiento de importación y exportación (cuadro I.3) y que indican la existencia de una balanza netamente favorable para el área rioplatense en el intercambio con la Península, adolecen de algunos problemas. La complicación principal para el análisis de la balanza comercial viene dada por el hecho de que, como ocurre generalmente con las cifras que manejan los diversos autores que han abordado el tema, en las exportaciones

CUADRO I.3

**CIFRAS GLOBALES DEL TRÁFICO EXTERIOR
DEL RÍO DE LA PLATA CON ESPAÑA
(En pesos de América)**

<i>Año</i>	<i>Importaciones</i>	<i>Exportaciones</i>
1792	2.907.516. 1 1/2	4.408.299. 4
1793	2.312.265. 1 1/2	3.570.690. 5
1794	2.732.408. 2	5.564.704. 3
1795	1.921.464. 2	4.784.415. 3
1796	2.853.945. 2	5.058.882. 6

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

se incluye la salida de plata y oro conjuntamente con la de frutos y productos regionales. Por otra parte, nos encontramos con que, para un mejor conocimiento de las importaciones provenientes de España, es menester contar con la diferenciación entre los efectos nacionales y extranjeros.

Como hemos visto, se ha discutido mucho sobre la calidad de los productos «españoles», debido a que se reputan por manufacturas de aquellos reinos «todas las que se hilaren, torcieren, y fabricaren en ellos; y las pintadas, o beneficiadas, de modo que muden el aspecto, o el uso y destino que tenían al tiempo de su introducción, aunque sus primeras materias sean extranjeras» (23). No obstante, debemos atenernos a la caracterización efectuada por el *Reglamento*, ya que ella muestra la separación entre los producidos total o parcialmente en la Península y los provenientes del exterior.

Telas de las más diversas condiciones, artículos de mercería y quinquillería, muebles, minerales (en planchas, barra o forjado), papel, maderas, etc., procedían principalmente de Francia, Inglaterra, Holanda, Flandes, Alemania, Italia, los países escandinavos y Rusia, sin olvidar a Portugal. Como contrapartida, la industria nacional, que, aunque falta de una actualizada tecnología propia, había conseguido importantes progresos, se hacía presente con diversos productos. La actividad textil peninsular fue incrementándose. Cataluña, con sus hilados y tejidos de algodón, muchos de ellos pintados, ocupó un lugar de privilegio en las transacciones con América. Sus fábricas de indianas dieron un auge especial al intercambio ultramarino, aunque no por ello debemos olvidar la participación de otras regiones que contribuían con paños de diversas características, como Guadalajara, Segovia y Alicante; Valencia y Murcia con su lencería, sedas, terciopelos y felpas; Sevilla y Granada con cintas, listones y pañuelos, a los que se suman calcetines y medias de lana y seda procedentes de los más diversos puntos de la Península. También la industria sombrerera tuvo gran difusión, pudiéndose señalar, entre los centros productores, Valladolid, Madrid, Zamora, Barcelona, Valencia, Sevilla y La Coruña. La manufactura del papel, promovida también por los catalanes, y la metalúrgica, que recibió gran impulso del movimiento productor vizcaíno, muestran otros aspectos de la actividad industrial española. Estas manufacturas se sumaban a los productos derivados de la agricultura peninsular, que ocupaban un importante lugar en el volumen de las exportaciones a ultramar. Vino y vinagre, aguardiente, aceite, especias, aceitunas, alcaparras, pasas y almendras constituyen una parte importante de los envíos a las posesiones americanas.

(23) *Reglamento y aranceles reales...*, *op. cit.*, pág.15.

Es interesante observar en las cifras recogidas en el cuadro I.4 la permanente supremacía de los productos nacionales sobre los extranjeros. Es cierto que por vía del contrabando podrían recibir los habitantes de América otros artículos que, justamente por su introducción ilegal, no podemos cuantificar. No obstante, dado el nivel alcanzado por el comercio exterior rioplatense, no deja de ser trascendente esta comprobación. Más aún: si comparamos los porcentajes de las exportaciones de los productos nacionales enviados desde España a los diversos puertos americanos, con los correspondientes a las importaciones rioplatenses para los mismo años (cuadro I.5), comprobaremos que, a excepción de 1794, los últimos superan a los primeros.

CUADRO I.4

**VALOR DE LOS EFECTOS ARRIBADOS AL RÍO DE LA PLATA
DESDE PUERTOS ESPAÑOLES
(En pesos de América)**

<i>Año</i>	<i>Nacionales</i>	<i>Extranjeros</i>	<i>Total</i>
1792	1.605.157. 3 1/2	1.302.358. 6 1/2	2.907.516. 1 1/2
1793	1.258.410. 3	1.053.854. 6 1/2	2.312.265. 1 1/2
1794	1.605.694. 7	1.126.713. 3	2.732.408. 2
1795	1.294.366. 7	626.097. 3	1.921.464. 2
1796	1.750.866. 6	1.148.078. 6	2.853.945. 2

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

CUADRO I.5

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DEL FLUJO DE EFECTOS NACIONALES

<i>Año</i>	<i>Exportaciones hacia América</i>	<i>Importaciones del Río de la Plata</i>
1792	51,3	55,2
1793	53,4	54,4
1794	61,4	58,8
1795	58,8	67,4
1796	57,0	61,3

Fuentes: Fisher, J. R.: *Commercial relations between Spain and Spanish America in the era of free trade, 1778-1796*, pág. 46, y Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Evidentemente, la cuestión del movimiento comercial hispano-rioplatense debe observarse en comparación con el desenvolvimiento integral del tráfico con América.

Si bien haremos, separadamente, un análisis del intercambio registrado entre los diferentes puertos peninsulares y el Río de la Plata, es interesante señalar algunos aspectos de la relación interregional para lograr una mejor comprensión del flujo.

Pese al proceso aperturista, Cádiz mantuvo la primacía del intercambio. Tanto por la estructura montada tradicionalmente como por sus vinculaciones y experiencia en el tráfico, el puerto gaditano siguió siendo el principal punto de concentración del movimiento comercial con las colonias, situación a la que no escapó el Río de la Plata. De ahí que sea importante apreciar el porcentaje que en el reparto (o apropiación) de espacios le correspondió, particularmente en comparación con la región mediterránea peninsular.

Teniendo en cuenta la evaluación de las mercaderías, frente a un promedio general, para el período 1778-1796, del orden del 76,4 % para el grueso de los productos salidos desde Cádiz con destino a América, Barcelona registra un 9,6 % y Málaga un 4,8 %: porcentajes estos que se amplían en el período examinado específicamente por nosotros (1792-1796) (cuadro I.6), pese a la incidencia de la guerra con Francia.

CUADRO I.6

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LAS EXPORTACIONES A AMÉRICA

Año	Cádiz	Barcelona	Málaga	Barcelona + Málaga
1792	71,5	12,6	4,6	17,2
1793	79,5	10,5	3,6	14,1
1794	68	16,6	8	24,6
1795	78,7	8,9	6,1	15
1796	76,8	10,4	6,5	16,9

Fuente: Fisher, J. R.: «Imperial 'Free Trade' and the Hispanic Economy, 1778-1796», en *Journal of Latin American Studies*, vol. 13, part. 1, mayo 1981, pág. 43.

Si analizamos los porcentajes, encontramos que Cádiz y la línea Barcelona-Málaga monopolizan, prácticamente, el tráfico, ya que, a excepción de 1792, en el que suman el 88,7 %, todos los años superan ampliamente el 90 % (93,6 % en 1793, 92,6 % en 1794, 93,7 % en 1795 y 93,7 % en 1796).

En el caso del Río de la Plata, si bien las importaciones desde Cádiz mantienen aún la primacía sobre la totalidad de los demás puertos, los porcentajes no son tan grandes como en la Península (cuadro I.7).

Como puede apreciarse en el cuadro I.7, aunque el flujo de productos por la vía Barcelona-Málaga muestra un valor proporcional mayor que el de la relación con la totalidad de América, todavía queda un margen relativamente amplio para la incorporación de mercaderías provenientes de otros puertos españoles.

**DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LAS IMPORTACIONES
DEL RÍO DE LA PLATA, SEGÚN SU ORIGEN**

Año	Cádiz	Barcelona-Málaga	Otros puertos
1792	59,7	28,0	12,3
1793	64,5	23,7	11,8
1794	59,7	23,4	16,9
1795	53,8	26,4	19,8
1796	65,9	20,2 (a)	13,9

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

(a) Incluye escala en Los Alfaques.

I.5. Los retornos. Problemas, limitaciones y particularidades

La cuestión de los retornos es mucho más compleja que la relacionada con las importaciones del Río de la Plata. Esto surge, básicamente, de la variedad de puertos de destino, aun sobre una misma ruta. En realidad, tomando la cuestión de las exportaciones rioplatenses vinculadas con el tráfico marítimo, sólo podemos afirmar que existe una relación de continuidad entre los orígenes y los destinos en el movimiento encauzado por el Correo Marítimo. En otros casos, y particularmente en los retornos hacia la línea del Mediterráneo español, podemos encontrarnos con serios problemas para la definición del movimiento exterior. De ahí que sea esencial señalar algunas limitaciones, que, si bien no influyen en el análisis del movimiento global con la Península, sí tienen trascendencia para el estudio de los vínculos interregionales.

Cuatro son las limitaciones principales que debemos sortear para el análisis de las exportaciones:

- a) *Caracterización del destino de barcos:* Aunque existen envíos «en derecha», es habitual que los barcos salgan con más de un destino. Así, por ejemplo, en la ruta del Mediterráneo, tenemos despachos a Cádiz, Málaga y Barcelona, a Cádiz y Barcelona, a Cádiz y Málaga y a Málaga y Barcelona, cuando no aparece algún otro puerto intermedio, como Alicante, o se presentan indefiniciones totales, como las ocurridas en épocas de guerra.

Como contrapartida, en la perspectiva de la importación a España, nos encontramos con cambios de destino: en 1793, con motivo de la contienda con Francia, un barco de Buenos Aires con destino a Santander termina amarrado en Cádiz.

- b) *Indefinición en el destino de cargas:* En varias oportunidades he constatado que las mercaderías podían ser despachadas de acuerdo con las conveniencias. De ahí que se dificulte el establecimiento de volúmenes exactos de exportación para plazas deter-

minadas. Por lo común, estas mercaderías eran embarcadas por el capitán, el maestro, un sobrecargo o algún comerciante que acompañaba la carga, a cuenta y riesgo suyo o de terceros. También en barcos que salían con más de un destino, existían cargas que podían ser desembarcadas indistintamente, consignándose, por ejemplo, a una Compañía o a un individuo, en Málaga o Barcelona. Incluso se dio el caso de un barco que, con destino hacia Cádiz y Barcelona, incluyó efectos para Málaga, sin haberse consignado específicamente este destino. Casos similares a los de las mercaderías se producen en remisiones de caudales.

- c) *Envío de mercaderías hacia puertos ajenos a la región del consignatario:* Además de casos de embarques a Cádiz, destinados a comerciantes catalanes, los he podido observar también para La Coruña.
- d) *Diferencias en el despacho de mercaderías:* En oportunidades, principalmente con motivo de las guerras, fueron despachadas mercaderías (particularmente desde Buenos Aires para ser embarcadas hacia ultramar en Montevideo) que no tomaron el rumbo previsto o que, incluso, debieron ser desembarcadas.

La consideración particularizada de los retornos es muy importante para la comprensión del desenvolvimiento comercial rioplatense y de su balanza con España. Tal como hemos visto, los valores consignados para las exportaciones superan ampliamente a las importaciones. Sin embargo, sería erróneo atribuir tal ventaja a la evaluación de los productos regionales y a la masiva salida de algunos de ellos, como el cuero, ya que los metales preciosos (con un 81,2 %) ocupan un primerísimo lugar en estos cómputos oficiales (cuadro I.8). Podría alegarse que tales metales son productos de las minas americanas y, consecuentemente, susceptibles de ser incluidos en las nóminas de exportación; pero, aun aceptando tal concepto, entiendo que debemos hacer una clara diferencia-

CUADRO I.8

**VALOR DE LOS EFECTOS SALIDOS DESDE EL RÍO DE LA PLATA
CON DESTINO A PUERTOS ESPAÑOLES
(En pesos de América)**

Año	Plata (a)	Oro (b)	Frutos	Total
1792	2.251.887. 4	1.200.097. 0	956.315. 0	4.408.299. 4
1793	1.800.181. 1	894.256. 4	876.253. 0	3.570.690. 5
1794	1.251.234. 4	3.494.699. 7	818.770. 0	5.564.704 3
1795	2.860.359. 7	1.247.289. 4	674.766. 0	4.784.415. 3
1796	2.556.304. 2	1.425.701. 4	1.076.877. 0	5.058.882. 6

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

(a) Acuñaada en barra y chafonías.

(b) Acuñaado y en pasta.

ción entre las salidas de oro y plata y las de las demás producciones regionales, para tener una visión comprensiva del tráfico exterior rioplatense. Además, cabe señalar que las reexportaciones efectuadas desde el Río de la Plata pusieron otro ingrediente en el análisis del tráfico.

Como es de suponer, dentro de los frutos ocupaba un lugar fundamental el cuero vacuno, no sólo por los volúmenes de exportación, sino también por lo que sus valores inciden en los montos consignados. En 1792, se enviaban, con destino a España, alrededor de 800.000 cueros, valorados, de acuerdo con el aforo para el pago de derechos de salida, en ocho reales de plata cada uno, a los que se sumaban 754.705 en 1793, 726.114 en 1794, 609.603 en 1795 y 874.593 en 1796.

El peso que tienen los cueros, sumado a otros rubros de exportación relacionados con la explotación agropecuaria, proporciona un nuevo elemento de análisis del mercado exterior. Mientras estos productos provienen fundamentalmente del área litoral —básicamente, de las campañas bonaerenses y orientales—, el metálico tiene su origen en una región muy amplia, que supera incluso los límites del Virreinato.

A través del Correo Marítimo, comerciantes particulares embarcan caudales destinados a distintas plazas peninsulares. Así, por ejemplo, encontramos que Manuel Basabilvaso, Administrador General de Correos de Buenos Aires, embarca en 1792, en la fragata correo «El Águila», oro y plata de varios chilenos para Madrid, Cádiz y La Coruña, a lo que se suman remesas de Cuzco, Potosí, Charcas, La Plata, Oruro, Arequipa y La Paz, con similares destinos (24).

No obstante la importancia alcanzada por los cueros dentro de las exportaciones generales, es interesante hacer referencia al resto de los frutos salidos del ámbito local. La variedad es muy grande. Se incluyen productos y subproductos de la ganadería vacuna, lanas y cueros de ovinos y camélidos, pieles de diversos animales, harina, etc., a los que se suman reexportaciones de productos como el cacao de Guayaquil, la cascarilla y el cobre.

Además de los cueros vacunos al pelo, se contabilizaban exportaciones de cueros caballares, que alcanzaban cifras importantes, como en 1796, en que salían 43.752. Asimismo, las curtiembres se hacían presentes con diversos tipos de cueros trabajados, exportándose 8.412 badanas en 1795, y 2.664 en el año siguiente.

El sebo, las carnes saladas y las astas de toro (cuadro I.9), al igual que la grasa y las crines, encontraban también mercado en la Península, a lo que se agregaban partidas de harina elaborada en las tahonas rioplatenses, con cifras significativas, como en 1794, cuando se exportan 2.286 quintales.

(24) Archivo General de la Nación (Argentina), IX-43-9-6.

**EXPORTACIONES DE SEBO, CARNE SALADA Y ASTAS
(1793-1796)**

<i>Año</i>	<i>SEBO (Arrobas)</i>	<i>Carne Salada (Quintales)</i>	<i>Astas (Cantidad)</i>
1793	11.552	1.088	—
1794	16.138	364	336.000
1795	29.497	2.148	306.000
1796	43.800	2.128	445.000

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Es interesante apuntar, en relación con la industria de carnes, que en esta época se contabilizan exportaciones de «pastillas de substancia» elaboradas en la fábrica bonaerense de los hermanos Liniers. Cada onza de estas pastillas (16 onzas = 1 libra) llevaba el extracto de cinco a seis libras de carne, a lo que se sumaban pequeñas porciones de legumbres harinosas (25). En 1794, se embarcaban, con destino a Cádiz, 1.455 libras de este producto, dedicado principalmente al consumo de la flota y de los hospitales. Cabe agregar, dentro de este rubro, la exportación de cerdo salado, que en 1795 redondeaba los 185 quintales.

Con respecto a la comercialización de la lana, cuya salida era considerada importante, no sólo desde el punto de vista de la producción rioplatense, sino también de la industria textil peninsular, se debieron tomar medidas drásticas para aumentar y canalizar la remisión a España (cuadro I.10). Si bien por el artículo 43 del *Reglamento para el Libre Comercio* se habían eximido de derechos de introducción en los puertos habilitados de la Península las lanas de vicuña, alpaca, guanaco y carnero, no se lograron los resultados esperados. Las fábricas españolas necesita-

**EXPORTACIONES LANERAS
(Arrobas)**

<i>Año</i>	<i>Lana de vicuña y guanaco</i>	<i>Lana de carnero</i>
1793	1.542	4.015
1794	1.304	1.949
1795	712	2.751
1796	1.062	2.264

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

(25) Archivo del Museo Naval (Madrid), *Razón del establecimiento de las pastillas de substancia que de orden de S.M. se ha hecho en la provincia de Buenos Aires para uso de la Marina*, Buenos Aires y costa Patagónica, leg. 343.

ban de estas materias primas, y de ahí que, desde 1785, se resolviera la compra y el envío por cuenta de la Real Hacienda. El encargado de poner en vigor estas resoluciones fue el Virrey Loreto, quien, en forma reiterada, comunica al Ministerio los embarques y sus costos (26).

Fundamentalmente, como fruto de la caza y de las transacciones de frontera, donde no estuvieron ausentes los tratos con los indios, aparecen importantes envíos de pieles finas, entre las que se incluyen las de nutria, chinchilla y tigre, y a las que se suman las remesas de plumas y plumeros de avestruz (cuadro I.11).

CUADRO I.11

**EXPORTACIONES DE PIELES FINAS Y PLUMEROS
(1793-1796)**

<i>Año</i>	<i>Pieles finas</i>	<i>Plumeros</i>
1793	30.735	15.691
1794	34.784	5.656
1795	17.834	7.600
1796	21.436	11.890

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Paralelamente, como resultante de la incipiente industrialización regional, se exportaban 2.471 pieles curtidas en 1795 y 2.189 en 1796. Con respecto a la industria de los curtidos, destinada al trabajo de distintos tipos de cueros y pieles, cabe señalar que, en 1789, la Corona se mostraba favorablemente ante un ofrecimiento de Natan Weterell, director de la Real Fábrica de Curtidos de Sevilla. Weterell había propuesto enviar, a su costa, personas idóneas para «que gratuitamente enseñen en esas provincias y demás parajes que hallares oportuno, el perfecto modo de adobar y curar toda clase de pieles, comprando al mismo tiempo las que puedan para surtido de la referida fábrica» (27). Meses después, en enero de 1790, se comunicaba al Virrey Arredondo que, en la fragata de guerra «Santa María Magdalena» y por disposición del citado Weterell, se habían embarcado el irlandés Daniel Domoghues y el español Tomás Salas, con la finalidad de oficiar de maestros en el arte de la curtiembre.

La explotación de los recursos del mar y de pinnípedos también se hacía presente en los envíos a la Península. Solamente en 1792, la Real Compañía Marítima enviaba 17.561 cueros de lobo marino y 35 de león, grasas de ballena y de pinnípedos, así como 200 arrobas de barba de

(26) Archivo General de Indias, Buenos Aires, legs. 70,101 y 103.

(27) Documentos para la historia Argentina, tomo VI, op. cit., pág. 405.

ballena. También en los años siguientes se incluían partidas de grasas de pescado y de cetáceos.

Finalmente, hemos de hacer referencia a las reexportaciones que se efectuaban por el Río de la Plata, donde, además del cacao, figura el cobre chileno, con extracciones para España del orden de los 3.044 quintales en 1794, 2.190 en 1795 y 3.223 en 1796.

Si bien, como hemos visto, el cuero y, secundariamente, el resto de los productos pecuarios ocupan la base del intercambio de frutos, otra interesante variedad de producciones regionales menores tienden a complementar las exportaciones. La guerra con Gran Bretaña, que se desencadenó en 1796, luego de la firma del tratado de San Ildefonso, provocó un verdadero estancamiento, con la consecuente crisis del sistema. Varios años, fundamentales para el desenvolvimiento del comercio exterior rioplatense, debieron transcurrir, antes de que, por un breve lapso de paz (1802-1804), se gestara un renovado y vital tráfico con la Península. Para entonces, un nuevo y decisivo período de la historia del Imperio había comenzado a escribirse.

II

LAS VÍAS DEL TRÁFICO REGIONAL ESPAÑOL

Con la resolución del 2 de febrero de 1778, que extendió a la provincia de Buenos Aires la autorización para el Libre Comercio, inaugurado para las islas de Barlovento en 1765, se abrió una nueva etapa en el tráfico del Río de la Plata con las diversas regiones españolas, situación que se vio perfeccionada, meses después, con la promulgación del *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias*.

Para entonces, una larga lucha se había llevado a cabo, con el objeto de romper con los dictados monopolistas de Cádiz y, particularmente, con las restricciones a que estuvo sometida el área rioplatense, como consecuencia de la férrea actitud demostrada por el comercio limeño. A partir de 1778, un nuevo espectro de posibilidades se abría para el desarrollo del comercio atlántico, que había sido visto como una salida para las posesiones del extremo sur de América, desde el siglo XVI, pero que recién entonces iba a comenzar a tomar forma definitiva. Esta apertura, que afectaba a los rioplatenses, venía acompañando a un proceso reformista que extendía sus alcances a vastas posesiones del Imperio, y de ahí que las medidas gubernamentales alcanzaran una dimensión mucho más amplia. Ya no se trataba solamente de posibilitar el movimiento naviero y mercantil desde y hacia el Río de la Plata, sino de permitir, como contrapartida, que el mismo se desarrollara con una serie de puertos españoles.

Planteadas así la cuestión, al analizar las condiciones y características del comercio hispano-rioplatense, es menester complementar el estudio general con la observación de los vínculos mantenidos o establecidos con las diversas regiones peninsulares. A excepción de la posibilidad abierta con la instalación del Correo Marítimo Hispanoamericano, que introdujo comunicaciones directas con La Coruña, la relación mercantil con

España (cuando se la autorizaba) era sinónimo de tráfico con Cádiz. Cuando los puertos rioplatenses de Buenos Aires y Montevideo son abiertos al Libre Comercio, Cádiz ya debe competir con otras ciudades costeras. Tres rutas se abren para el tráfico con España: a) la tradicional de Cádiz, que sigue manteniendo una vigencia esencial; b) la del Mediterráneo, que encuentra, básicamente, en Barcelona y en Málaga los ejes de la expansión marítima regional, y c) la del Noroeste-Cantábrico, que ya ha mostrado la experiencia del tráfico con La Coruña, a la que se suman Vigo, Gijón y Santander, sin olvidar la participación especial del País Vasco.

II.1. La ruta de Cádiz

Si la promulgación del *Reglamento para el Comercio Libre* significó la culminación de la lucha contra el monopolio gaditano, sus efectos no fueron negativos para la plaza andaluza. Por el contrario, como señala Antonio García-Baquero González, entre 1778 y 1796 el comercio de Cádiz vivió su época de mayor auge, dando a la plaza una singular proyección económica. En aquel momento, pese a las actitudes aperturistas, el comercio gaditano conoció la época de mayor movimiento en su larga trayectoria de vinculación con las Indias. La agilidad proporcionada por las nuevas normas trajo un singular incremento, tanto en la cantidad de expediciones como en el movimiento de mercaderías. Si bien otras plazas, como Barcelona, promovieron sus exportaciones, la ubicación del puerto de Cádiz, la estructura comercial y financiera, la experiencia adquirida en el manejo de las vinculaciones coloniales, etc., hicieron que se mantuviera su preeminencia. Aclara el citado autor que, mientras en 1778 las exportaciones efectuadas a América, desde Cádiz, alcanzan el 65,18 % (67,4 %, según John Fisher) del total salido de la Península con igual destino, diez años después se contabilizaba un 72 %, aunque para entonces los envíos por el puerto gaditano habían aumentado en un 420 %. Incluso, cuando en 1792 se llega al cenit, el incremento, con respecto a 1778, es del orden del 512 % (1). De acuerdo con los registros de navíos que se conservan en el Archivo General de la Nación (Argentina), llegaban procedentes de Cádiz, en 1778, cuatro saetías, tres fragatas, un bergantín y un navío. En esos momentos también los barcos de origen gaditano navegaban «con arreglo a las Reales Órdenes e instrucciones del libre comercio», ampliadas por el decreto del 2 de febrero (2).

Tal como se ha visto en la parte general, los efectos del pleno ejercicio de las normas dictadas en el *Reglamento para el Comercio Libre* se

(1) García-Baquero González, A.: *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, Sevilla, EEHA, 1972, pág. 128.

(2) Archivo General de la Nación (Argentina), IX-43-5-11 y IX-43-6-1.

vieron limitados por la guerra desatada contra Inglaterra en 1779. Las restricciones fueron grandes, y de ahí que, durante el transcurso de la contienda, que no finalizará hasta 1783, se busquen, con la participación activa del comercio gaditano, diversas vías para canalizar el flujo comercial con América.

Tanto en el envío de buques en convoyes como en el azaroso sistema de mantener la navegación de algunos navíos sueltos artillados, el puerto de Cádiz ocupa un lugar esencial. Frente a las precauciones iniciales, que impusieron el cierre portuario, hubieron de gestarse soluciones transitorias. Tanto España como América necesitaban el intercambio. «Hecho cargo el Rey de los graves e inevitables daños que se ocasionarían al comercio en general de haber de demorar ahí los Registros que tenga prontos y en estado de navegar a estos Reinos... [dice Gálvez al Virrey Vértiz, refiriéndose al envío de barcos desde Cádiz, que] se ha dispuesto que estos vayan convoyados particularmente con algunos vageles de buen porte bien armados y pertrechados, que los acompañen precisamente hasta Montevideo, y que estos mismos buques vuelvan a España convoyando todas las embarcaciones de comercio que estén detenidas ahí...» (3).

Cádiz, que, pese al proceso aperturista, seguía siendo el epicentro del movimiento comercial, se hizo cargo del costo que demandaba la navegación convoyada, y, consecuentemente, en su puerto se aprestaron las embarcaciones que debían transportar mercaderías hacia diversos puertos americanos. Hacia finales de marzo se hallaba lista la flota destinada al Río de la Plata, bajo la protección de dos corsarios, el navío «El Rosario» y la fragata «Ntra. Sra. de la Soledad», que portaban 50 y 32 cañones, respectivamente. Una vez que se hubieran escoltado las naves hasta Montevideo, según una Real Orden de marzo de 1780, los corsarios debían «permanecer en este puerto a las órdenes del Virrey, quien, al punto que estos buques se hayan provisto de los víveres precisos para su regreso, les prevendrá se restituyan sin dilación a Cádiz, trayendo en su conserva todas las embarcaciones que se hallan destinadas a estos puertos» (4). Así, la custodia del convoy, que debía ejercerse también en el regreso, garantizaba a Cádiz el retorno de la totalidad de los buques que, salidos de diversos puertos peninsulares, habían quedado rezagados en Montevideo.

Ya se ha hablado de las características de esta navegación, con inclusión de las cargas, por lo que sólo señalaremos aquí que el convoy estaba compuesto por 24 embarcaciones de diverso tipo (cinco navíos, nueve fragatas, dos paquebotes, un bergantín, seis saetías y una pola-

(3) *Documentos para la Historia Argentina*, tomo VII, *op. cit.*, págs. 170-171.

(4) *Ibidem*, págs. 171-172.

cra). El hecho de que en esta oportunidad se exportaran 409.823 cueros vacunos, además de suelas, sebo, pieles de tigre, chinchilla y lobo marino, lanas de vicuña y carnero, algodón, tabaco, cera, cascarilla, cacao y cobre, habla de la importancia de la empresa. Todos los barcos transportaban frutos, incluso los dos corsarios despachados por el Consulado de Cádiz.

Cabe aclarar que, pese a la determinación que imponía restricciones en la navegación, no se registró un corte en las relaciones con la Península. Paralelamente a la prosecución del servicio oficial de correos provenientes de La Coruña, se generó una complementación (cuando no una superposición) con avisos enviados desde Cádiz. Este doble sistema de traslado de pliegos y correspondencia era importante para el mantenimiento de los vínculos coloniales. Tal como surge de la observación del movimiento naviero registrado en Montevideo durante 1781, a excepción del convoy, los avisos y correos prácticamente monopolizan las relaciones directas con España, demostrándose que Cádiz, a consecuencia de la guerra, no sólo concentra el tráfico convoyado, sino que consigue mantener gran parte del manejo de la información, pese a la actividad del Correo Marítimo. Podemos añadir que, mientras en ese año arribaron a Montevideo dos fragatas correos, provenientes de La Coruña, hicieron su ingreso tres barcas con correspondencia y pliegos oficiales, procedentes de Cádiz (5).

Aunque el comercio gaditano seguía teniendo las riendas de los vínculos con las colonias, y desde su puerto se habían generado los tráficos convoyados, el sistema era pesado y no respondía a los intereses allí concentrados. Por ello, no ha de extrañarnos que, a partir de finales de 1781, mercaderes de aquella plaza intervengan en navegaciones sueltas y que, desde principios de ese año, participen activamente en el tráfico efectuado bajo pabellón portugués.

Por medio de Reales Órdenes de septiembre y octubre de 1781, se comunicaba al Virrey que la saetía «San Francisco Javier» y la fragata «Carlota» partirían de Cádiz sin esperar convoy, pudiendo hacer su retorno de la misma manera y sin que medie impedimento alguno. Sin embargo, en tales regresos solamente podrían cargar frutos y efectos coloniales, ya que, si quisieran traer oro y plata, deberían hacerlo dentro del sistema de convoyes.

Frente a los estancamientos de mercaderías y metálico, causados por la prosecución de la guerra, y a la limitada solución que presentaban tanto el pesado sistema de navegaciones en conserva como la azarosa navegación suelta con bandera propia, se buscó la vía de la neutralidad

(5) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 141.

portuguesa. El sistema de transportar mercaderías y metálico a España por la vía de Portugal se había abierto en febrero de 1781 y rápidamente se multiplicaron las autorizaciones, que, por lo general, recayeron en comerciantes gaditanos.

Los permisos, si bien tienen un denominador común, que es la utilización del pabellón neutral, con la finalidad de ocultar la verdadera pertenencia de la carga y su destino, revisten características distintas: a) unos, particularmente los primeros que fueron otorgados, sólo autorizaban la extracción de cueros, señalándose incluso, en algunos casos, que el barco portugués debía llegar a Montevideo en lastre. Por lo común, los navíos procedían del Brasil. Un ejemplo es el de la licencia otorgada a José María Cambiaso, para la extracción de 150.000 cueros vacunos; b) otros, como el dado a los sucesores de Lorenzo Beristain, permitían el despacho de naves portuguesas desde Cádiz, con carga general, frutos y efectos, de acuerdo con el *Reglamento para el Comercio Libre*, pudiendo retornar con cueros, y c) un tercer caso es el que autoriza a sacar mercaderías de Cádiz en barcos propios, o sus equivalentes en tonelaje de propiedad portuguesa, pero siempre con pasaporte, bandera y tripulación lusitana. Un ejemplo de este caso lo constituye la licencia dada a Antonio Duguez, a quien, a su vez, se le autoriza a retornar 1.000 pesos por tonelada, siempre y cuando lo verificase durante la guerra.

Las autorizaciones van haciéndose cada vez más amplias, particularmente en lo que a retornos de efectos se refiere, incluyéndose distintos frutos regionales y reexportaciones de cacao de Guayaquil. Asimismo, a José Antonio de Almera, del comercio de Cádiz, se le autorizaba, en 1782, a extraer del Río de la Plata 500.000 pesos en plata.

Las estadísticas del movimiento naviero que se registra en el puerto de Montevideo durante el año 1782 muestran el peso de la presencia portuguesa. En ese año hicieron su entrada 29 navíos lusitanos, frente a 18 españoles. Dentro de estos últimos, 15 provenían de la Península, habiendo salido más de la mitad del puerto de Cádiz (tres fragatas, tres paquebotes y dos bergantines correos extraordinarios). Cabe agregar que la presencia de naves portuguesas se mantiene también a lo largo de 1783, pese a que, durante este año, como consecuencia de las negociaciones de paz y la firma de los correspondientes tratados, se dinamiza el tráfico español. Llegaban por entonces a Montevideo 22 barcos con bandera lusitana, cuatro de los cuales (dos fragatas, un paquebote y un bergantín) provenían directamente de Cádiz.

La finalización del conflicto con Inglaterra fue fundamental para la reactivación de los vínculos directos con los puertos peninsulares, y, en especial, con Cádiz. Aunque la guerra termina formalmente en septiembre de 1783, al firmarse, el 20 de enero, los preliminares de paz, se sien-

te el flujo revitalizador. El 15 de abril, hacía su entrada en Montevideo el bergantín «Santa Ana», que, procedente de Cádiz, transportaba la buena nueva, y, de ahí en adelante, notamos un interesante incremento de los ingresos, que se manifiesta no sólo en la cantidad de barcos, sino también en relación con el tonelaje de los mismos. Hasta ese momento habían entrado en puerto cinco barcos (una fragata, un paquebote, un bergantín, una polacra y un jabeque); desde entonces, lo hicieron 23 naves (trece fragatas, un paquebote, cinco bergantines, una polacra, una saetía, una zumaca y una urca). Además de los cuatro navíos lusitanos, hallábase también presente una fragata sueca, que enarbolaba el pabellón español (6).

Un total de 28 naves arribaba en 1783 desde Cádiz, pudiéndose constatar, como hecho significativo, que el 50 % de ellas eran fragatas. Por otra parte, si tenemos en cuenta que, según los datos de John Fisher, en 1783 salieron 60 barcos desde el puerto gaditano con destino a América y que, en ese año, Cádiz aportaba el 78,5 % de las exportaciones peninsulares, el peso de la navegación hacia el Río de la Plata se hace más evidente (7).

En el caso de las exportaciones rioplatenses, sucede otro tanto. Una vez conocida la noticia de la firma de los preliminares de paz, se registra un significativo incremento en las salidas con destino a Cádiz, que contabilizan 23 embarcaciones (siete fragatas, dos navíos, dos paquebotes, tres bergantines, dos polacras, cinco saetías, una balandra y una tartana). Volviendo a las cifras de John Fisher, unas publicadas y otras que me facilitó personalmente, señalemos que, mientras en 1783 las importaciones que arriban a Cádiz desde el Río de la Plata suman 72.896.002 reales de vellón, en 1784 llegan a 87.708.995 reales: cifras éstas que, después de bajas significativas, serán superadas en 1794 y 1795. Pero, además, los datos adquieren mayor relevancia, si consideramos que el total de las importaciones provenientes de América contabilizan, en esos años, 122.880.464 y 412.830.130 reales de vellón, respectivamente, por lo que el Río de la Plata cubriría el 59,32 % y el 21,24 % de los ingresos del puerto gaditano, porcentajes éstos que no se repetirán en la historia del comercio exterior de la región rioplatense.

La plena vigencia de las reformas de 1778 trajo aparejada una modificación en el desenvolvimiento de las rutas comerciales, que adquiere profunda significación tanto en España como en América. Dentro de este proceso transformador, el área rioplatense tiene un papel importante. Esta región irrumpe en el contexto de las relaciones económicas con la Península en forma concomitante con la implementación de la nueva norma-

(6) *Ibidem.*

(7) Fisher, J. R.: *Imperial 'Free Trade'...*, *op. cit.*, págs. 42 y 50.

tiva. Si bien la zona circuncaribeña es para España el mercado más sobresaliente, con cifras de exportación desde Cádiz, entre 1785 y 1796, del orden del 35 % para la rica plaza de Veracruz, del 10 % para Venezuela y del 8 % para Nueva Granada, las regiones australes muestran una singular presencia. Las exportaciones hacia el Río de la Plata y la costa del Pacífico sudamericano registran el 33 % de los envíos del puerto gaditano, correspondiendo un 11 % a nuestra área específica (8).

Cabe aclarar que la comprensión del desenvolvimiento del comercio gaditano con América, y, por consiguiente, con el Río de la Plata, es muy compleja, debido a las relaciones interregionales que unían aquella plaza con otras zonas de la Península. Aun regiones que contaban con la habilitación de puertos propios concurren a cargar sus productos en Cádiz. Vicente Ribes, en su estudio sobre *Los valencianos y América*, indica que la inmensa mayoría de las manufacturas de Valencia no se exportó por los puertos de Alicante o Valencia hacia América, sino que lo hizo a través del puerto de Cádiz o por intermedio de navíos catalanes (9). De igual forma, Aurora Gámez Amián, al resumir el tráfico de artículos por Málaga, indica que, además de los extraídos en forma ilegal, se encontraban los que salían en navíos «directos», los transportados en barcos que hacían escala y, finalmente, los que se enviaban vía Cádiz, en barcos pequeños, para ser transbordados en la bahía a los que iban a América (10). Sin embargo, como contrapartida, en registros de navíos encontramos la salida hacia el Río de la Plata, por el puerto de Málaga, de productos enviados desde Cádiz (11). Todo esto sin entrar a considerar los retornos de la ruta del Mediterráneo español, cuyos transportes tocaban habitualmente el puerto gaditano.

Cádiz, como hemos señalado, siguió siendo el puerto español que mantuvo un mayor movimiento dentro de los habilitados para el libre comercio, desarrollándose esta actividad tanto en relación con las exportaciones hacia América como con las importaciones, que la convertían en la gran distribuidora de manufacturas coloniales en España y en el resto de Europa.

Teniendo en cuenta la valuación de las mercaderías, Cádiz concentra el 76,4 % de los productos salidos con destino a América en el período 1778-1796. El área rioplatense no fue ajena a esta tendencia. Sin em-

(8) Fisher, J. R.: «El impacto del comercio libre en América durante el último cuarto del siglo XVIII», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987, pág. 30.

(9) Ribes, V.: *Los valencianos y América. El comercio valenciano con Indias en el siglo XVIII*, Diputació Provincial de València, Valencia, 1985, pág. 11.

(10) Gámez Amián, A.: «Aproximación a la influencia del Libre Comercio con América en la economía de Andalucía Oriental», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987, págs. 124-125.

(11) Archivo General de la Nación (Argentina), IX-43-9-6.

bargo, quizás por la importante competencia que se genera a partir de su incorporación al libre comercio, los porcentajes de la participación gaditana, con respecto al conjunto de las regiones españolas, es menor.

CUADRO II.1

**DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DEL FLUJO DE MERCADERÍAS
DESDE CÁDIZ, SEGÚN SU VALOR**

Años	Exportaciones Cádiz-América	Exportaciones Cádiz-Río de la Plata
1792	71,5	59,7
1793	79,5	64,5
1794	68,0	59,7
1795	78,7	53,8
1796	76,8	65,9

Fuentes: Fisher, J. R.: *Commercial relations...*, op. cit., pág. 94, y Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

El hecho de que el porcentaje de productos incorporados al Río de la Plata por la vía de Cádiz sea inferior al correspondiente a las exportaciones desde aquella plaza con destino al conjunto de América muestra la existencia de una mayor permeabilidad para la concurrencia de productos de otras regiones españolas (cuadro II.1). Así, por ejemplo, aparecerá con un margen mayor que el correspondiente al flujo general desde España la línea del Mediterráneo, que cuenta como motor principal a Barcelona, a la que se agrega la presencia de La Coruña, cuya experiencia con el Correo Marítimo le otorgaba también una especial base de sustentación para las transacciones con el Río de la Plata. Esto, sin olvidar que, como hemos visto, los ingresos de mercaderías provenientes de Cádiz (cuadro II.2) superan, en forma absoluta y en todos los años, a los enviados desde el resto de los puertos peninsulares.

CUADRO II.2

**VALOR DE LOS EFECTOS ARRIBADOS
(En pesos de América)**

Años	Total España	Cádiz
1792	2.907.016. 1 1/2	1.736.342. 6 1/2
1793	2.312.265. 1 1/2	1.491.266. 6
1794	2.732.408. 2	1.632.615. 6
1795	1.921.464. 2	1.033.927. 3
1796	2.853.945. 2	1.180.286. 2

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Antes de considerar la cuestión del tipo de artículos importados, debemos hacer algunas referencias al problema del transporte marítimo

(cuadro II.3). Con respecto al mismo, podemos observar que la cantidad de barcos procedentes del puerto gaditano no se correlaciona directamente con los valores de las cargas. Más aún: si consideramos la relación entre los porcentajes correspondientes a los valores de las mercaderías transportadas y los referidos al movimiento naviero desde Cádiz, con respecto a las valuaciones de cargas y cantidad de barcos provenientes de los diversos puertos peninsulares, comprobaremos que la relación es casi inversa. Esto se debe, fundamentalmente, a que, por un lado, las embarcaciones provenientes de Cádiz eran de mayor porte; y, por otro, a que no existe una relación necesaria entre el valor y el volumen o el peso de la mercadería transportada.

CUADRO II.3

ARRIBOS AL PUERTO DE MONTEVIDEO

Años	De la Península	De Cádiz	%
1792	59	21	35,59
1793	36	13	36,11
1794	56	22	39,28
1795	44	15	34,09
1796	73	35	47,94

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Al margen de las discusiones en torno a lo que entendía el *Reglamento* por efectos españoles y foráneos, Cádiz se manifiesta como el campeón del tráfico de productos extranjeros. Esto no ha de extrañarnos si consideramos la trayectoria del comercio gaditano. A la concurrencia de mercaderes españoles se sumaba la tradicional presencia extranjera. La totalidad de las grandes casas comerciales extranjeras vinculadas económicamente al movimiento mercantil de las colonias hispanoamericanas mantenía en la plaza andaluza una actividad directa a través de consignatarios o comisionistas.

Las cifras que muestran las salidas de mercaderías en el período 1778-1796 son reveladoras con respecto al movimiento de reexportación hacia las colonias americanas. Sólo en 1792, y, posiblemente, como consecuencia de la guerra que se mantenía con Francia, los productos considerados españoles superan proporcionalmente a los reexportados por Cádiz en un modesto 0,1 %.

El tráfico hacia el Río de la Plata no difirió de la condición anterior (cuadro II.4); por el contrario, la relación entre artículos nacionales y extranjeros muestra un mayor peso de las importaciones no españolas, y ni siquiera experimenta la expresada situación de 1792.

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DEL FLUJO DE EFECTOS EXTRANJEROS

Años	Exportaciones gaditanas hacia América	Exportaciones de Cádiz al Río de la Plata
1792	59,7	63,4
1793	55,3	64,6
1794	53,1	61,1
1795	49,9	52,3
1796	51,7	54,0

Fuentes: Fisher, J. R.: *Commercial relations...*, op. cit., pág. 94, y Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Como puede observarse en la relación porcentual precedente, desde Cádiz se transportaba al Río de la Plata una proporción mayor de efectos extranjeros, en detrimento de los considerados «del Reino», que la transportada al conjunto americano. Por otra parte, si tenemos en cuenta los ingresos de mercaderías reexportadas desde el puerto gaditano, en relación con el total de artículos extranjeros introducidos desde todos los puertos peninsulares, el peso de Cádiz como abastecedor de frutos y manufacturas foráneas es más evidente (cuadro II.5).

**IMPORTACIÓN DE EFECTOS EXTRANJEROS
(En pesos de América)**

Años	Total en España	Cádiz	%
1792	1.302.358. 6	1.101.655. 2	84,58
1793	1.053.854. 6	962.969. 6	91,37
1794	1.126.713. 3	996.235. 3	88,42
1795	626.097. 3	540.685. 6	86,36
1796	1.148.078. 6	1.014.816. 6	88,39

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

El análisis de los porcentajes de los productos extranjeros llegados al Río de la Plata por la vía de Cádiz deja poco margen a los comentarios, ya que, con una media del 87,82 %, podemos considerar que, prácticamente, lo monopoliza: situación ésta muy importante, no sólo para comprender el proceso que se desarrolla durante la etapa anterior a la guerra de 1796, sino también el devenir posterior al desencadenamiento de la misma.

El hecho de que Cádiz sea un gran abastecedor de frutos y manufacturas extranjeras de lícito comercio no significa que dejemos de observar la gran aportación de artículos considerados nacionales (cuadro II.6). Los ingresos de productos «del Reino» muestran, para el quinquenio 1792-

1796, una media superior al 40 %, lo que supone un significativo peso dentro del total de las importaciones regionales.

CUADRO II.6

VALOR DE LOS EFECTOS ARRIBADOS DESDE CÁDIZ
(En pesos de América)

<i>Años</i>	<i>Nacionales</i>	<i>Extranjeros</i>	<i>Total</i>
1792	634.687. 4 ¹ / ₂	1.101.655. 2	1.736.342. 6 ¹ / ₂
1793	528.297. 0	962.969. 6	1.491.266. 6
1794	636.380. 3	996.235. 3	1.632.615. 6
1795	493.241. 5	540.685. 6	1.033.927. 3
1796	865.469. 4	1.014.816. 6	1.180.286. 2

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Las importaciones de mercancías nacionales desde el puerto gaditano llegan incluso a superar el 50 % del total de las entradas de similares productos desde todos los puertos españoles en 1796, registrándose la participación menor en 1795, posiblemente, como consecuencia de la guerra con la Francia revolucionaria. Sobre un ingreso total de 1.605.157 pesos en mercaderías nacionales, provenientes de todos los puertos peninsulares, Cádiz, con 634.687 pesos, aportaba el 39,54 % en 1792; en 1793, sobre un total de 1.258.410 pesos, con 528.297 pesos, llegaba al 41,98 %; en 1794, ante una introducción por valor de 1.605.694 pesos, al contabilizar 636.380 pesos, contribuía con el 39,63 %; en 1795, sobre un total de 1.294.366 pesos, sus 493.241 pesos significaban el 38,11 %, y, finalmente, en 1796, frente a un total de 1.705.866 pesos, con 865.469 pesos, conseguía superar a la totalidad de los puertos españoles con el 50,73 %.

En 1796, las importaciones gaditanas del Río de la Plata llegaron a su cenit; sin embargo, la euforia duraría muy poco tiempo. La guerra con Gran Bretaña desatada en ese mismo año, conducirá a una drástica paralización, afectando a los cimientos del intercambio imperial español, y golpeando duramente las consolidadas vinculaciones económicas con las colonias. Tanto la acción de la armada británica como la de los corsarios que actuaron bajo su bandera afectaron decididamente al comercio de ultramar, marcando el inicio de un duro período, que, salvo un breve intervalo de paz, mostrará sus circunstancias críticas hasta los albores de la revolución.

Como hemos señalado, la consideración particularizada de los retornos es muy importante para la comprensión del desenvolvimiento comercial rioplatense y de su balanza con España.

En un estudio sobre el tráfico con Cádiz, elaborado por Emanuel Soares da Veiga García, se indica que el movimiento de naves, durante el período 1789-1791, fue de 163 barcos. Los 36 registrados para el primer año, 63 para el segundo y 64 para el tercero transportaron, según el autor, además de diversos productos regionales, 1.151.600 cueros vacunos en 1789, 1.173.800 en 1790 y 1.296.285 en 1791: cifras éstas que me han llamado la atención por lo abultadas, más aún si consideramos que se trata de registros que corresponden únicamente al puerto gaditano (12).

Pasando al análisis del movimiento registrado en el período 1792-1795, que nos permite una visión integral del intercambio con la Península, debemos señalar que existen algunos factores que inciden sobre los valores de exportación a Cádiz. Además de las limitaciones expuestas en la parte general (particularmente, las referidas a la *caracterización del destino de barcos* y a las *indefiniciones existentes en el destino de algunas cargas*), aparecen otras dos causas. La primera, que hace disminuir los porcentajes de valores de exportación hacia Cádiz, en relación a los demás puertos de la Península, se vincula al hecho de que muchos caudales fueron despachados a España por la vía de La Coruña, mientras que la segunda se relaciona con las escalas en el puerto gaditano que habitualmente efectuaban los navíos de la ruta del Mediterráneo. De ahí que los datos consignados en este apartado correspondan a las cargas salidas en barcos con rumbo específico a Cádiz (cuadro II.7), y que hagamos referencia a dichas escalas al considerar la línea del Mediterráneo y su cabotaje.

CUADRO II.7

SALIDA DE NAVÍOS SEGÚN DESTINO

Años	Total Península	Vía Cádiz	% Cádiz
1792	61	20	32,78
1793	47	19	40,42
1794	48	20	41,67
1795	36	10	27,77
1796	51	26	50,98

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Sobre un total de 23.386.992 pesos y 3 reales en plata, oro y frutos, salidos con rumbo a la Península durante el quinquenio, 11.958.886 pesos y 7 1/2 reales fueron embarcados en la ruta directa a Cádiz, correspondiéndole un 51,13 % con respecto al total de puertos habilitados (cuadro II.8). Los 95 barcos que partieron con destino específico al puerto gaditano durante el quinquenio (20 en 1792, 19 en 1793, 20 en 1794, 10 en 1795

(12) Soares da Veiga García, E.: *Buenos Aires e Cádiz Contribuição ao estudo do Comércio Livre (1789-1791)*, XLVIII, Coleção da *Revista de História*, Sao Paulo, 1974.

y 26 en 1796) transportaron, en conjunto, 5.253.449 pesos y 7 1/2 reales en plata, 4.468.530 pesos en oro y 2.237.107 pesos en frutos. Resulta significativa la entidad de los retornos en metálico, frente a los frutos, que solamente reúnen el 18,7 % de los valores de exportación.

CUADRO II.8

VALOR DE LOS EFECTOS SALIDOS EN LA RUTA DIRECTA A CÁDIZ
(En pesos de América)

Años	Plata (a)	Oro (b)	Frutos
1792	576.096. 6	356.421. 0	420.080. 0
1793	607.890. 1 1/2	283.109. 4	464.647. 0
1794	2.500.173. 4	500.102. 4	427.004. 0
1795	748.143. 0	1.822.920. 2	279.170. 0
1796	821.146. 4	1.505.976. 6	646.206. 0

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

(a) Acuñada, en barra y chafalonías.

(b) Acuñado y en pasta.

Hacia Cádiz salía un importante volumen de cueros vacunos (cuadro II.9), que, en conjunto, reunían cerca de la mitad de las exportaciones del mismo fruto efectuadas desde el área rioplatense.

CUADRO II.9

SALIDA DE CUEROS AL PELO
(Cantidad)

Años	Total España	Vía Cádiz	% Cádiz
1793	754.705	394.172	52,23
1794	726.114	348.675	48,02
1795	609.603	220.210	36,12
1796	874.593	485.507	55,51

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

La importancia del cuero vacuno estriba, no sólo en los volúmenes extraídos, sino también en el peso que su valuación alcanza en el total de las exportaciones. Los embarques hacia Cádiz muestran, dentro de los frutos, el predominio decisivo de los cueros vacunos. No obstante, las cifras indican un margen mayor para la salida de otros productos, como los cueros de ganado caballar, cuya exportación hacia el puerto gaditano alcanzaba en 1796 43.752 unidades.

Tanto el sebo como las carnes saladas encontraron mercado en Cádiz (cuadro II.10), al igual que la grasa, las crines y las astas de toro, sin olvidar la inclusión de partidas de harina de trigo.

EXPORTACIONES DE SEBO Y CARNE SALADA

Años	Sebo (arrobas)			Carne salada (quintales)		
	Total España	Vía Cádiz	% Cádiz	Total España	Vía Cádiz	% Cádiz
1793	11.552	3.630	31,42	1.088	1.080	99,26
1794	16.138	6.557	40,63	364	203	55,77
1795	29.497	7.577	25,69	2.148	715	33,29
1796	43.800	25.720	58,72	2.128	2.048	96,24

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Con respecto a la exportación de *pastillas de substancia* elaboradas en la fábrica bonaerense de los hermanos Liniers, debemos señalar que la totalidad de las 1.455 libras embarcadas tuvo como destino Cádiz. Igual situación se registró con el embarque de carne salada de cerdo, que en 1795 redondeaba los 185 quintales.

La salida de la lana, en sus diversas variedades, como producto de la explotación de los camélidos y de los carneros, fue dirigida también en proporciones importantes por la vía directa de Cádiz. Los requerimientos de las fábricas peninsulares habían motivado la participación oficial en las transacciones, y en la documentación virreinal se hace referencia, reiteradamente, a los envíos con destino al puerto gaditano. Particularmente, las lanas de vicuña y guanaco, como puede verse en las cantidades y proporciones de 1793, 1794 y 1796 (cuadro II.11), muestran la preferencia por esta plaza.

EXPORTACIONES DE LANAS

Años	Lana de vicuña y guanaco (libras)			Lana de carnero (arrobas)		
	Total España	Vía Cádiz	% Cádiz	Total España	Vía Cádiz	% Cádiz
1793	38.540	32.816	85	4.015	2.527	62
1794	32.597	28.859	89	1.949	1.009	51
1795	17.811	9.111	51	2.751	1.560	56
1796	26.550	24.750	93	2.264	1.415	62

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

También las astas, que, junto al resto de los productos pecuarios, tienen una presencia permanente en las exportaciones rioplatenses, aparecen con cantidades y porcentajes altos en los embarques por la ruta de Cádiz. En 1794, con 373.000 unidades, concentra el 69,59 % de las sali-

das; en 1795, con 180.000 piezas, alcanza el 58,82 %, y en 1796, con 373.000, llega al 83,82 %.

Cueros y pieles curtidas, cuyas labores industriales habían sido promovidas en esa década, se incluyen en estos embarcos, siendo también altos los porcentajes de plumeros de avestruz (cuadro II.12).

CUADRO II.12

EXPORTACIONES DE PIELES FINAS Y PLUMEROS

Años	Pieles finas			Plumeros		
	Total España	Vía Cádiz	% Cádiz	Total España	Vía Cádiz	% Cádiz
1793	30.735	20.649	67,18	15.691	11.673	74,39
1794	34.784	26.112	75,07	5.656	2.534	44,80
1795	17.834	9.014	50,54	7.600	5.700	75,00
1796	21.436	12.363	57,67	11.890	10.725	90,20

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Las badanas suman 451 entre 1795 y 1796, y las pieles trabajadas, aunque no logran los niveles de los envíos por la ruta del Mediterráneo, también contabilizan partidas. Igualmente, otros rubros, como las pieles finas de nutria, chinchilla y tigre, salen en cantidades importantes.

Con respecto a las exportaciones de metales no preciosos, Cádiz prácticamente concentra el total de las mismas. Fuera de unas pequeñas partidas de estaño, lo importante es el cobre, con 2.924 quintales para 1794, 2.190 para 1795 y 3.223 para 1796. Salvo en 1794, en que se saca con aquel destino el 96,05 % del total de cobre, en los demás años el porcentaje es del 100 %.

Dentro del conjunto de las salidas por la ruta de Cádiz, como hemos visto, las remesas de metales preciosos ocupan el lugar más destacado. Para el quinquenio, el 81,3 % del total exportado corresponde a plata y oro, ya sea amonedado, en pasta o trabajado en diversas formas. Sólo el 18,7 % pertenece al valor de los frutos extraídos, con la característica de que los cueros equivalen al 80,12 % de los efectos dirigidos al puerto gaditano. Sin embargo, esta situación no debe sorprendernos si tenemos en cuenta que la relación porcentual de las exportaciones a todos los puertos de la Península señala para los frutos el 18,8 %. Por otra parte, el hecho de que por esta vía se canalice nada más que el 47,97 % de los cueros al pelo acrecienta la brecha entre el metálico y los frutos.

II.2. La ruta del Mediterráneo español

En mi preocupación por estudiar las relaciones económicas entre el área rioplatense y las diversas regiones españolas, me propuse indagar particularmente en el caso catalán. Importantes estudios, como el de Pierre Vilar —*Catalunya dins l'Espanya Moderna*— o el presentado por Antonio García-Baquero al «Primer Coloquio de Historia Económica», me motivaron para tratar de lograr la reconstrucción del movimiento comercial entre el Río de la Plata y Cataluña, basándome en el puerto de Barcelona. Sin embargo, llegué a comprender que estaba cercenando el tema y que, consecuentemente, debía encarar la cuestión dentro de un contexto regional más amplio, incluyendo la línea de cabotaje del Mediterráneo peninsular, previa a la empresa ultramarina. Sin menoscabo de la trascendencia que tiene para cada región su movimiento portuario, dada la integración interregional en el tráfico, decidí que era menester observar la cuestión en su conjunto.

Con respecto al movimiento comercial de Cataluña y su incidencia, ya Delgado Ribas manifestó la necesidad de tomar en cuenta el circuito colonial catalán, integrando las exportaciones de este origen, que salen no sólo por el puerto de Barcelona, sino también por Los Alfaques, Málaga y aun Cádiz (13).

Por otra parte, al estudiar el desenvolvimiento del tráfico marítimo, encontramos que debemos tomar como base de partida la ruta del Mediterráneo, en la que predomina la línea Barcelona-Málaga-puertos americanos. Tal situación fundamental se ve reflejada con claridad en la documentación referida al Río de la Plata.

En primer lugar, encontramos que es habitual que barcos catalanes recalen en Málaga, planteándose el problema de la incorporación de efectos de escala con registros integrados, algunas veces dobles e incluso triples, situaciones que incluso fueron, en más de una oportunidad, proclives al fraude. Así, por ejemplo, el bergantín «San Francisco de Paula», que partiera en 1791 del puerto de Barcelona «con *registro cerrado* para Montevideo», hacía escala en Málaga y solicitaba en la Real Aduana que con los efectos embarcados «y algunos que intentaba cargar en dicho puerto *se le abriese y formase nuevo registro* de partida para el expresado destino» (14). Por su parte, el Capitán del bergantín «San Francisco de Asís», al arribar en aquel año a Málaga, «hacía mani

(13) Delgado Ribas, J. M.: *Catalunya y el sistema de libre comercio (1778-1818): Una reflexión sobre las raíces del reformismo borbónico*, Resumen de la Tesis presentada para aspirar al grado de Doctor en Geografía e Historia, Universitat de Barcelona, Barcelona, 1982, págs. 3-4.

(14) Archivo General de la Nación (Argentina), IX-43-9-5.

fiesto de varios frutos, géneros y efectos que con guías de la aduana de Barcelona y otras del Principado de Cataluña conducía a su bordo, solicitando que de ellos, y algunos que intentaba cargar en este puerto *se abriese y formase el competente registro* de partidas para el de Montevideo...» (15). También el habilitado puerto de Los Alfaques de Tortosa sirvió para el despacho de mercaderías.

La reapertura de registros en Málaga permitía, además de incorporar las mercaderías embarcadas en el lugar, *blanquear* parte o la totalidad de la carga recogida en el trayecto. De ahí que aparezcan datos mucho más amplios para considerar el movimiento catalán, particularmente en lo que a productos agrícolas se refiere. Así, por ejemplo, el señalado bergantín «San Francisco de Paula», en el nuevo registro, incluye no sólo mercaderías embarcadas con guías de puertos intermedios, como Villanueva, Los Alfaques de Tortosa y Torredembarra, sino también de la misma Barcelona.

Las ventajas ocasionadas por la apertura o reapertura de registros eran evidentes para el puerto de Málaga, ya que, además de favorecer el movimiento económico-financiero, aumentaba los ingresos por derechos devengados. Al 3 % de los productos nacionales y el 7 % de los extranjeros que ingresaban a las arcas aduaneras, se sumaban otros, como el 0,75 % del 1 % para el Consulado y obras de la Aduana.

El comercio de tránsito que afecta al puerto de Málaga lleva a un replanteo de las evaluaciones del desenvolvimiento regional, efectuadas sobre la base del movimiento de mercaderías. Así, al referirse a la influencia del comercio con América sobre la producción, Aurora Gámez Amián indica que fue inferior a lo que habitualmente se le ha atribuido. Ello se debe, por un lado, a que parte de los artículos declarados localmente procedían de otros puertos del litoral mediterráneo, que arribaban en embarcaciones que los registraban, y contribuían a las cuentas de la Aduana malagueña; y, por otro, a que aun los embarques para el tráfico directo, además de los géneros extranjeros, incluían entre los nacionales productos provenientes de otras regiones, básicamente de Cataluña (16). Si bien lo habitual es que observemos envíos desde Barcelona y Málaga, ya sea en línea de escala o en *derechura*, con el agregado de

(15) *Ibidem*.

(16) Gámez Amián, A.: «Aproximación a la influencia del Libre Comercio con América en la economía de Andalucía Oriental», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987, pág.123. Sobre los fraudes que podían encubrirse con los registros múltiples y el interés de los malagueños por evitar la restricción a la apertura de nuevos registros, puede consultarse: Delgado Ribas, J. M.: «Comercio colonial y fraude en Catalunya. Algunas consideraciones en torno a los registros del libre comercio a Indias (1778-1796)», en *Estudios Históricos y documentos de los Archivos de Protocolos*, VI, Barcelona, 1978, págs. 319 y ss.

Los Alfaques de Tortosa —desde donde tiene su punto de salida algún barco—, encontramos también arribos a Alicante, Cartagena, Algeciras y Santa Cruz de Tenerife, en las trayectorias hacia el Río de la Plata.

Es cierto que, a través de Cádiz, productos catalanes, valencianos y malagueños estuvieron presentes en el mercado rioplatense; sin embargo, se trataba de una vía colateral. También desde La Coruña, después de la instalación del Correo Marítimo (1767), llegaron mercaderías procedentes de Cataluña. No obstante, sin desconocer estas experiencias, que evidentemente debieron haber llevado a valorar las condiciones especiales del Río de la Plata como centro de consumo y distribución, es menester tomar como punto de partida la apertura producida por el Real Decreto del 2 de febrero de 1778.

a) *Las condiciones para el intercambio*

Señalar la necesidad de partir desde las medidas de 1778 para llevar adelante el análisis de los vínculos comerciales entre la región rioplatense y los puertos del Mediterráneo peninsular no significa desconocer, ni mucho menos, los procesos ocurridos a ambos lados del Atlántico. Por el contrario, sólo podremos comprender cabalmente las condiciones y el nivel del intercambio, si tenemos en cuenta tanto el desenvolvimiento peninsular como el de las regiones más australes del continente americano.

Una característica común une a rioplatenses con catalanes o malagueños, y es su afán de lucha ante las restricciones impuestas para la realización de un adecuado intercambio. Frente al monopolio gaditano, la incursión catalana en el comercio con América muestra la fuerza de la recuperación económica regional, que se enraíza en el siglo XVII.

Estudios como los de Carlos Martínez Shaw, sobre *El comercio entre Cataluña y América, 1680-1756*, o de José María Oliva Melgar, sobre *La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias. El comercio privilegiado de Cataluña con América en la segunda mitad del siglo XVIII*, hacen notables aportaciones sobre el tema. Y no deben olvidarse las aseveraciones de Pierre Vilar, cuando señala que la apertura del mercado americano, no solamente a través de los gaditanos, sino por el intercambio directo, no data de la resolución de 1778, ni aun de la de 1765, sino de un desenvolvimiento espontáneo desencadenado a partir de los años 1745-1750 (17).

(17) Vilar, P.: *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. quart: *La formació del Capital Comercial*, Edicions 62, Barcelona, 1968, pág. 543.

Durante el siglo XVIII, la región catalana va experimentado un desarrollo que, para mediados de la centuria, le permite tener, tanto en el plano agrícola como en el industrial, la capacidad económica indispensable para dar sustento a las exportaciones. Tal situación, sumada a la acumulación de capitales y a la presencia de una burguesía comercial fuerte y decidida a ganar espacios, pone al Principado en condiciones de encarar con fuerza su proyección en el mercado colonial. Así, se incrementa el tráfico ultramarino barcelonés, y, aunque por los volúmenes movidos no llega a configurar una real competencia para Cádiz, al promulgarse el *Reglamento para el Comercio Libre* ya ocupa un lugar destacado en el comercio con América.

Por su parte, Málaga también había sentido la influencia del desenvolvimiento del tráfico comercial con el Nuevo Mundo, no sólo por haberse convertido en puerto de tránsito, sino también por la posibilidad de comerciar sus producciones, particularmente las vinícolas, que sobreabundaban desde mediados del siglo. De ahí que no haya de extrañar que entre 1765 y 1778 solicitara la ampliación del comercio en derecho, *porque los frutos ya no caben en el continente* (18).

Por supuesto que no todas las regiones estuvieron en condiciones de aprovechar de la misma manera las oportunidades que emanaron de la apertura de 1765, y particularmente de las otorgadas por el *Reglamento*. Así como no se rompió la primacía de Cádiz, tampoco los puertos mediterráneos pudieron superar las limitaciones (o posibilidades) que imponía el tráfico naviero catalán. El caso valenciano es otro ejemplo. Si bien dejó pasar la oportunidad de 1778 para solidificar su desarrollo industrial, al fracasar el establecimiento de adecuadas relaciones directas de Alicante con las colonias, sus manufacturas salieron por una serie de canales a los que Valencia se encontraba ligada tradicionalmente. Según nos indica Vicent Ribes, la gran mayoría de las manufacturas valencianas no salió por los puertos de Alicante o de Valencia con destino a América, sino a través de Cádiz o en las bodegas de navíos catalanes (19). Cabe agregar que Málaga se constituyó también en una importante boca de exportación de las sedas valencianas, hasta tal punto que, en vista del movimiento comercial alcanzado, en 1796, el flamante Consulado malagueño procuró desarrollar la industria de la seda en su medio regional. Junto a la promoción integral de la producción (plantaciones de morera, adquisición y entrega de seda cruda y facilidades para la compra de telares), se garantizaba la salida para América de la totalidad de las medias que se confeccionasen. Evidentemente, cada región aprovechaba la experiencia comercial y las ventajas que iba logrando en el tráfico colonial.

(18) Según Gámez Damián, A., *op. cit.*, pág. 128.

(19) Ribes, V.: *Los valencianos y América. El comercio valenciano con Indias en el siglo XVIII*, Diputació Provincial de València, Valencia, 1985, págs. 10-11.

b) *Una política mercantil agresiva*

En la puja por ocupar lugares en el manejo del movimiento comercial entre España y América, los interesados fueron desarrollando todos sus recursos. Sin duda debió de ser difícil luchar contra la estructura monopolista montada a lo largo de siglos. De ahí que factores catalanes se esparcieran, rápidamente, por las principales plazas de América, desarrollando sus comerciantes y marinos una política mercantil agresiva, que fue logrando éxito.

El Río de la Plata no fue una excepción, y Montevideo, principal puerto regional, recibió aquella influencia. Con respecto a esta plaza, decía el Teniente José de Espinosa, integrante de la expedición de Malaspina: «En los arrabales no se ve sino mataderos y carnicerías; toros que huyen de los jinetes que los desjarretan, toros que mueren, y hombres ensangrentados que con la mayor agilidad los desuellan, y extienden y clavan las pieles con estaquillas en el suelo, preparándolas así para que las embarquen los catalanes, que hacen el principal comercio... La población de Montevideo crece de día en día con la franquicia del comercio y la concurrencia de buques de los puertos habilitados de la Península, especialmente las embarcaciones catalanas» (20).

A la interesante pintura del puerto regional, se le anexa una serie de comentarios sobre la forma de comerciar y la actitud asumida por los catalanes durante la estadía en puerto. «Cuando estuvieron ahí las corbetas “Descubierta” y “Atrevida” se contaron veinte embarcaciones, incluso dos correos marítimos y los buques de armadilla; setenta tiendas de catalanes donde se vendía todo género de lienzos pintados, indianas, pañuelos, cinta, lienzos, zapatos y demás manufacturas de Cataluña. Los dueños de la embarcación establecen en tierra sus tiendas, y permanecen ahí los meses que necesitan, hasta que venden su cargamento: llevan en cambio cueros al pelo, cuyo consumo es considerable, y madera del aire, a la que han dado valor en estos últimos años, y dan un real de aquella moneda por cada par de astas.

El frugal catalán no pierde el tiempo durante su forzada detención: pescan en el río, se alimentan de pescados, venden el sobrante, y cuando no hallan compradores, secan mucha parte para el rancho de su viaje de vuelta. Otros realizan pequeños viajes a Maldonado y hacen otros pequeños comercios.

(20) «Estudio sobre las costumbres y descripciones interesantes de la América del Sur, por Espinosa. Noticias relativas a Montevideo», en Malaspina, A., *Viaje al Río de la Plata en el siglo XVIII*, reedición de los documentos relativos al viaje de las corbetas Descubierta y Atrevida e informes de sus oficiales sobre el Virreinato, Buenos Aires, 1938, págs. 278-279.

Resplandecen en estas colonias principalmente los progresos del comercio y el acierto de las sabias providencias que lo animan» (21).

Realmente tenemos la suerte de contar con un relato tan preciso y, a la vez, conciso, que pinta el desarrollo de la producción y el comercio local, aportando apreciaciones sobre la influencia catalana, a través de una vívida estampa.

Para comprender la actividad competitiva de los catalanes, debemos rescatar aspectos de su mentalidad e idiosincrasia; aspectos éstos vinculados al carácter psico-social, que incluso llevaron a la creación de un estereotipo. Es interesante la observación de Delgado Ribas con respecto al mayor grado de eficiencia del comercio catalán, que, sin duda, fue esencial para el desenvolvimiento de su presencia activa en la Carrera de Indias; sin embargo, deberíamos aceptar que, en alguna medida, debió de influir la formación y la actitud de vida de los originarios del Principado. Así, por ejemplo, en la otra punta de la América Hispánica, un comerciante de México, posiblemente afectado por esta nueva mentalidad, decía en un informe sobre el comercio de Nueva España: «La excesiva frugalidad de los catalanes... es otra causa accidental que produce la perdición de los demás vasallos de la Península, porque en concurrencia de ellos no puede adelantar el valenciano, vizcaíno, castellano ni andaluz. Todos quedan arruinados en la misma negociación que le es útil al catalán. Éste es sórdidamente sobrio en las comidas y vestido. Él mismo se lava, se hace de comer y todas las demás servidumbres sin necesitar de criados. Su industria y economía es sin igual y llega hasta lo vil y ridículo, de cuyos principios forzosamente se sigue que, al lado de ellos, no pueden mejorar sus fortunas los demás infelices provincianos» (22).

La puja por los mercados debió de ser feroz, y los catalanes, para llegar a introducirse en un sistema comercial que contaba con una sólida tradición, una vasta experiencia y, fundamentalmente, una amplia estructura a ambos lados del Atlántico, debieron proyectar una nueva actitud. De ahí que aquellos usos y costumbres de sobriedad, que debieron de contribuir a plasmar una distinta concepción del comercio, basado en el abaratamiento de costos y en la eficiencia, pudieran ser vistos con preocupación por los comerciantes tradicionales. En definitiva, al margen de las exteriorizaciones de conducta social —muchas veces caricaturizada en términos agresivos o burlones—, podemos ver la tardía incorporación de los criterios racionales de competencia.

(21) *Ibidem*.

(22) Delgado Ribas, J. M.: *El modelo catalán...*, *op. cit.*, pág. 61.

c) *De barcos y fletes*

La influencia catalana en la carrera de América se debió, en gran parte, a la importancia de su industria naval. La construcción de barcos no sólo redundó en beneficios para el desenvolvimiento del comercio, sino que hizo del transporte un pilar del movimiento económico.

Si bien existía una tradición en la construcción de barcos, las reformas emanadas del *Reglamento para el Comercio Libre* promovieron el desarrollo de la flota nacional y trataron de consolidar el monopolio del tráfico a través de armadores españoles. Mientras que en el artículo 1º del *Reglamento* se indicaba que la totalidad de las naves que se destinaran al comercio con América debería pertenecer enteramente a españoles, en el 2º se formulaban precisas disposiciones para favorecer la construcción naval (23).

Los astilleros catalanes se expandieron y fabricaron barcos adecuados al intercambio con América, consolidando una visión integradora del tráfico. En definitiva, a la posibilidad de contar con bodegas propias para el transporte de las mercaderías, la burguesía catalana, con los fletes, sumó una vía de importantes ingresos.

Para el Río de la Plata, la cuestión de los fletes era esencial, no sólo por las distancias que lo separaban de los principales puertos de destino, sino por el tipo de mercaderías que habitualmente exportaba. Tanto los cueros, que constituían el rubro principal, como las lanas, carnes, etc. eran elementos de gran volumen, que veían acrecentado sensiblemente su valor en los mercados de destino a causa de la manipulación y de los fletes.

Si bien los catalanes generaron una importante competencia con sus barcos, que llevó a canalizar una parte considerable del tráfico, no siempre los intereses de los armadores coincidieron con los de los exportadores. Así, por ejemplo, en noviembre de 1789, el Virrey Loreto transmitía a Valdés la preocupación de los Diputados del Comercio, por haber pasado el flete de los cueros de 12 a 18 reales, «atribuyéndolo a que las embarcaciones catalanas y otras que proporcionaban la extracción se han dirigido a La Habana y otros puertos, en vista de no lograr en sus fletes el lucro que esperaban...» (24).

Evidentemente, el problema radicaba en la inestabilidad e irregularidad del manejo de los mercados, ya que, mientras se manifiesta como elemento referencial del éxodo naviero el abarrotamiento de la plaza por las enormes introducciones de efectos, «...especialmente de caldos que

(23) Vid.: *Reglamento y Aranceles Reales...*, op. cit., pág. 2.

(24) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 383 y 106.

han vendido y están vendiendo casi al precio de Europa», se agrega que «el mayor flete que tienen en el día las conducciones de cueros depende de que hay más carga que buques» (25). Tiempo después, durante el mandato del Virrey Arredondo, el flete por cada pesada de 35 libras llegaba hasta los 23 reales, bajando a 16 por el ingreso de mayor número de barcos. Para mayo de 1797, producido el conflicto con Inglaterra, los fletes subían a 24 reales, cobrándose un 1 % en la plata y un 0,5 % en el oro, cifra esta última considerada excesiva (26).

La relación comercio-transporte-flete, como elementos de evaluación de las utilidades, permite explicar la heterogeneidad de destinos que se registran en el movimiento marítimo del Río de la Plata.

Si bien un número importante de barcos regresa con cargas para los puertos de origen en *derechura* o haciendo escala en otros ubicados en la línea de su apostadero habitual (Cádiz, Málaga o Barcelona y, en ocasiones, paradas en puertos como Alicante o Los Alfaques de Tortosa), podemos afirmar que no existe una relación estricta entre orígenes y destinos. Hemos hallado muchos casos de navegaciones hacia zonas distantes, llevados por compromisos de exportación, por las condiciones coyunturales o por los intereses de efectuar fletamientos rentables. Son habituales las partidas hacia La Habana, conduciendo, por lo general, carnes saladas; e incluso encontramos casos atípicos, como cuando, en 1794, el bergantín «Ntra. Sra. del Pilar», proveniente de Barcelona y Málaga, pone su proa rumbo a La Coruña, en el lado opuesto de la Península. Por otra parte, existen también casos de navíos que, para evitar gastos mientras esperan cargas en el ámbito rioplatense, efectúan contratos de fletamientos a destinos más cercanos.

Evidentemente, es muy difícil determinar las trayectorias de los barcos, al menos para un período largo. Podemos cotejar los ingresos y las salidas, pero quedan, por lo general, muchos vacíos, ya que no siempre los rumbos de una embarcación se repiten. Hemos tenido la suerte de encontrar en el Archivo de la Ciudad de Barcelona un volumen referido a «gastos efectuados por el Capitán Benet Calzada, patrón del bergantín “Ntra. Sra. de La Merced y San Feliu”, que incluye las diversas travesías desde 1787 hasta 1804. Sus páginas nos ilustran no sólo con respecto a los viajes intercontinentales, sino también a los referidos fletamientos temporales.

Con una tripulación básica, compuesta por el patrón y 15 hombres, parte por primera vez de Barcelona, con destino a Montevideo, el 21 de

(25) *Ibídem.*

(26) *Noticias del Correo Mercantil de España y sus Indias, sobre la vida económica del Virreinato del Río de la Plata*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1977, pág. 76.

mayo de 1787. De Montevideo va a La Habana, el 18 de septiembre de 1787, y de La Habana a Barcelona, después de hacer escala en Cádiz, Málaga y Cartagena. El 4 de marzo de 1789, sale nuevamente desde Barcelona, ahora hacia Veracruz, desde donde se dirige a La Habana (antes, a Puerto Rico), para regresar a Barcelona por la línea de Cádiz. Una vez más, parte de Barcelona el 20 de diciembre de 1790, con rumbo a Montevideo, para retornar, a mediados del año siguiente, por la ruta de Cádiz, Málaga y Vilanova. A ésta le sigue una nueva travesía al Río de la Plata, con escalas en Los Alfaques y Málaga. De Montevideo parte el 11 de agosto de 1793, y, después de procurar víveres en Buenos Aires y pasar por Cádiz y Málaga, arriba a Barcelona el 6 de septiembre del año siguiente. El último viaje intercontinental registrado lo realiza entre octubre de 1795 y noviembre de 1802, con la siguiente ruta: Barcelona-Montevideo-Marsella-Barcelona. Después de ser carenado en 1803, para destinarlo nuevamente a Montevideo en 1804, se termina el relato. Posiblemente, la reanudación de la contienda puso fin a esta larga trayectoria naviera (27).

La prolongada y obligada estadía en Montevideo, durante el último viaje registrado, nos ha permitido observar otro de los aspectos de la navegación catalana: las contratas para viajes cortos desde un puerto americano. Si bien el análisis global de la trayectoria de este navío excede el marco cronológico de este capítulo, es interesante considerar la cuestión en su conjunto, para comprender importantes aspectos del tráfico.

La guerra de 1796 había atrapado al bergantín catalán en el ámbito rioplatense, y allí, para hacer frente a las importantes erogaciones que significaba la estadía ociosa en el puerto, hizo dos viajes por el flete a Brasil. El análisis de una de las contratas, firmada en Montevideo el 5 de mayo de 1800, muestra aspectos interesantes del manejo del comercio, no sólo en lo que a convenios económicos se refiere, sino también a seguridad. Además de las estipulaciones de práctica para un «viaje en redondo de ida y vuelta», se expresaba el armamento con que el barco debía salir pertrechado, que incluía ocho cañones, de los cuales seis correrían por cuenta de los fletadores y dos de los dueños del navío (28).

d) Características del tráfico directo

La apertura del puerto de Buenos Aires para el Comercio Libre es de significativa importancia para comprender no sólo el interés que despier-

(27) Archivo del Ajuntament de Barcelona, Institut Municipal d'Història de la Ciutat, Fondo documental - B.391.

(28) *Ibidem*, carpeta 19.

tan las posibilidades de este mercado, sino también la actitud comercial que se genera en los puertos del Mediterráneo peninsular. El análisis de los dos primeros Registros de Navíos, ambos provenientes de Málaga, nos proporciona una clara muestra de lo señalado anteriormente.

La saetía «La Purísima Concepción» (también caracterizada como polacra) es la que abre el camino del tráfico. Había sido despachada el 23 de diciembre de 1777 por el Administrador General de Rentas del Principado de Cataluña, a pedido de su Capitán y Maestre, para transportar géneros y frutos desde Barcelona «con destino a la Isla de Cuba y demás puertos e Islas habilitadas de Barlovento, como también a la Provincia de Santa Marta en el Reino de Tierra Firme y en la Isla de la Hacha del Virreinato de Santa Fe» (29). Por supuesto que nada dice del Río de la Plata, ya que por entonces este destino se encontraba aún vedado.

Durante la estadía del navío en Málaga, para completar carga, debió de difundirse la disposición Real del 2 de febrero de 1778, que habilitaba a Buenos Aires para el Comercio Libre, de acuerdo con el Real Decreto de 1765 y las extensiones posteriores (30). De ahí que, prácticamente de inmediato, el Capitán de «La Purísima Concepción» solicitase el cambio de destino y que, con las 14 guías procedentes de Cataluña, más los efectos embarcados en Málaga, el 28 de marzo se cerrara el registro. Cargaban tanto en Cataluña como en Málaga, por su cuenta, el Capitán, Pedro Martín Santi, Simeón Martí, Juan Costa, Pablo y Bartolomé Bergés y Pedro Vives, quienes se convertirían en los pioneros del comercio por la nueva ruta.

Algo similar ocurría en el mes de mayo, cuando el Administrador General de la Aduana de Mar de Málaga abría el registro de la saetía catalana «San Isidro», con destino a la Provincia de Buenos Aires. Se enviaba ahora una importante carga despachada con 36 guías de Cataluña, que incluía una gran variedad de artículos, entre los que se encontraban espejos, clavos, sombreros finos y bastos, armas de fuego, machetes, sables y cortaplumas, papel pintado y en resmas, cutí, tafetanes y diversos tipos de lienzos lisos y estampados, zapatos, medias de seda para hombre y mujer, cintas surtidas, mantillas de colores, pañuelos, adornos para vestidos y galones bordados en oro y plata, vestimenta para oficiales, presillas de oro y plata fina para sombreros, botones de diverso tipo y tamaño (de hilo de oro y plata, de vidrio, de madera, de latón con incrustaciones de piedras, etc.), pendientes, anillos y alfileres para la cabeza con incrustaciones, hebillas de plata, jarras, cántaros, ollas y diversos cacharros de barro y cobre, muebles y objetos de madera trabajada y pintada, etc., a lo que se sumaba vino tinto, vinagre, aguardiente, harina,

(29) Archivo General de la Nación (Argentina), IX-43-5-11.

(30) Vid.: *Documentos para la Historia Argentina*, tomo V, *op. cit.*, págs. 401-405.

fideos, anchoas y avellanas. Asimismo, completaban la carga en Málaga con vinos, aceite, pasas, papel blanco, tafetanes, azúcar (reexportación de La Habana) y libros, siendo interesante consignar, entre estos últimos, el envío de textos de entretenimiento, históricos, políticos, teológicos y filosóficos.

Los artículos apuntados eran todos «del Reino», siendo muy pocas las mercaderías consignadas como extranjeras. Con respecto a la búsqueda de una nueva plaza comercial, cabe señalar algunos hechos curiosos. En primer término, el apuntado cambio de destino del buque, lo que indica que daba lo mismo ir a cualquiera de los puertos de América, siempre y cuando se pudiera contar con un mercado permeable. De ahí la opción por el Río de la Plata, y de ahí también que «La Purísima Concepción» hiciera escala en Santa Catalina para vender parte de la carga, con la justificación de abastecer a la guarnición allí destinada, estableciendo una especie de *comercio al paso*.

En segundo lugar, podemos observar que la carga de mercaderías en Cataluña se había hecho con otros destinos, por lo que no necesariamente debían adaptarse a los requerimientos y necesidades de los mercados rioplatenses. Queda incluso puesta de manifiesto tal situación en el envío de velas de sebo a una zona donde este elemento era producto de exportación. Asimismo, durante el período que nos ocupa, encontramos referencias a devoluciones de mercaderías que no tuvieron aceptación en las plazas rioplatenses, como medias de capullo de variados colores o zapatos donde también primaba el colorido (31).

El primer barco que, haciendo la línea Barcelona-Málaga-Río de la Plata, viene ya habilitado desde el primer puerto peninsular es la saetía «San Francisco de Paula». El 10 de julio de 1778 cerraba su Registro en Barcelona, de acuerdo con «el último Real Decreto de S. M. de 2 de febrero»; un mes después lo hacía en Málaga, y en noviembre se hallaba en Montevideo (32). El hecho de que, en el término de dos meses (julio-septiembre), otras cuatro saetías catalanas —«San Juan Baptista», «Virgen de Montserrat», «Nuestra Sra. de la Misericordia» y «San Cristóbal»— tomaran igual rumbo habla del interés despertado por la habilitación portuaria regional.

Así, cuando en octubre de 1778 se da el *Reglamento para el Comercio Libre*, ya se había generado una interesante experiencia comercial y de tráfico naviero con la costa del Mediterráneo español. De ahí que debamos rescatar la trascendencia de la resolución de febrero del 78, ante la comprensión de que los resultados del *Reglamento* estuvieron limita-

(31) Archivo General de la Nación (Uruguay), Aduana de Montevideo, caja 238.

(32) Archivo General de la Nación (Argentina), IX-43-5-11.

dos por la guerra con los británicos, la cual, ya antes de su declaración, había provocado el cierre precautorio de los puertos americanos (33).

Una idea de la limitación del tráfico la proporciona el hecho de que tres de las naves catalanas citadas —las saetías «San Cristóbal», «Nuestra Sra. de la Misericordia» y «Virgen de Montserrat»— podrían partir rumbo a Cádiz, el 5 de marzo de 1781, integrando un fortificado convoy (34).

La apertura del comercio a través de los portugueses llevó alivio al Río de la Plata; no obstante, debemos señalar que, pese a los peligros, la navegación peninsular no quedó anulada. Naves sueltas o convoyadas consiguieron atravesar el océano. Procedentes de Barcelona, arribaban al puerto de Montevideo, en 1782, la saetía «Ntra. Sra. del Rosario» (25 de julio), la saetía «Ntra. Sra. de Monserrate» (16 de septiembre) y la fragata «San Antonio de Padua» (16 de septiembre), esta última con escala en Málaga. Todas traían carga de caldos y géneros, al igual que la saetía «El dulce Nombre de Jesús», llegada de Málaga el 3 de octubre. Asimismo, a principios de 1783, hacía su entrada la fragata «Santa Isabel y San Francisco de Paula», que, después de hacer escala en Cádiz, había salido en conserva para el Río de la Plata (35).

Si bien el conflicto con Inglaterra finalizó formalmente el 3 de septiembre de 1783, ya desde que se concretaran los preliminares de paz, el 20 de enero de ese año, se había iniciado la reactivación del tráfico comercial. De ahí que sea interesante observar el ritmo del tráfico desde los puertos del Mediterráneo español hacia el puerto de Montevideo (cuadro II.13), que tendería a monopolizar el movimiento ultramarino regional.

Sobre un total de 31 barcos salidos de Barcelona con dirección a América en 1783 (36), seis (casi el 20 %) arribaron a Montevideo, contabilizándose una relación del 17 % con respecto al puerto de Málaga (37). Por otra parte, es interesante señalar que el 75 % de los barcos había partido de Barcelona y, continuando el circuito, completaba su carga en Málaga.

De aquí en adelante, aunque con algunos altibajos, el tráfico será ininterrumpido hasta que se genere la guerra de 1796.

Cabe advertir, con respecto a las características del movimiento marítimo establecido entre el Río de la Plata y los puertos españoles, que

(33) Vid.: *Memorias de los Virreyes del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1945, pág. 172.

(34) La saetía «Virgen de Montserrat», en la nómina de embarcaciones que componían el convoy, está registrada como polacra «Ntra. Sra. de Monserrate», aunque coincide su capitán, Antonio Crespi (según Ravnani, E., *El volumen del comercio del Río de la Plata...*, *op. cit.*, pág. 559).

(35) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 141.

(36) Fisher, J. R.: *Commercial relations...*, *op. cit.*, pág. 93.

(37) *Ibidem*, pág. 98.

**TRÁFICO ENTRE PUERTOS DEL MEDITERRÁNEO PENINSULAR
Y MONTEVIDEO (1783)**

<i>Fecha de arribo</i>	<i>Origen</i>	<i>Fecha de salida</i>	<i>Tipo de barco</i>	<i>Nombre del barco</i>
20.06.83	Barcelona/ Málaga	12.02.83 07.04.83	Polacra	«Ntra. Sra. del Carmen y la Merced»
02.07.83	Barcelona/ Málaga	12.02.83 02.04.83	Polacra	«Ecce Homo»
12.08.83	Barcelona/ Málaga/ Cádiz	06.02.83 04.04.83 23.04.83	Saetía	«La Purísima Concepción»
17.10.83	Barcelona/ Málaga/ Algeciras	17.06.83 18.07.83	Saetía	«Ntra. Sra. de la Concepción y San Joseph»
03.11.83	Barcelona/ Málaga	10.06.83 16.07.83	Saetía	«Santa Julita»
09.12.83	Málaga	30.09.83	Polacra	«San Fco. de Paula»
19.01.84	Barcelona/ Málaga	18.08.83 13.10.83	Fragata	«Ntra. Sra. de la Merced»
25.02.84	Málaga	14.12.83	Polacra	«Ntra. Sra. de Buen Viaje»

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 141. Elaboración propia.

no sólo debemos considerar la cantidad de embarcaciones, sino también el tipo de navíos utilizados. En el caso de los vínculos con los puertos del Mediterráneo peninsular, señalemos que el intercambio se efectuó, generalmente, en embarcaciones de mediano porte. Hemos visto en el cuadro anterior, correspondiente a las salidas de 1783, que se registran cuatro polacras y tres saetías, frente a una fragata.

Si bien la industria catalana fue adaptando la construcción de barcos a la época, estandarizándolos y haciéndolos más adecuados para las largas navegaciones del tráfico intercontinental, apareciendo cada vez más bergantines, se mantiene esta línea. De ahí que debamos observar que los catalanes, prácticamente dueños de esta ruta, no alcanzaron en sus buques un tonelaje medio similar al de los navíos destinados al movimiento mercantil gaditano.

Como ejemplos del período que nos ocupa, señalemos que, en los retornos desde Montevideo a Barcelona en 1787, se indica la presencia de cuatro saetías, cuatro polacras, tres bergantines, tres paquebotes y una fragata (38). En 1790, arribaban a Montevideo, de Barcelona y Málaga, 22 navíos, ocho de los cuales eran bergantines, cinco saetías, cinco polacras, tres fragatas y un paquebote; y, al año siguiente, lo hacían 17

(38) Vilar, P.: *op. cit.*, págs. 560-563.

(uno con escala en Los Alfaques), compuestos por siete bergantines, cinco saetías, tres polacras y dos fragatas. En estos dos últimos años, llegaban de Cádiz 13 y 10 naves, respectivamente, aunque se trataba de nueve fragatas, tres bergantines y un paquebote para 1790, y siete fragatas y tres bergantines para 1791 (39). Asimismo, mientras en 1792 salían del puerto de Barcelona para el Río de la Plata una fragata, cuatro polacras, seis bergantines y una saetía, y retornaban con frutos cinco polacras, seis bergantines y dos saetías, en 1795 partían dos fragatas, tres bergantines, una polacra y una saetía, retornando cuatro fragatas, seis bergantines, dos polacras y dos saetías (40).

El análisis del movimiento marítimo (cuadro II.14) y del intercambio en el período 1792-1796, pese a que durante el mismo se registra la guerra con Francia, es significativo, no sólo para comprender aspectos de los volúmenes alcanzados, sino también para observar lo que debió de significar el estancamiento provocado como consecuencia de la nueva contienda con Inglaterra para el tráfico peninsular (41).

CUADRO II.14

ARRIBOS AL PUERTO DE MONTEVIDEO

Años	Total Península	Barcelona y Málaga (a)	%
1792	59	28	47,45
1793	36	15	41,66
1794	56	21	37,50
1795	44	19	43,18
1796	73	22 (b)	30,13

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

(a) Incluye efectos de escala.

(b) Incluye salida de Los Alfaques.

Al margen de las discusiones en torno a lo que el *Reglamento* entendía por efectos españoles y extranjeros, a lo que ya hemos hecho referencia, los puertos peninsulares del Mediterráneo se convierten en campeones del tráfico de productos nacionales, si consideramos las proporciones en relación con los valores movidos en cada uno de ellos.

Para 1792, año de mayor auge de las exportaciones barcelonesas hacia las colonias americanas, podemos apreciar el peso de los produc-

(39) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 383.

(40) Vilar, P.: *op. cit.*, págs. 574, 588-89, 600 y 612.

(41) Un promedio del movimiento de navíos y cargas de esta etapa, muy utilizado por los historiadores, fue difundido por Félix de Azara, en su *Viaje por la América Meridional*, pero, justamente por su carácter de síntesis, tiene el problema de no mostrar las importantes variaciones que se producen en el período y denota carencias en la confección de los cuadros estadísticos.

tos «del Reino». Sobre un embarque total hacia América por 55.801.565 reales de vellón, nada menos que 52.281.683 (93,69 %) corresponden a efectos españoles, mientras que sólo 3.519.882 reales de vellón (6,31 %) muestran el valor de los efectos extranjeros. Los 12 barcos que en ese año partían con destino a Montevideo cargaban 5.532.507 reales de vellón en mercaderías nacionales y 439.850 reales de vellón en productos de reexportación. Así, las exportaciones hacia el Río de la Plata mantienen estrechamente la relación establecida para los envíos a toda América. Mientras los productos nacionales concentran el 92,64 % del tráfico, los extranjeros sólo llegan al 7,36 %.

Una situación similar, aunque los volúmenes embarcados se reducen, posiblemente como consecuencia de la guerra con la Francia revolucionaria, se produce en 1795. Sobre un total de 25.169.040 reales de vellón salidos con destino a las colonias americanas, las mercaderías consideradas españolas alcanzan 24.351.547 (96,75 %), frente a 817.493 reales de vellón en que se valuaban los productos extranjeros (3,25 %). En este caso, los siete navíos registrados con destino a Montevideo cargaron 2.916.263 reales de vellón en productos nacionales, y solamente 12.681 reales de vellón en mercaderías europeas. Podemos observar que aquí existe prácticamente un monopolio de los productos de origen peninsular, ya que los mismos ocupan el 99,56 %.

El ensamblaje que se lleva a cabo en el Mediterráneo peninsular, en la línea Barcelona-Málaga, mantiene la inclinación del platillo de la balanza hacia las exportaciones de efectos considerados nacionales.

Los datos referidos a ingresos de mercaderías por el puerto de Montevideo (cuadro II.15) no difieren en sus relaciones de las pautas de exportación peninsular.

CUADRO II.15

**VALOR DE LOS EFECTOS ARRIBADOS DESDE BARCELONA Y MÁLAGA
(En pesos de América)**

<i>Años</i>	<i>Nacionales</i>	<i>Extranjeros</i>	<i>Total</i>
1792	747.584. 6	66.721. 4	814.306. 2
1793	536.063. 5 1/2	10.662. 4 1/2	546.726. 2
1794	628.851. 1	10.652. 0	639.603. 1
1795	502.791. 5	4.490. 1	507.281. 6
1796 (a)	560.853. 2	16.700. 4	577.553. 6
Total	2.976.144. 3 1/2	109.226. 5 1/2	3.085.371. 1

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

(a) Incluye escala en Los Alfaques.

Como se desprende del cuadro anterior, los porcentajes para el quinquenio muestran una preponderancia casi absoluta de los productos «del Reino», con el 91,8 % para 1792, 98,0 % para 1793, 98,3 % para 1794, 99,1 % para 1795 y 97,1 % para 1796.

De la misma manera que hemos tomado a Cádiz como parámetro para el análisis global del flujo, es interesante ahora observar las relaciones existentes con respecto a la tipificación de los productos exportados a América en general, y al Río de la Plata en particular (cuadro II.16). Así como hemos señalado que los puertos del Mediterráneo peninsular se convirtieron en campeones de las exportaciones consideradas nacionales, el puerto gaditano, particularmente respecto al Río de la Plata, fue el líder en el envío de elementos de procedencia extranjera.

CUADRO II.16

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DEL FLUJO DE EFECTOS EXTRANJEROS

Años	Exportaciones hacia América		Importaciones del Río de la Plata	
	Cádiz	Barcelona-Málaga	Cádiz	Barcelona-Málaga
1792	59,9	10,5	84,6	8,2
1793	55,3	4,2	91,4	2,0
1794	53,1	2,8	88,4	1,7
1795	49,9	8,6	86,4	0,9
1796	51,7	15,1	88,4	2,9 (a)

Fuentes: Fisher, J. R.: *Imperial 'Free Trade'...*, op. cit., págs.50-53, y Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

(a) Incluye escala en Los Alfaques.

En los datos de embarques hacia América, encontramos que, en la conjunción Barcelona-Málaga, existen significativas disparidades entre el mínimo, correspondiente a 1794, y los porcentajes de 1792 y 1796. A excepción del 2,8 % en productos extranjeros, que coincidentemente registran ambos puertos, el aumento del porcentaje es causado por las exportaciones malagueñas. En 1792, como en 1796, se producen las más altas reexportaciones del período, tanto desde Barcelona como desde Málaga; sin embargo, mientras los efectos extranjeros del puerto catalán alcanzan el 6,3 % y el 5,1 %, respectivamente, los embarcados en el último llegan al 14,8 % y al 15,1 %.

Una simple mirada a las importaciones rioplatenses nos permite observar que, mientras Cádiz aporta proporcionalmente más valor en efectos extranjeros que al resto de América, la línea del Mediterráneo peninsular lo hace a la inversa. El porcentaje de productos extranjeros nunca pasa de un dígito, e incluso en 1795 ni siquiera llega a él, produciéndose una definitiva caracterización del tráfico interregional.

e) *La cuestión de los retornos*

Como ya se ha señalado, el primer aspecto que debemos dejar sentado al analizar el desenvolvimiento del tráfico desde el Río de la Plata hacia los puertos del Mediterráneo peninsular es que no existe una relación estricta entre los orígenes y los destinos.

Al interés por la carga, se sumó el de los fletes y, consecuentemente, la posibilidad de lograr mejores ingresos estuvo ligada a la conveniencia de adaptar las rutas a la coyuntura económica y a los requerimientos de los exportadores. Aun la trayectoria del bergantín «Ntra. Sra. de la Merced», que, como hemos visto, estuvo dedicado básicamente al tráfico con el Río de la Plata, muestra esta situación. De ahí que uno de los problemas fundamentales del tema que nos ocupa se vincule a la redefinición de la línea que tenía como puntos extremos el Río de la Plata y Barcelona. La ruta del Mediterráneo español, en muchos casos, se inicia en un destino atlántico. En efecto: era habitual que los barcos que salían hacia puertos del Mediterráneo hicieran escala en Cádiz, dando un nuevo sentido a la línea de cabotaje (cuadro II.17).

CUADRO II.17

SALIDA DE NAVÍOS, SEGÚN DESTINO

<i>Años</i>	<i>Total Península</i>	<i>Málaga y Barcelona (a)</i>	<i>%</i>
1792	61	19	31,15
1793	47	19	40,42
1794	48	13	27,08
1795	36	18	50,00
1796	51	10 (b)	19,60

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

(a) Incluye escala en Cádiz.

(b) Incluye escala en Alicante.

La navegación, en el período 1792-1796, sobre el que centramos el análisis, muestra en el tráfico con la Península un porcentaje de salidas de navíos inferior al de ingresos. Esto se refleja tanto en los totales generales como en el promedio de barcos de la línea del Mediterráneo. Mientras los arribos desde España indican para el quinquenio un promedio de 53,6 navíos, las salidas alcanzan 48,6, marcando una disminución del orden del 9,32 %, situación que es más notable en el caso de la línea que tiene como puertos principales Málaga y Barcelona. En este caso, el promedio pasa de 21 a 15,8, con una diferencia del 24 %. Quizá tal situación se vincule, en gran parte, con las posibilidades que abría el tráfico hacia Cuba y con el señalado interés por el negocio de los fletes. La relación entre entradas y salidas de navíos en la línea Montevideo-La Habana

es significativa, ya que, mientras en el quinquenio entran 16 navíos, parten hacia la isla del Caribe 41 barcos. No estudiamos aquí esta línea de navegación, pero digamos que, como en el caso del bergantín «Ntra. Sra. de la Merced y San Feliú», cuya trayectoria hemos apuntado, diversos navíos procedentes de Barcelona y Málaga tomaron rumbo a Cuba. Así lo hicieron, por ejemplo, la polacra «San Fco. de Paula» y los bergantines «San Andrés Abelino» y «Ntra. Sra. del Carmen» y «Ntra. Sra. de los Ángeles», llegados en 1792 (42).

Retornando a la cuestión de la línea de navegación desde el Río de la Plata hacia los puertos del Mediterráneo, debemos señalar que el hecho práctico de iniciar el cabotaje peninsular en el puerto gaditano nos crea un problema de definición. De ahí que debamos asumir, para el estudio de este período, el hecho insoslayable de que Cádiz, en muchos casos, se convertía en el primer trampolín del tráfico hacia puertos como Málaga y Barcelona, que concentran el grueso de las mercaderías destinadas al Mediterráneo peninsular.

Si analizamos comparativamente las importaciones y exportaciones correspondientes a la totalidad de los puertos españoles, con las referidas a la línea del Mediterráneo, encontraremos que las características difieren totalmente. Mientras que, para el grueso del comercio, el valor total de las exportaciones supera al de las importaciones, en la línea del Mediterráneo esto no sucede (cuadro II.18). Ni aun sumando la plata, el oro y los frutos que se sacan por esta vía, se supera el valor de los productos procedentes de Málaga y Barcelona. Si bien en 1792 y 1795 el fiel de la balanza se inclina para el lado de las exportaciones, el resultado final del período muestra una leve inclinación hacia las importaciones.

CUADRO II.18

**VALOR DE LOS EFECTOS TRANSPORTADOS POR LA RUTA
DEL MEDITERRÁNEO PENINSULAR (a)
(En pesos de América)**

<i>Años</i>	<i>Importaciones</i>	<i>Exportaciones (a)</i>
1792	814.306,2	728.983,6
1793	546.726,2	638.208,0
1794	639.503,1	465.427,0
1795	507.281,6	675.091,0
1796	577.553,6	440.128,0 (b)
Total	3.085.371,1	2.947.837,6

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

- (a) Incluye escala en Cádiz.
- (b) Incluye escala en Alicante.

(42) Archivo General de la Nación (Uruguay), Aduana de Montevideo, caja 238.

La situación apuntada, que muestra la singularidad de esta línea, se debe, fundamentalmente, a la limitada cantidad de plata y oro que registran sus naves, y al consecuente peso de los frutos, que totalizan el 44,50 % de las exportaciones de 1792, el 48,65 % de las de 1793, el 46,71 % de las de 1794, el 44,85 % de las de 1795 y el 52,57 % de las de 1796 (cuadro II.19). Esto diferencia fundamentalmente a la línea del Mediterráneo de la directa a Cádiz y de la del Noroeste-Cantábrico, que recibe el peso de las remesas de metálico enviadas a La Coruña.

CUADRO II.19

**VALOR DE LOS EFECTOS SALIDOS CON DESTINO
A LA RUTA DEL MEDITERRÁNEO PENINSULAR (a)
(En pesos de América)**

<i>Años</i>	<i>Plata/oro</i>	<i>Frutos</i>	<i>Total</i>
1792	404.585,6	324.398,0	728.983,6
1793	327.716,0	310.492,0	638.208,0
1794	248.023,0	217.404,0	465.427,0
1795	372.285,0	302.806,0	675.091,0
1796 (b)	208.723,6	231.405,0	440.128,6

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

- (a) Incluye escala en Cádiz.
- (b) Incluye escala en Alicante.

Sobre un total de 23.386.992 pesos y tres reales en plata, oro y frutos, salidos con rumbo a la Península durante el quinquenio, 2.947.838 pesos y cuatro reales fueron embarcados en la ruta del Mediterráneo, correspondiéndole solamente un 12,60 % con respecto al total de puertos habilitados: casi la mitad del 24,2 % que aporta en los ingresos.

Por esta vía salía un importante volumen de cueros vacunos (cuadro II.20), que, aun siendo bastante inferior al enviado por la vía de Cádiz, contribuye con interesantes porcentajes al conjunto de lo exportado.

CUADRO II.20

**SALIDA DE CUEROS AL PELO
(Cantidad)**

<i>Años</i>	<i>Total España</i>	<i>Vía Mediterráneo</i>	<i>% Mediterráneo</i>
1793	754.705	274.764	36,41
1794	726.114	205.595	28,31
1795	609.603	280.431	46,00
1796	874.593	210.282	24,04

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Según P. Vilar, Barcelona absorbía, en 1795, 122.387 cueros (43).

Con respecto al resto de los artículos exportados, cabe señalar que el sebo encontró buenos mercados en esta ruta, particularmente en Barcelona, al igual que, en algunos años, las carnes saladas (cuadro II.21).

CUADRO II.21

EXPORTACIONES DE SEBO Y CARNE SALADA

Años	Sebo (arrobas)			Carne salada (quintales)		
	Total España	Vía Mediterráneo	% Mediterráneo	Total España	Vía Mediterráneo	% Mediterráneo
1793	11.552	4.096	35,46	1.088	0	0,00
1794	16.138	4.083	25,30	364	155	42,58
1795	29.497	17.900	60,68	2.148	1.433	66,71
1796	43.800	5.280	12,05	2.128	0	0,0

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

En 1795, por el puerto de Barcelona entraban 10.209 arrobas de sebo y 1.139 arrobas de velas, que significaban, respectivamente, el 100 % y 97,60 % de las importaciones de dichos artículos. En aquel mismo año, las carnes saladas, al igual que las harinas, tenían como único proveedor al Río de la Plata, absorbiendo el puerto catalán, en el caso de los productos cárnicos, el 100 % de lo exportado por esta ruta, y de las harinas (con 516 quintales), el 100 % de lo enviado al total de la Península (44).

Con respecto a las astas, debemos señalar que en el año 1795 se enviaron por la vía del Mediterráneo 126 millares (41,18 % del total exportado), mientras que, en el precedente, con 99 millares, y en 1796, con 60 millares, sólo se exportaba por esta vía el 18,47 % y el 13,48 %, respectivamente. Dentro de estos envíos, cabe destacar que en 1795 ingresaban por el puerto de Barcelona 107 millares de astas. Estos productos, al igual que las crines y las lanas, provenían también, en forma exclusiva, del área rioplatense.

Las lanas también encuentran mercado en los puertos servidos por esta vía (cuadro II.22). Si bien los envíos de lanas de guanaco y vicuña estuvieron prácticamente monopolizados por Cádiz, en 1795, único año en que por ese puerto se está lejos de los niveles superiores al 85 %, la línea del Mediterráneo concentra el 49 %. Con las lanas de carnero pasa algo similar, aunque Cádiz, que reúne más del 50 % de las exportaciones en todos los años, no tiende a monopolizar la introducción. También

(43) Vilar, P.: *op. cit.*, págs. 618-619.

(44) Vilar, P.: *op. cit.*, págs. 616-619.

1795 es el año de mayores envíos por la ruta del Mediterráneo, y Barcelona importa 724 arrobas de estas lanas.

CUADRO II.22

EXPORTACIONES DE LANAS

Años	<i>Lana de vicuña y guanaco (libras)</i>			<i>Lana de camero (arrobas)</i>		
	<i>Total España</i>	<i>Vía Mediterráneo</i>	<i>% Mediterráneo</i>	<i>Total España</i>	<i>Vía Mediterráneo</i>	<i>% Mediterráneo</i>
1793	38.540	3.900	10,12	4.015	1.351	33,65
1794	32.597	750	2,30	1.949	576	29,55
1795	17.811	8.700	48,85	2.751	1.026	37,30
1796	—	—	—	2.264	537	23,72

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Los cueros y pieles curtidas, cuyas labores industriales habían sido promovidas en esa década, se incluyen también en estos embarques. Como podemos apreciar en las cifras correspondientes a los ingresos por Barcelona, el valor de los curtidos es grande, al igual que el de los plumeros. En 1795, se exportaban por esta vía 1.840 pieles curtidas, y en 1796, 1.304, entrando en Barcelona 825 en el primero de los años. Con respecto a los plumeros, la plaza catalana debió de absorber el grueso de los envíos, ya que para 1795 se indica un arribo de 2.216. La diferencia entre las cifras de exportación de los puertos de origen y las de importación de los de destino, para un mismo año, se deben, por lo común, a los tiempos empleados para la navegación: situación que se ve pronunciada en una línea como la del Mediterráneo español, que muestra la presencia de escalas (cuadro II.23).

CUADRO II.23

EXPORTACIONES DE PIELES FINAS Y PLUMEROS

Años	<i>Pieles finas</i>			<i>Plumeros</i>		
	<i>Total España</i>	<i>Vía Mediterráneo</i>	<i>% Mediterráneo</i>	<i>Total España</i>	<i>Vía Mediterráneo</i>	<i>% Mediterráneo</i>
1793	30.735	6.044	19,66	15.691	568	3,62
1794	34.784	4.551	13,08	5.656	596	10,54
1795	17.834	3.640	20,41	7.600	1.900	25,00
1796	21.436	1.747	8,15	11.890	200	1,68

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Para tener una idea del peso económico de las importaciones realizadas desde el Río de la Plata a Barcelona, digamos que, fuera de los cueros, que en 1795 suman 6.731.867 reales de vellón, según los datos

expresados por P. Vilar, entre el resto de los artículos, el sebo se valúa en 306.270 reales de vellón, seguido de los plumeros, que llegan a 66.540 reales de vellón, los curtidos —justificando la promoción de la industria—, 66.000; las carnes saladas, 59.770; la lana de vicuña, 51.020; la harina, 41.580, y, más atrás, la lana de carnero, con 36.200 reales de vellón (45).

Como hemos visto, a partir de la apertura de 1778, se generó un importante tráfico desde puertos del Mediterráneo español, en el que la actitud francamente competitiva de comerciantes y navieros catalanes tuvo un papel fundamental. No sin altibajos, los vínculos entre las regiones que tenían como centros de exportación a Barcelona y Málaga se fueron consolidando, dando estabilidad y continuidad al movimiento marítimo. Sin embargo, el rédito de tales esfuerzos quedaría en muy poco tiempo prácticamente anulado. La guerra con Inglaterra, desatada en 1796, hace estremecer los cimientos del intercambio imperial español y golpea duramente las consolidadas vinculaciones con las colonias. Tanto la acción de la armada británica como la de los corsarios que actuaron bajo su bandera afectaron duramente al comercio de ultramar.

II.3. La ruta del Noroeste-Cantábrico

La tercera de las rutas que marcan el desenvolvimiento del tráfico hispano-rioplatense es la del Noroeste-Cantábrico. Ésta cuenta con puertos importantes, entre los que se encuentra el de La Coruña, que ya se había vinculado económicamente con Montevideo desde la instalación del Correo Marítimo.

Prácticamente, la totalidad de las regiones del noroeste español pudo relacionarse con el área rioplatense. En Galicia, el puerto de La Coruña, habilitado para el comercio libre en 1778, concentró el grueso del tráfico. A él se sumó Vigo, cuya autorización de 1783, posiblemente por presiones del comercio coruñés, era revocada al año siguiente, para serle concedida definitivamente en 1785. Varios años más tarde, aparecía también El Ferrol, que a principios de siglo pasaría a albergar a los Correos Marítimos. Asturias, por su parte, encontraba su boca de salida con el puerto de Gijón, y Cantabria contaba con el puerto de Santander, que muestra un interesante y permanente tráfico con el Río de la Plata.

La diferencia de esta ruta con respecto a la del Mediterráneo es que aquí no se crea una relación interdependiente entre los puertos, sino que, por el contrario, actúan, por lo general, de forma individual.

(45) Vilar, P.: *op. cit.*, págs. 616-619.

a) *El tráfico gallego. Las relaciones con La Coruña y Vigo*

Dentro de esta línea, el tráfico con Galicia tiene un peso fundamental. A excepción de Cádiz, ésta era la única zona que había podido generar y mantener el tráfico con el Río de la Plata a través del Correo Marítimo. Sin embargo, así como el puerto gaditano, teóricamente afectado por la apertura comercial con América, conoce a continuación del *Reglamento para el Comercio Libre* su época más floreciente, no sucede lo mismo con La Coruña. Una tesis doctoral que data de pocos años, elaborada por Luis Alonso Álvarez, plantea que los decretos de 1778 fueron un factor negativo para el desenvolvimiento del comercio colonial de Galicia, debido a que, al cortar el monopolio que había adquirido La Coruña para el tráfico con Montevideo, la obligaba a establecer una competencia en condiciones de dependencia con respecto a factores exógenos a su propio desenvolvimiento económico. Factores éstos que sitúa sobre tres parámetros: a) el empleo casi exclusivo de los buques correos, un medio de transporte no generado por el desarrollo comercial gallego; b) la excesiva subordinación del comercio colonial gallego a los puertos del Río de la Plata, y c) la especialización en textiles de reexportación (46). Particularmente, los dos primeros aspectos son esenciales para el análisis del comercio desde y hacia La Coruña.

Dentro de la navegación, encontramos un peso significativo a favor del Correo Marítimo, que, como hemos visto, era preferido por la utilización de fragatas rápidas y artilladas, que daban capacidad, seguridad y permanencia al tráfico.

Si bien observamos diferencias entre las cifras sobre el comercio con las colonias americanas que aportan John Fisher, Ana María Martínez de Sánchez y Luis Alonso Álvarez en sus respectivos trabajos, rescatamos una serie de tendencias que aparecen reflejadas en los mismos.

Con respecto al peso del Correo en las exportaciones, aunque los porcentajes no coinciden, encontramos que tanto Martínez de Sánchez como Alonso Álvarez muestran en sus respectivas estadísticas que, a partir de 1783, los valores transportados por la vía oficial superan a los dirigidos a través de registros particulares. Según los datos de Martínez de Sánchez, en el período 1778-1800 fueron transportados a La Habana y a Montevideo 112.227.972 reales de vellón por medio de Correos Marítimos y 31.066.494 reales de vellón en registros, correspondiendo a Montevideo 68.704.958 reales a través de Correos y 24.551.936 en barcos particulares. Tomando como base la relación con La Habana —la otra ruta del Correo—, el Río de la Plata concentra el 65,08 % del total

(46) Alonso Álvarez, L.: *Comercio colonial y crisis...*, op. cit., pág. 73.

de las exportaciones a América (47). Esto indica dos cosas muy importantes: por un lado, la supervivencia y primacía de la empresa de Correos en el tráfico con La Coruña, y, por otro, la supremacía del tráfico del Río de la Plata sobre el de La Habana en el movimiento efectuado tanto a través de medios oficiales como privados.

En la comparación con Barlovento-Nueva España y Tierra Firme, que efectúa Alonso Álvarez para el período 1778-1818, a la región rioplatense le corresponde el 61,66 % del valor de las mercaderías exportadas, en relación con el 30,8 % y el 7,4 % que registran las otras áreas. Hay que aclarar que en el porcentaje incide el hecho de que el último envío hacia Montevideo se efectúa en 1812.

Otro aspecto interesante es el de los productos exportados con destino a América, y, en particular, al Río de la Plata. Si tenemos en cuenta el concepto general de efectos nacionales y extranjeros, de acuerdo con la definición del *Reglamento*, podremos observar que sistemáticamente los artículos españoles superan a los extranjeros. Según los datos aportados por John Fisher para el período 1778-1796, corresponde a los efectos nacionales el 66,6 % del total exportado desde La Coruña.

Muchos productos eran proveídos por el Reino de Galicia, mientras que otros eran aportados por diversas regiones de España y del extranjero. Los textiles fueron los elementos que mayor peso tuvieron en el tráfico, y eso se podrá comprobar particularmente en las cifras correspondientes al Río de la Plata. A las telas de Galicia se sumaban las provenientes de Guadalajara, San Fernando, Alcoy, Segovia y Brihuega, siendo muy importantes los paños de algodón, las indianas, platillas, sombreros, encajes y puntillas de Barcelona. De Cataluña venían también caldos, que, como hemos visto, tenían mucha aceptación por su calidad, sumándose los artículos confeccionados con hierro, que aportaba Vizcaya. Galicia exportaba también camisas, calcetas y sombreros, productos que igualmente venían de Castilla. Dentro de los artículos extranjeros, estaban las bretañas, ruanes, lienzos, parasoles, latones, relojes, hebillas, navajas, agujas, alhajas, etc. de Francia, que era uno de los países que más efectos proporcionaba al tráfico. De Silesia y Hamburgo se reembarcaban bretañas, y de Alemania, platillas. También Holanda y Flandes aportaban mercaderías.

Es interesante el análisis de las rutas del comercio con Galicia realizado por Alonso Álvarez, que, interesado en el estudio del desarrollo regional, coloca en las reexportaciones no sólo los productos europeos,

(47) Martínez de Sánchez, A. M.: «La Coruña, un puerto habilitado para el comercio a Indias (1778-1810)», separata de la *Revista del Instituto «José Cornide» de Estudios Coruñeses*, nº 13-16, 1977-1980, pág. 218.

sino también los provenientes de otras regiones españolas. Según datos de este autor, el Río de la Plata consumía un 79,1 % de productos textiles, frente a un 16,0 % compuesto por producciones derivadas del agro, de la ganadería y la pesca, y de la industria ligera y pesada, apuntándose un 4,9 % indefinido.

Mientras los correos marítimos muestran la continuidad del sistema, enviando al Río de la Plata seis fragatas en 1778, con géneros por cuenta de la Renta de Correos y de comerciantes, una vez implementada la apertura rioplatense con la resolución real del 2 de febrero de 1778, aparecerán también los registros particulares, aprovechando las oportunidades que les brindaba esta zona. De acuerdo con la documentación, abrían el camino desde La Coruña, en 1778, dos barcos privados. La primera en llegar fue la fragata «La Santísima Trinidad», que, con registro expedido en mayo de ese año, conducía chocolate fabricado en La Coruña, café de La Martinica, navajas de afeitar y otros efectos de Cataluña, tejidos diversos, y hojas de lata de Inglaterra y vidrios de Alemania. Es interesante observar la rapidez en el actuar de los navieros y comerciantes coruñeses, ya que, con registro de julio, salía con igual destino la fragata «Señora de las Angustias» (48).

Como hemos señalado anteriormente, los efectos del pleno ejercicio de las normas dictadas en el *Reglamento para el Comercio Libre*, del 12 de octubre de 1778, se vieron limitados por la guerra declarada contra Inglaterra en 1779. Ya con anterioridad al rompimiento, como medida de precaución, se había ordenado cerrar los puertos, resolución que fue cumplida con prontitud en el Río de la Plata.

El problema por el bloqueo de puertos fue grande; no obstante, los correos marítimos siguieron cumpliendo con su labor. En 1779, llegaban a Montevideo cuatro fragatas correo, en 1780 lo hacían cinco, y en 1781 arribaban dos. Sin embargo, de las cuatro de 1779, tres no transportaron carga de la Renta de Correos y la cuarta no condujo efecto alguno; de las cinco de 1780, tres cargaban efectos por cuenta de la Renta y dos no contaron con cargas, y, en 1781, la que condujo cargamento de la Real Renta no lo hizo de particulares, y viceversa. Además, el monto de los elementos embarcados era escaso (49).

Es interesante advertir que, paralelamente a la prosecución del servicio oficial de correos provenientes de La Coruña, se generó una complementación (cuando no una superposición), con avisos enviados desde Cádiz. Este doble sistema de traslado de pliegos y correspondencia era importante para el mantenimiento de los vínculos coloniales. Tal como

(48) Archivo General de la Nación (Argentina), IX-43-5-11.

(49) Bellotto, M. L.: *op. cit.*, págs. 220-222.

surge de la observación del movimiento naviero registrado en Montevideo durante 1781, a excepción de la salida de un convoy, los avisos y correos prácticamente monopolizan las relaciones directas con España. En ese año, llegaban dos correos de La Coruña y tres barcas, con correspondencia y pliegos oficiales, procedentes de Cádiz (50).

Las soluciones para el estancamiento a que estaba sometido el tráfico fueron varias, encontrándose entre ellas la utilización de los portugueses, en condición de neutrales. También desde La Coruña se hizo este tipo de navegaciones, y así, por ejemplo, el 15 de abril, arribaba la fragata lusitana «San José y San Buenaventura», que, conjuntamente con la carga, transportaba a bordo a 570 personas destinadas a los establecimientos patagónicos. En su trayecto había sido abordada por los ingleses —al menos, así lo declara su comandante—, por lo que debió tirar al mar los pliegos que acreditaban las condiciones de la carga. Esta actitud fue empleada en muchas oportunidades para esconder fraudes. En 1782, arribaban otras dos naves portuguesas, un paquebote y una fragata, que conducían a 59 y 185 pobladores, respectivamente, además de cargas.

A esos barcos neutrales, en 1782, se sumó el ingreso de una fragata correo y una fragata particular española, «La Purísima Concepción», que lo hizo como de registro suelto.

La finalización del conflicto con Inglaterra fue fundamental para la vivificación de los vínculos económicos con los puertos españoles. Si bien la contienda finaliza formalmente en septiembre de 1783, al firmarse, el 20 de enero, los preliminares de paz, se siente un leve incremento del flujo. El 18 de abril había efectuado su salida desde La Coruña, con destino a Montevideo, la fragata «Santa Ana», y, desde allí en adelante, notamos un incremento de los ingresos de correos y naves particulares. Lo interesante de la navegación desde La Coruña estriba en la calidad y capacidad de los barcos, ya que en todos los casos se trata de fragatas. Durante ese año llegaban a Montevideo tres de la Real Renta de Correos y dos particulares. Además de cargas, llevaban a familias colonizadoras.

Un factor importante, digno de tenerse en cuenta, es que, a diferencia de otros puertos, que logran recomponerse después de la crisis de 1787, en el tráfico coruñés, particularmente a partir de 1790, existe una disminución paulatina de las exportaciones hacia América. Esto se aprecia también en la participación de La Coruña dentro del total de los puertos, ya que, según los datos de John Fisher, después de alcanzar un 7,3 % en 1778 y un 4,8 % en 1783, y mantener un promedio superior al 3 % entre

(50) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 141.

1785 y 1789 —pese a la crisis del 87—, a partir de entonces no logrará llegar a esa proporción anual.

Hechas estas aclaraciones, pasaremos al análisis del tráfico desde y hacia La Coruña, efectuando durante el período 1792-1795, que otorga homogeneidad al trabajo y nos permite un estudio comparativo.

Si cotejamos los porcentajes asignados a La Coruña, en la totalidad del tráfico entre los puertos peninsulares y los americanos, con aquellos que le corresponden en el comercio con el Río de la Plata (cuadro II.24), podremos apreciar el peso que tuvo esta ruta en el desenvolvimiento mercantil coruñés.

CUADRO II.24

**DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DEL FLUJO DE MERCADERÍAS
DESDE LA CORUÑA, EN RELACIÓN CON TODOS LOS PUERTOS
(Valores)**

<i>Años</i>	<i>Exportaciones La Coruña-América</i>	<i>Importaciones de La Coruña en el Río de la Plata</i>
1792	1,8	10,0
1793	2,1	10,5
1794	2,9	11,3
1795	2,2	17,1
1796	2,0	11,4

Fuentes: Fisher, J. R.: *Commercial relations...*, op. cit., pág. 94, y Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

En el caso de La Coruña, se correlacionan bastante los porcentajes de participación en el total de las importaciones en el Río de la Plata, con los correspondientes al movimiento naviero, situación que no es común a otros puertos. Un total de 34 barcos (cuadro II.25) se encarga de transportar, durante el período, casi un millón y medio de pesos en mercaderías, que corresponden al 11,7 % del total importado desde la Península.

CUADRO II.25

ARRIBOS AL PUERTO DE MONTEVIDEO

<i>Años</i>	<i>De la Península</i>	<i>De La Coruña</i>	<i>% La Coruña</i>
1792	59	7	11,89
1793	36	6	16,67
1794	56	7	12,50
1795	44	5	11,36
1796	73	9	12,33

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

En cuanto al tipo de productos enviados al Río de la Plata (cuadro II.26), al margen de las discusiones en torno a lo que se entendía en el *Reglamento* por efectos españoles y extranjeros, los registros muestran a La Coruña proveyendo mayor cantidad de artículos nacionales.

CUADRO II.26

MERCADERÍAS ARRIBADAS DESDE EL PUERTO DE LA CORUÑA
(En pesos de América)

Años	Nacionales	Extranjeros	Total
1792	199.272. 6	90.571. 6	289.844. 4
1793	181.864. 3 1/2	61.697. 4	243.561. 7 1/2
1794	240.847. 7	68.702. 5	309.550. 4
1795	256.715. 4	71.013. 4	327.729. 0
1796	238.720. 3	85.939. 2	324.659. 6

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Evidentemente, la simple observación de los montos consignados en el cuadro anterior nos exime de comentarios, ya que el peso de los productos nacionales sobre los extranjeros es abrumador. Por otra parte, cabe señalar que, en los últimos años, las importaciones desde La Coruña muestran un esperanzado repunte, que no tardaría en verse afectado por la guerra desatada en 1796.

Como hemos visto, el puerto de Vigo había sido incorporado al comercio libre en 1783. De ahí que sus comerciantes se aprestaran de inmediato a vincularse económicamente con el Río de la Plata. El 26 de octubre de ese año se despachaba el bergantín «Santo Cristo de la Victoria», que con su carga arribaba a Montevideo en enero de 1784. Sin embargo, en ese año, la determinación oficial que había permitido la apertura del tráfico con América, posiblemente por presiones del comercio coruñés, era revocada. Las gestiones fueron arduas, y, a partir de 1785, la participación de este puerto gallego dentro del sistema quedaba aprobada en firme.

En realidad, la presencia de Vigo en el tráfico con el Río de la Plata, durante el quinquenio 1792-1796, es muy limitada, ya que solamente dos barcos provenientes de aquel puerto hacen su entrada y participan en el comercio interregional, con 52.665 pesos y seis reales. El primero de ellos llega en 1794, conduciendo efectos por un valor total de 25.026 pesos y cuatro reales, de los cuales 10.078 pesos y seis reales corresponden a artículos nacionales, y 14.947 pesos y seis reales, a los extranjeros. El segundo de estos navíos hace su entrada en 1796, pero en esta oportunidad los efectos españoles superan a los foráneos. De los 27.639 pesos que componen la carga, 20.584 pertenecen a la valuación de los productos nacionales.

Cabe consignar que esta relación con Vigo sólo se registra en el rubro de las importaciones, ya que las salidas con destino a Galicia son monopolizadas por La Coruña. En el período de paz (1802-1804), que sobrevendrá entre las dos guerras con Inglaterra, el puerto de Vigo tendrá también una restringida presencia en el tráfico con el Río de la Plata, opacada, una vez más, por el peso de La Coruña.

Tal como sucede con las otras rutas, no existe una relación directa entre los arribos y los retornos. Esto se observa tanto en las navegaciones como en el transporte de mercaderías. El negocio de los fletes, establecido principalmente por los catalanes, fue un factor muy importante en el desenvolvimiento de la navegación por las distintas rutas que vinculan al Río de la Plata no sólo con España, sino también con una importante cantidad de puertos de América y África, a los que se irán sumando otros de diversas partes del mundo, una vez declarada la guerra de 1796.

Teóricamente, el tráfico con La Coruña debería ser el más regular, debido a la participación activa de los correos marítimos, con barcos que tenían que cumplir con regularidad los viajes de ida y vuelta. Sin embargo, encontramos que, debido a la participación de particulares, las entradas de barcos provenientes de aquel puerto peninsular son superadas por las salidas. Mientras que los arribos del quinquenio totalizaron 34 navíos, hacia el puerto coruñés zarparon 42 barcos (cuadro II.27).

CUADRO II.27

SALIDA DE NAVÍOS, SEGÚN DESTINO

<i>Años</i>	<i>Total Península</i>	<i>Total La Coruña</i>	<i>% La Coruña</i>
1792	61	9	14,75
1793	47	6	12,76
1794	48	11	22,92
1795	36	5	13,88
1796	51	11	21,57

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Así como encontramos diferencias en los registros de navegación, con porcentajes de salidas de navíos superiores a los de entradas, hallaremos que las variantes serán mucho mayores en la valuación de las exportaciones. Esto se debe a que, como en el caso de Cádiz, La Coruña concentra una gran proporción del metálico extraído por el Río de la Plata, aunque con la agravante de que la salida de frutos es mucho menor (cuadro II.28). Baste señalar que, frente al abrumador peso de la plata y del oro, solamente el 5,93 % de la valuación de las exportaciones corresponde a productos regionales.

VALOR DE LOS EFECTOS SALIDOS HACIA LA CORUÑA
(En pesos de América)

Años	Plata (a)	Oro (b)	Frutos
1792	1.339.685. 0	769.944. 0	119.214. 0
1793	1.016.214. 7	597.443. 0	51.384. 0
1794	760.731. 3	728,984. 0	111.670. 0
1795	420.628. 4	744.872. 5	51.090. 0
1796	579.735. 0	861.983. 6	130.066. 0
Total	4.116.994. 4	3.703.227. 1	130.066. 0

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

- (a) Acuñada, en barra y chafalonías.
(b) Acuñado y en pasta.

Sobre un total de 23.386.992 pesos en plata, oro y frutos, salidos con rumbo a la Península durante el quinquenio, 8.283.635 pesos fueron embarcados en dirección a La Coruña, correspondiendo a este puerto un significativo 35,42 %, con respecto al total de puertos habilitados. Incluso, en 1792, llega al 50,56 % del total de las exportaciones. Esto muestra, sin duda, el interés existente por el despacho de metálico a través del Correo Marítimo (51).

Pese a la baja proporción que tienen los frutos, en relación con los metales preciosos, hemos de hacer referencia al tipo de productos exportados hacia el puerto gallego. Por esta vía salía una regular cantidad de cueros vacunos, que registraban, particularmente en algunos años, interesantes porcentajes dentro del conjunto de lo exportado (cuadro II.29). Estos cueros promovieron la instalación de curtiembres en la zona de La Coruña.

SALIDA DE CUEROS AL PELO
(Cantidad)

Años	Total España	Total La Coruña	% La Coruña
1793	754.705	39.030	5,17
1794	726.114	101.972	14,04
1795	609.603	45.462	7,46
1796	874.593	110.417	12,62

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

(51) Martínez de Sánchez, A. M.: *La Coruña, un puerto...*, op. cit., pág. 207.

En relación con los otros productos, hemos de señalar que, si bien el sebo encontró demanda en la plaza gallega, los envíos de carne salada fueron muy reducidos (cuadro II.30), situación que llama la atención si consideramos el consumo que de ella se hacía en los barcos y que aquélla era una zona naviera muy importante.

CUADRO II.30

EXPORTACIONES DE SEBO Y CARNE SALADA

Años	Sebo (arobas)			Carne salada (quintales)		
	Total España	La Coruña	% La Coruña	Total España	La Coruña	% La Coruña
1793	11.552	3.384	29,29	1.088	8	0,73
1794	16.138	4.306	26,68	364	6	1,65
1795	29.497	3.420	11,59	2.148		0,00
1796	43.800	11.000	25,11	2.128		0,00

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

En cuanto a las lanas, vemos que, particularmente las de carnero, encuentran cabida en el mercado coruñés (cuadro II.31).

CUADRO II.31

EXPORTACIONES DE LANAS

Años	Lana de vicuña y guanaco (libras)			Lana de carnero (arobas)		
	Total España	La Coruña	% La Coruña	Total España	La Coruña	% La Coruña
1793	38.540	1.524	3,95	4.015	137	3,41
1794	32.597	2.988	9,17	1.949	354	18,16
1795	17.811		0,00	2.751	151	5,49
1796	1.062	12	1,13	2.264	300	13,25

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Algunos cueros, badanas y pieles curtidas, cuyas labores industriales habían sido promovidas en esa década, se incluyen en estos embarques, a los que se suman limitados envíos de astas, que fueron utilizadas en la fabricación de peines. En cuanto a las harinas —pese a que, debido a la irregularidad de la producción triguera, no mantuvieron niveles constantes en la exportación, ante la existencia de excedentes—, en 1794, La Coruña absorbe 1.767 quintales, de los 2.286 exportados.

También las pieles finas, en sus diversas variedades (nutria, chinchilla, etc.), tuvieron receptividad en el mercado local, al igual que los plumeros, que alcanzaban interesantes cotizaciones (cuadro II.32). El año

1795 fue importante para estas introducciones, ya que, mientras las pieles alcanzaban algo más del 20 % del total exportado a la Península, los plumeros llegaban al 25 %.

CUADRO II.32

EXPORTACIONES DE PIELES FINAS Y PLUMEROS

Años	Pieles finas			Plumeros		
	Total España	La Coruña	% La Coruña	Total España	La Coruña	% La Coruña
1793	30.735	6.044	19,66	15.691	568	3,62
1794	34.784	4.551	13,08	5.656	596	10,54
1795	17.834	3.640	20,41	7.600	1.900	25,00
1796	21.436	1.747	8,15	11.890	200	1,68

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Así participó La Coruña, durante esta etapa, en el desarrollo de las actividades económicas rioplatenses. Además de aportar la presencia de sus fragatas correos, introdujo artículos nacionales por valores superiores a los reexportados del exterior, sacó limitadas cantidades de productos regionales y, fundamentalmente, se convirtió en un gran transportista de caudales con rumbo a la Península.

b) La presencia de Santander y Gijón

Completan el cuadro de los puertos relacionados económicamente con el Río de la Plata el montañés de Santander y el asturiano de Gijón. En tanto el primero muestra una presencia que denota continuidad en el tráfico de ida y vuelta, el segundo aparece solamente de forma esporádica. Posiblemente, el puerto de Gijón se viera afectado por la regularidad impuesta en el tráfico con La Coruña.

Mientras el puerto de Santander se beneficia con la incorporación al sistema de comercio libre, en vinculación con la región de Castilla, paralelamente recibe un refuerzo por la exclusión de Bilbao. Tanto Agustín Rodríguez Fernández como Tomás Martínez Vara (52) resaltan la situación provocada por la vecindad con las provincias exentas. Las barreras fiscales internas, mientras favorecían a los consumidores del País Vasco, perjudicaban al comercio y a los armadores de San Sebastián y Bilbao,

(52) Rodríguez Fernández, A.: «El comercio con América a través del puerto de Santander (1795-1800)», en *Santander y el Nuevo Mundo*, Santander, 1977; y Martínez Vara, T.: «Santander y el comercio Colonial», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.

que debían utilizar otros puertos para traficar con sus productos hacia América. Incluso se registró el traslado de firmas comerciales locales y extranjeras —entre ellas, algunas inglesas desde Bilbao a plazas como Santander—. Así, el puerto santanderino se convirtió no sólo en el puerto de Castilla, sino también en el de parte de las provincias vascongadas, aunque, por el análisis de los registros de navíos que llegan al Río de la Plata, comprobamos que tiene un *hinterland* mucho más amplio. Se exportaron desde allí frutos nacionales e importados, entre los que se encontraban productos de regiones como Cataluña, con caldos, paños y tejidos de calidad, que llegaban a competir con los que proveían de Francia y de Inglaterra. Por otra parte, a los artículos aportados por estas dos potencias, se sumaban otros provistos por los holandeses.

Al amparo de la nueva situación, Santander consiguió poseer la primera flota comercial del Cantábrico, con una matrícula de 60 barcos y una capacidad de 11.298 toneladas, a lo que se sumó una adecuada estructura portuaria para la manipulación de las mercaderías (53).

Después de la autorización del 2 de febrero de 1778, que incluía las provincias del Plata en el libre comercio, aparecen de inmediato los santanderinos, en franca competencia por ganar mercados. El primer barco arribado es el paquebote «San Josef», que, despachado el 30 de agosto de 1778, conducía efectos catalanes (pañuelos, sombreros, etc.) y paños segovianos (54).

La guerra desatada con Inglaterra, con motivo de la revolución norteamericana, trajo serios inconvenientes para la plena vigencia del *Reglamento para el Comercio Libre*, pero, una vez firmados los preliminares de paz, a principios de 1783, se reanudó activamente el tráfico peninsular. Así, a mediados de agosto, entraba en Montevideo, procedente de Santander, la fragata «San Agustín», que transportaba diversos tipos de productos (55). De ahí en adelante, con cierta frecuencia, aunque sin conseguir hacer una real competencia a destinos como Cádiz, Málaga, Barcelona o La Coruña, barcos santanderinos tendrán presencia en el área rioplatense.

Es interesante señalar que, dentro del período 1792-1795, que hemos tomado como base para la comparación del tráfico entre la Península y el Río de la Plata en la etapa previa a la guerra de 1796, Santander registra movimiento en todos los años, quizás con valores no tan altos como los de otras plazas, pero con una continuidad, tanto en las entradas como en las salidas, que demuestra la existencia de una relación consolidada.

(53) Martínez Vara, T.: *op. cit.*, pág. 190.

(54) Archivo General de la Nación (Argentina), IX-43-6-1.

(55) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 141.

Un total de 17 barcos arriba a Montevideo durante el quinquenio: dos en 1792, uno en 1793, cuatro en 1794 y cinco por año en 1795 y 1796. Según Agustín Rodríguez Fernández, se habían dado seis patentes en 1795 y siete en 1796 (56). La guerra con Francia (1793-1795), que habitualmente ha sido considerada como perjudicial para la región catalana, también afectó a este comercio regional español.

Como podemos apreciar, en términos generales, durante el quinquenio, los efectos considerados nacionales superan a los extranjeros; sin embargo, en tres años (1792, 1793 y 1796), tienen preeminencia los productos foráneos (cuadro II.33). Sólo cuando se producen los repuntes de 1794 y 1795, en los que se registran los mayores valores de importación, se imponen los elementos de procedencia española.

CUADRO II.33

VALOR DE LOS EFECTOS ARRIBADOS DESDE SANTANDER
(En pesos de América)

Años	Nacionales	Extranjeros	Total
1792	7.680. 6 1/2	38.739. 2	48.420. 6 1/2
1793	10.536. 7	13.958. 4	24.495. 3
1794	88.124. 7	36.175. 5	124.300. 4
1795	41.618. 1	9.908. 0	52.526. 1
1796	12.545. 1	22.156. 2	34.705. 3
Total	160.505. 6 1/2	120.937. 5	284.447. 3 1/2

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Pese a la continuidad apuntada, con un número de barcos nada despreciable, cabe señalar que solamente corresponde a Santander, con respecto al total de las importaciones en el Río de la Plata, el 2,23 %, siendo menos aún, como veremos, el porcentaje de las exportaciones.

Antes de pasar a las salidas de metálicos y frutos hacia el puerto santanderino, debemos hacer referencia a Gijón (cuadro II.34), que registra la entrada de un barco por año en 1792, 1793 y 1796.

El número de barcos, las cifras y la falta de continuidad hablan de una precariedad en el tráfico, que se manifiesta en el 0,42 % de las importaciones totales de los tres años aludidos, y en el 0,27 % del total correspondiente al quinquenio. Como sucediera en el caso de Vigo, no se registran retornos por esta vía.

(56) Rodríguez Fernández, A.: *op. cit.*, pág. 384.

VALOR DE LOS EFECTOS ARRIBADOS DESDE GIJÓN
(En pesos de América)

<i>Años</i>	<i>Nacionales</i>	<i>Extranjeros</i>	<i>Total</i>
1792	13.931,4	4.671,0	18.602,4
1793	1.648,3	4.566,4	6.214,7
1796	7.694,1	1.410,2	9.105,1

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Finalmente, hemos de considerar las exportaciones hacia Santander, que se efectuaron en 15 barcos, distribuidos de la siguiente manera: uno en 1792, tres en 1793, cuatro en 1794, tres en 1795 y cuatro en 1796. Un informe de Gardoqui señala que un barco dirigido desde el Río de la Plata a Santander, en 1793, cambiaba su destino a Cádiz, como consecuencia de la declaración de la guerra con Francia (57).

VALOR DE LOS EFECTOS SALIDOS HACIA SANTANDER
(En pesos de América)

<i>Años</i>	<i>Plata (a)</i>	<i>Oro (b)</i>	<i>Frutos</i>
1792	5.262,0	—	92.623,0
1793	2.250,0	—	49.730,0
1794	7.920,0	—	62.692,0
1795	—	800,0	41.700,0
1796	240,0	4.200,0	69.200,0
Total	13.422,0	5.000,0	315.945,0

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

- (a) Acuñaada, en barra y chafalonías.
(b) Acuñaado y en pasta.

El porcentaje de lo exportado a Santander, dentro del conjunto de los puertos españoles, es del 1,44 %, con un máximo del 2,22 % en 1792 y un mínimo del 0,89 % en 1795. Cabe señalar que uno de los elementos determinantes de la reducida proporción en las exportaciones generales es el escaso metálico que se transporta a este puerto (cuadro II.35). Los frutos son aquí abrumadoramente mayoritarios, registrando una relación del 1.715,04 % con respecto al total de plata y oro extraídos con destino a Santander.

(57) Reporte de Gardoqui, del 21 de junio de 1793, según Fisher, J. R.: «The Imperial Response to 'Free Trade': Spanish Imports from Spanish America, 1778-1796», separata del *Journal of Latin American Studies*, 17, nota 29, pág. 47.

Dentro de los frutos, los dos elementos que, por su volumen y continuidad en las exportaciones, deben ser tenidos en cuenta son los cueros (cuadro II.36) y el sebo (cuadro II.37).

CUADRO II.36

**SALIDA DE CUEROS AL PELO
(Cantidad)**

<i>Años</i>	<i>Total España</i>	<i>Total Santander</i>	<i>% Santander</i>
1793	754.705	46.699	6,19
1794	726.114	69.872	9,62
1795	609.603	63.500	10,42
1796	874.593	68.387	7,82

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Estos cueros al pelo eran trabajados en las fábricas montaÑesas, donde la industria del curtido tenía tradición. Según un informe de 1796, en Novales y Caranceja existían «de inmortal tiempo muchas pequeñas fábricas de curtidos», aunque los talleres principales se encontraban en Santander, Campuzano, Castro Urdiales y Marrón (58).

CUADRO II.37

**SALIDA DE SEBO
(Arrobas)**

<i>Años</i>	<i>Total España</i>	<i>Total Santander</i>	<i>% Santander</i>
1793	11.552	442	3,83
1794	16.138	1.192	7,39
1795	29.497	600	2,03
1796	43.800	1.800	4,11

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Junto a estos productos, salieron en diversos años, con destino a Santander, partidas de lanas de vicuña, guanaco y carnero, plumeros de avestruz, cascarilla, pieles finas, astas, aceite de ballena, etc.

Así, con la presencia de cuatro puertos desde los que se realizaban exportaciones hacia el Río de la Plata (La Coruña, Vigo, Gijón y Santander), y dos que concentran los retornos (La Coruña y Santander), la línea del Noroeste-Cantábrico cubrió un importante ámbito del movimiento marítimo y del comercio entre el Río de la Plata y España. Si bien, desde el

(58) Rodríguez Fernández, A.: *op. cit.*, pág. 377.

punto de vista de las importaciones, ocupa el tercer lugar, el peso del metálico extraído por la vía de La Coruña hizo que esta ruta lograra el segundo puesto en las exportaciones.

La guerra del 96 afectará también a esta vía, abriendo un nuevo y final período para el estudio del comercio colonial entre España y el Río de la Plata.

III

LA ÚLTIMA ETAPA. DE LA GUERRA DE 1796 A LA REVOLUCIÓN

III.1. La guerra de 1796 y la transformación del intercambio

La guerra con Inglaterra, desatada en 1796, sacudió las bases del intercambio imperial español y provocó fuertes transformaciones en el tráfico colonial. Tanto la acción de la armada inglesa como la de los corsarios afectaron duramente al comercio de ultramar. Cercaron los puertos y efectuaron un fuerte control en las más importantes rutas. El comercio colonial, que había tenido un singular impulso en los años anteriores al rompimiento, recibía un duro golpe al firmarse con Francia, el 19 de agosto de 1796, el tratado de San Ildefonso. El cambio de frente efectuado por España acarreó a su movimiento económico una de las situaciones más críticas vividas hasta entonces. En la plaza gaditana, según nos indica García-Baquero, se produjo una caída formidable de las transacciones comerciales con las colonias. De la fase de prosperidad iniciada en 1784, se llegaba a otra de contracción y estancamiento (1). Las exportaciones por ese puerto, que en el año 1796 alcanzaban 196.613.795 reales de vellón, según las valoraciones del *Reglamento para al Comercio Libre*, cayeron estrepitosamente en 1797, para reducirse a sólo 4.858.843 de igual moneda (2).

Si bien gran parte del esfuerzo británico se concentró en Cádiz, donde la escuadra, al mando de Nelson, mantuvo un cerrado bloqueo, otros puertos que ejercían roles de importancia en el intercambio con América también sintieron el efecto de la contienda. Así, por ejemplo, las exportaciones efectuadas hacia las colonias hispanoamericanas por el puerto

(1) García-Baquero González, A.: *Comercio colonial...*, op. cit., pág. 129.

(2) *Ibidem*, págs. 130-132.

de Barcelona pasaban de 27.112.905 reales de vellón, en 1796, a 5.019.276, en el año siguiente (3). De ahí que no haya de extrañarnos que, a modo de paliativo, se buscaran salidas colaterales para tratar de subsanar la situación. Tal es el caso de las «repetidas instancias» efectuadas por «varios comerciantes, especialmente de Cádiz, solicitando, para evitar en lo posible la interrupción del comercio con América y sus funestas consecuencias, permiso para hacerlo en buques neutrales desde puerto nacional o extranjero...» (4).

La reacción de los comerciantes peninsulares no era más que el reflejo de una crisis general, de la que el Río de la Plata no escapaba. La brusca caída de los niveles de exportación e importación afectó a la colonia no sólo en el orden económico, sino incluso en el político y en el social; creando condiciones de las que, como bien señaló Ricardo Levene, «el historiador puede recoger los hilos que le conducen directamente hacia la revolución» (5).

El cuadro comparativo entre las entradas y salidas de «dinero, frutos y producciones», en los años 1796 y 1797 (cuadro III.1), es absolutamente demostrativo:

CUADRO III.1

EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DE 1796 Y 1797

<i>Años</i>	<i>Exportado</i>	<i>Importado</i>
1796	5.470.675 pesos 6 reales	2.853.945 pesos
1797	534.078 pesos 4 reales	132.593 pesos

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Todos los niveles de la población, en mayor o menor grado, se vieron afectados por la coyuntura que demostraba la absoluta dependencia. «América —decía el administrador de la Aduana de Buenos Aires al Virrey, en julio de 1798— prohibida de tener fábricas, falta de utensilios para la labranza y beneficio de las primeras materias, carece de las principales ropas para vestir sus habitantes. Sin aperos para poner navegables sus embarcaciones y sin muchos otros efectos que la precisan a subsistir con Europa, necesita socorrerse de todo» (6).

(3) García-Baquero González, A.: «Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII», en *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España Contemporánea. Actas del Primer Coloquio de Historia Económica*, Barcelona, Ariel, 1972, pág. 278.

(4) *Documentos para la Historia Argentina*, tomo VII, *op. cit.*, pág. 134.

(5) *Introducción a los Documentos para la Historia Argentina*, T.V, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1915, pág. CVII.

(6) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346.

La situación económica era grave. De los 132.593 pesos en mercaderías introducidas en 1797, solamente 17.793 pesos correspondían a productos transportados de España, y 114.800, de La Habana y colonias extranjeras.

A medida que las mercaderías de importación elevaban sus precios e incluso llegaban a desaparecer del mercado local, la producción regional quedaba paralizada en los puertos de embarque. Baste señalar que a finales de junio de aquel año, 33 embarcaciones mercantes, escoltadas por tres fragatas y una corbeta, estaban dispuestas a partir en convoy, rumbo a la Península. Sin embargo, primero debido al merodeo de navíos británicos por las costas rioplatenses y, finalmente, por el bloqueo a que estaban sometidos diversos puertos peninsulares, se determinaba la postergación y definitiva cancelación del proyecto. Así, a la falta de un adecuado intercambio, se sumaban nuevos gastos para los productores y comerciantes. Más de 700.000 cueros y otros efectos habían sido acomodados en los 33 navíos, pero, ante la imposibilidad de partir, debieron ser desembarcados y colocados para su mejor resguardo en improvisados almacenes (7). Esto trajo aparejado serios problemas a navieros, comerciantes y hacendados, interesados directamente en el tráfico, a la vez que la población sintió los efectos derivados de la paralización.

Un año después, en julio de 1798, Ángel Izquierdo, administrador de la Aduana porteña, se quejaba de los perjuicios que causaba la acumulación de mercaderías en el puerto de Montevideo. «En verdad que cualquier economista —dice— no se sorprenderá cuando oiga que la conservación de los frutos detenidos, tanto por almacenaje y depósito como por preservación de corrupción y deterioro, importa a los interesados negociantes 2.000 pesos diarios, que montan a 730.000 pesos anuales. Y si hemos de extraer el cálculo a los propietarios de naves que hacen la exportación y conducción por diverso interés que el comerciante, hallamos que la detención de buques en los puertos les consume en gastos de subsistencia y reparos 320.000 pesos en un año, al respecto de los 8.000 pesos por cada uno de los 40 que están por navegar» (8).

Por una autorización del 18 de noviembre de 1797, la Corona permitió, «como recurso extraordinario», que se hicieran expediciones en buques neutrales desde puertos españoles o extranjeros que mantuvieran la neutralidad. Sin embargo, había una cláusula que era taxativa y que, como veremos, no se cumplió, de acuerdo con lo previsto: el retorno de los barcos a los puertos peninsulares. Esta regia determinación, combinada con dos anteriores —libertad de tráfico negrero y comercio «por vía

(7) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 124.

(8) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346.

de ensayo» con colonias extranjeras (1795)—, permitió que se abriera el Río de la Plata a un amplio tráfico internacional, en el que participaron activamente comerciantes y navieros de diversas nacionalidades.

La real resolución del 18 de noviembre de 1797, aunque ya tenía antecedentes, rompería el pacto colonial y permitiría fisuras y filtraciones difíciles de restañar. Pronto, desde los más divesos puertos y con variadas banderas, una importante cantidad de barcos pondría sus proas hacia la América Hispana, y el Río de la Plata, que no había sido ajeno a las contingencias de la guerra, era también afectado por este proceso aperturista. Así, las aguas rioplatenses vieron la aparición de barcos con las más diversas banderas, entrando en competencia por el tráfico: norteamericanos, hamburgueses, dinamarqueses, genoveses, prusianos, portugueses y, aun, otomanos. Estos últimos, fletados desde la misma Barcelona.

Paulatinamente, el comercio con y a través de neutrales permitió una reactivación del ritmo comercial y la posibilidad de abastecer, dentro de las restricciones impuestas por la guerra, a una plaza ávida de productos.

Desde la implantación del comercio de neutrales, hasta finales de noviembre de 1798, habían llegado 14 barcos neutrales procedentes de la Península: nueve lo habían hecho desde Cádiz, tres desde Barcelona y dos desde Málaga. Los provenientes del puerto gaditano eran dos fragatas, dos bergantines y un paquebote genovés, un bergantín norteamericano, un navío danés y dos fragatas españolas. De Barcelona arribaban tres polacras turcas y desde Málaga un bergantín y una urca danesas (9). Cabe aclarar que también naves españolas arribaban con pabellón extranjero, como en el caso de «La Infanta», que lo hacía con bandera genovesa (10). Según datos proporcionados por John Fisher, de los limitadísimos 229.790 reales de vellón exportados desde España al Río de la Plata en 1797, se pasaba a 9.626.551 reales de vellón en 1798 (11)

Pese a que el comercio con y a través de neutrales significó un paliativo, tanto en el ámbito rioplatense como en el peninsular, no faltaron destructores. El nuevo movimiento promovía una seria competencia con quienes ejercitaban sus transacciones al amparo de las normas tradicionales, y, consecuentemente, surgió una serie de impugnaciones tendentes a trabar y eliminar aquella apertura.

(9) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 125.

(10) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 142.

(11) Datos que me aportara el historiador John Fisher, publicados posteriormente en su libro: *Trade, war and revolution. Exports from Spain to Spanish America, 1797-1820*, Institute of Latin American Studies, The University of Liverpool, 1992, pág. 137.

Si bien los argumentos empleados fueron muchos, cuatro de ellos hicieron especial mella en las autoridades metropolitanas: *a)* el tradicional problema del contrabando efectuado al amparo de los permisos otorgados para el comercio con y por extranjeros; *b)* el incumplimiento del retorno obligado a la Península, que desvirtuaba, en gran parte, la propuesta gaditana para la instalación del tráfico de neutrales; *c)* la evasión de metálico, que, sumada a las remesas dirigidas a España para sufragar los gastos de guerra, causaba graves problemas al circulante, y *d)* la introducción de manufacturas británicas al amparo del nuevo sistema.

El proyecto tendente a permitir el empleo de buques de bandera neutral no había sido concebido por el comercio gaditano con una finalidad filantrópica y benéfica para los territorios americanos, sino con el objeto de posibilitar un adecuado tráfico con la Península. De ahí que, ante la falta de retorno obligado —que incluso llevó al levantamiento de casas extranjeras ubicadas en Cádiz—, las denuncias sobre escasez de mercaderías en España y la ilegalidad manifestada en el comercio, el Consulado gaditano solicitara la anulación del tráfico de neutrales y que, en abril de 1799, lograra su revocación.

La repercusión fue grande, y en el ámbito rioplatense afectó no sólo a los comerciantes incorporados al nuevo sistema, sino también a la población, que sufría las consecuencias de una contienda generada en el marco europeo y soportada, una vez más, en América. Aquí también se enraízan los problemas generadores del clima revolucionario que estallará a finales de la primera década del siglo XIX. Si la puja y disputa ideológica se dio entre sectores de la burguesía comercial, funcionarios y núcleos intelectualizados, todos los grupos sociales, en mayor o menor medida, quedaron afectados. Mientras, por un lado, los precios de los productos de importación subieron enormemente, escaseando o desapareciendo del mercado consumidor; por otro, se produjo una retracción en las exportaciones de los frutos del país y una baja de las cotizaciones.

Refiriéndose al problema social, decía un funcionario de la Aduana de Buenos Aires: «La sabia Real Orden que facilitaba el comercio legítimo por medio de los puertos neutrales, fue suspendida a reclamación del consulado de Cádiz, que no conoce la necesidad de mantener [aquí] en calma 6.000 cuchillos que hay en esta banda del río, que son 6.000 lazos y 6.000 bolas de atrapar ganado vacuno y caballar, de que pende su subsistencia, y 10.000 en la otra banda o campos de Montevideo y Misiones, que son lo mismo, que otras tantas fieras que tendrá el gobierno que sujetar, si les faltase el empleo de la matanza y beneficio de cuero, sebo y grasa» (12).

(12) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 348.

A la difícil coyuntura impuesta por la guerra de 1796, se sumaron las discusiones teóricas y las presiones de los intereses en pugna: de ahí las dificultades para mantener una política coherente.

La prohibición de comerciar con buques extranjeros fue puesta en vigencia por el Marqués de Avilés, no sin la crítica del síndico del Consulado y del Cabildo. En la sesión del Ayuntamiento, el síndico procurador general pedía que: «Se solicite nuevamente el permiso del Exmo. Sr. Virrey para que las embarcaciones puedan ir a puertos extranjeros con los frutos de este país, y traer en cambio los géneros europeos, como demás que tanto carece esta Capital y su Reino, con perjuicio del Real Erario y del público por la falta de Comercio con motivo de la continua guerra con los ingleses» (13). Sin duda, la situación era grave, ya que, si bien el tráfico de neutrales había conseguido aliviar, en parte, los problemas económicos causados por la guerra, se trataba de una medida de emergencia que no podía regularizar el grueso del movimiento comercial. Baste decir que, para julio de 1798, se calculaba que se encontraban detenidos en Buenos Aires frutos por valor de 6.085.500 pesos, que podían devengar, por derechos a la Corona, 2.555.990 pesos.

Los productos detenidos, de acuerdo con la evaluación de la Aduana, eran los siguientes: 2.500.000 cueros de toro, 80.000 quintales de sebo, 300.000 quintales de carne en tasajo, 300.000 cueros de caballo, 30.000 quintales de carne salada, 8.000 barriles de tocino, 10.000 quintales de cobre, 50.000 suelas, 50.000 cueros de becerro, 60.000 libras de lana de vicuña, 50.000 arrobas de lana de carnero, 6.000.000 de astas, 20.000 docenas de badanas, 10.000 cueros de tigre, 100.000 pieles finas, 50.000 plumeros y 300.000 quintales de harina (14).

Como contrapartida, la escasez de artículos españoles había llegado a ser tan importante, que, según indica un comerciante de Buenos Aires, a finales de 1798, se había comenzado a vender lienzos de los fardos y se habría acabado con las reservas de no haberse recibido tucuyo de Cochabamba.

Si bien en 1799, año de la anulación del sistema de neutrales, las exportaciones españolas al Río de la Plata llegaban a 19.626.551 reales de vellón, de inmediato se produjo una caída a 7.701.993 en 1800 y a 3.042.693 en 1801 (15).

(13) Acuerdo del 7 de febrero de 1799, en *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires*, Editados por el Archivo General de la Nación, serie III, t. XI, libros LIV-LVII, años 1796-1800, Buenos Aires, 1933, pág. 407.

(14) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346.

(15) Fisher, J.: *Trade, war and revolution. Exports from Spain to Spanish America, 1797-1820*, op. cit., pág. 137.

Dados los peligros de la guerra, muchas de las mercaderías despachadas no llegaban a tocar el puerto de destino, por lo que no faltaron comerciantes españoles que también se quejaron por la suspensión del sistema de neutrales. Tal es el caso del malagueño Manuel Zea, que, habiendo ya perdido dos millones de reales a manos de los ingleses, se sentía nuevamente perjudicado por prohibírsele el envío de dos navíos neutrales hacia Montevideo y La Habana (16).

La reimposición de las restricciones llevó de inmediato a la búsqueda de formas colaterales para evadirlas. De ahí que, además de los ingresos furtivos o de los efectuados bajo pretextos superfluos, una de las formas habituales de burlar la disposición regia fuera la de simular la nacionalización del navío que transportaba la mercadería. Con patente española, el buque entraba a puerto y, una vez que dejaba las mercaderías o que embarcaba otras, alejado de la rada, enarbolaba nuevamente su propia bandera. En vista de este fraude, debieron de extremarse las precauciones, para evitar tales delitos, exigiendo requisitos como el de traer las naves vacías y demostrar en forma fehaciente la compra de las mismas.

Ahora bien, muchas de estas normas que se dictaron fueron más formales que prácticas y debieron de estar dirigidas a acallar las quejas de los vinculados al núcleo gaditano —aunque algunos entraron en el nuevo juego— o de los más celosos funcionarios reales. Pese a la supresión del sistema, la realidad rioplatense imponía una actitud complaciente con respecto al tráfico exterior. Mientras se intentaba buscar salidas coherentes para el sistema y se incrementaban las discusiones en torno al mismo, durante el gobierno del Marqués de Avilés, según lo denotan tanto los permisos acordados como las denuncias efectuadas, siguieron llegando con asiduidad navíos extranjeros. En un durísimo ataque al comercio encauzado por medio de naves neutrales, José de Bustamante y Guerra enjuicia no sólo este tipo de tráfico, sino también la actitud blanda del virrey Avilés. El encabezamiento del informe elevado al ministerio en 30 de julio de 1801 habla por sí solo de la trascendencia que el tráfico había alcanzado en el Río de la Plata: «El Gobernador y Comandante General de Marina de Montevideo —dice— participa a V.E. los desórdenes escandalosos que se han cometido por la admisión de buques neutrales, con especialidad los angloamericanos, e indica los gravísimos males que sufrirá el Estado si no se prohíbe rigurosamente su entrada en los puertos de estos dominios» (17).

Cabe agregar que Bustamante y Guerra también había impugnado al Virrey Olguer y Feliú por lo que entendía actitudes condescendientes para con el comercio.

(16) *Ibídem*, pág. 83.

(17) Archivo General de Indias, Estado, 81

En realidad, Avilés, en los últimos meses de 1799, no puso reparos al ingreso de navíos neutrales, so pretexto de que podrían no haberse enterado de la Real Orden que derogaba la autorización de 1797. No obstante, en 25 de enero de 1800, mandó que se cumpliera la misma.

Sin duda, fueron momentos difíciles. A la coyuntura impuesta por la guerra, se sumaban ideologías e intereses contrapuestos que repercutieron tanto en los enfrentamientos entre los altos funcionarios como en las disputas que tuvieron por escenario los diversos cenáculos rioplatenses. Tal es el caso del Consulado, natural caja de resonancia de los problemas comerciales, cuyo funcionamiento fuera estudiado ampliamente por el historiador German Tjarks. Al crítico estado local, se sumaba la compleja situación de transición en las relaciones económicas del Imperio, que se vio afectada por las presiones internacionales de firmas particulares y potencias interesadas en el tráfico. De ahí que, mientras se incrementaban las discusiones en torno a las normas que debían regir las relaciones económicas con las posesiones hispanoamericanas, las autoridades encargadas de poner en vigencia las disposiciones de la Corona debieran moverse entre las realidades locales y las contradictorias actitudes metropolitanas.

Otra cuestión que suscitó disputas fue la implementación por parte del virrey Avilés de un viejo sueño de los comerciantes bonaerenses: la habilitación del puerto de la Ensenada de Barragán. Ésta se veía como la única forma de poder competir con el puerto de Montevideo, que por sus condiciones naturales y ubicación había sido naturalmente preferido para el tráfico exterior, a lo que se había sumado, desde muy temprano, el hecho de ser punto final del Correo Marítimo, y, más tarde, al concedérsele el privilegio de ser sede del tráfico de esclavos. Para el consulado bonaerense el puerto de la Ensenada era una simple extensión del de Buenos Aires, habilitado en 1778, por lo que no necesitaría de nuevas medidas especiales: situación que, por supuesto, no era compartida por los montevideanos, que veían la posibilidad de competencia.

El Marqués de Avilés se hizo eco de las posturas del Consulado, y, «reflexionando atentamente que el referido [puerto] de la Ensenada es uno mismo con el de esta capital, por ser aquél punto donde termina», permitía que, a partir del 2 de enero de 1801, llegaran a la Ensenada las embarcaciones mercantes (18). Diversos tipos de naves, entre las que se encontraron muchas extranjeras, hicieron su ingreso durante el mandato de Avilés, pero, al dejar el gobierno del Virreinato a Joaquín del Piño, ex Gobernador de Montevideo, el puerto de la Ensenada de Barragán tendió a languidecer.

(18) Mariluz Urquijo, J. M.: *El Virreinato del Río de la Plata en la época del Marqués de Avilés (1799-1801)*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1964, pág. 150.

Volviendo a la cuestión del comercio, señalemos que, mientras subsistía, teóricamente, la prohibición de traficar a través de los neutrales, la misma Corona se encargó de otorgar permisos excepcionales. Las casas extranjeras y los interesados en extender sus relaciones comerciales estuvieron sujetos a la contingencia de las actitudes políticas del reino y de su aplicación por parte de las autoridades locales. Se hizo difícil mantener la continuidad del tráfico y, consecuentemente, los comerciantes fueron tentados a moverse entre la legalidad y el fraude, actitud a la que no escaparon muchos de los que podríamos considerar afirmados en la estructura tradicional. Los nexos comerciales y financieros poco hubieran envidiado a las vinculaciones promovidas por las empresas multinacionales de hoy.

La guerra con Inglaterra proseguía y las condiciones no habían variado, por lo que, ante la necesidad de dinamizar la economía peninsular, así como el intercambio y abastecimiento colonial, en septiembre de 1801 se volvía al sistema de neutrales.

Terminada la guerra anglo-española, en teoría, el sistema impuesto para la coyuntura debía cesar. Sin embargo, conjuntamente con la presencia de un importante, aunque transitorio, renacer del activo tráfico con la Península, encontramos una asidua presencia de naves extranjeras. Aun bajo severos funcionarios, como el Virrey Del Pino, con autorizaciones especiales y pretextos —sin contar las vías ilegales—, navíos de diversas banderas visitaron los puertos rioplatenses. Si bien, como hemos señalado, tiende a normalizarse el tráfico con España. Destinos como Burdeos, El Havre, Mauricio, Mesina, Toning, Falmuth, Amsterdam, Gibraltar, Londres, Hamburgo, Dunquerque, Lisboa y varios puertos de Brasil y África aparecen en los registros del interregno de paz, pese a que algunos barcos fueron rechazados y obligados a regresar sin depositar sus cargas.

III.2. La rehabilitación del tráfico marítimo con España

La guerra había causado importantísimos problemas y una gran incomunicación con los diversos puertos peninsulares. De ahí que, tanto desde España como desde el Río de la Plata, se intente reflotar el sistema. Esto queda claro en una carta enviada a un comerciante de Montevideo, el 23 de septiembre de 1802, por una casa de La Coruña, con 36 años de experiencia en el tráfico con América: «La dilatada y ruinosa guerra, de que felizmente acabamos de salir —dicen—, ha interrumpido por mucho tiempo nuestra correspondencia con ese país y demás posesiones ultramarinas, ha enervado el giro y, por consiguiente, el móvil que la estimulaba. Cesó por fin esta causa, y los años que han mediado pudiendo de-

jar dudosa para los amigos nuestra existencia en esta Plaza, o cuanto menos nuestras disposiciones en servirles con el mismo celo que antes, debemos participar a V.M. que las alteraciones políticas no han producido la más leve en nuestro establecimiento» (19). El interregno de paz 1802-1804 mostrará una gran reactivación del tráfico del Río de la Plata. Baste señalar que, en 1802, de acuerdo con la evaluación hecha por orden del Visitador General de la Real Hacienda, Diego de la Vega, se introducían géneros valorados en 4.020.788 pesos. Estos montos correspondían a «108 Registros de entrada procedentes de la Península de España, con inclusión de los extranjeros sujetos a derechos de círculo» (20).

Evidentemente, parecería que, con la paz, las fuerzas del comercio que estaban maniatadas se hubiesen desatado, respondiendo tanto a los requerimientos generales como a los de la región. De los 4.020.788 pesos, se introducían en las provincias del interior, Reino de Chile y Lima, mercaderías por 1.489.074, todo según las valoraciones del Reglamento. Quedaban, en consecuencia, para el consumo de la Capital y Montevideo, 2.531.714 pesos, a los que se agregan 232.243 por entradas de colonias extranjeras y otros puertos de América, y 1.071.125 pesos del comercio terrestre. Estos productos contribuían, en parte, al comercio exterior, ya como efectos regionales o de reexportación (21). El monto consignado habla por sí solo del extraordinario peso de las transacciones efectuadas por el comercio local.

El movimiento marítimo de estos años se intensifica, participando en el tráfico los más diversos puertos peninsulares. Las salidas hacia las diversas regiones de España, durante los años de paz (1802-1804), alcanzaron a 195 barcos de diversas categorías, correspondiendo 72 a 1802, 41 a 1803 y 82 a 1804 (cuadro III.2). Las 112 fragatas registradas hablan por sí mismas de la importancia del tráfico. Es habitual que luego de la euforia proporcionada por la paz, se presente un considerable movimiento de naves y, consecuentemente, de cargas, para entrar en un año de tanteos y, finalmente, promover el despegue. Por desgracia, la euforia de 1804 pronto se vería afectada por la reiniciación del conflicto con Inglaterra.

Otra medida que, producto de los vientos liberalizadores que soplaban en España, vino a dar una mayor promoción al comercio fue la Real Orden del 10 de agosto de 1804, concediendo a los comerciantes que importaran por algún puerto de América efectos provenientes de España, y no pudieran venderlos, la facultad de extraerlos a cualquier otro de los habilitados, devolviéndosele los derechos de introducción.

(19) Archivo General de la Nación (Uruguay), Archivos Particulares, Documentos de Cristóbal Salvanach, caja 2, carpeta 3.

(20) Archivo General de la Nación (Argentina), IX-4-7-8.

(21) *Ibidem*.

MOVIMIENTO NAVIERO DE MONTEVIDEO A ESPAÑA (1802-1804)

Años	Navío	Urca	Fragata	Corbeta	Ber gantín	Paque- bote	Polacra	Goleta	Zumacas
1802	1	1	42	1	20	1	4	1	1
1803	—	—	18	7	10	—	6	—	—
1804	—	—	52	4	18	—	8	—	—
Total	1	1	112	12	48	1	18	1	1

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94.

Evidentemente, todas las condiciones parecían dadas para revitalizar el comercio, que había permanecido estancado como consecuencia de la guerra.

Una gran variedad de productos regionales y otros de reexportación tienen salida por el Río de la Plata hacia los puertos peninsulares. Del análisis de las exportaciones por Montevideo, se desprende que, dentro del proceso de recomposición, Cádiz, como era tradicional, tuvo el mayor peso, en comparación con las otras plazas españolas. En la línea del Mediterráneo, Málaga y Barcelona concentran el tráfico, mientras que en la del Noroeste-Cantábrico lo hacen La Coruña, Vigo, Gijón y Santander. Además, se plantea una situación particular con los puertos de las provincias exentas. Tanto los navíos destinados a Bilbao como a Pasajes y a San Sebastián aparecen consignados conjuntamente con los salidos «con destino a puertos, colonias extranjeras y África». Por ello, si bien los consideramos, tanto en el análisis de las exportaciones generales como de las regionales, en la línea del Noroeste-Cantábrico, señalaremos específicamente las diferencias de destinos.

Pese a la gran variedad de productos exportables, los cueros (cuadro III.3) siguieron siendo el elemento sustancial.

**EXPORTACIÓN DE CUEROS DE TORO Y NOVILLO AL PELO DESDE
EL PUERTO DE MONTEVIDEO HACIA LA PENÍNSULA
(Por unidad)**

Años	Total puertos habilitados	Españoles + vascos
1802	1.030.809	1.062.647
1803	584.678	649.953
1804	1.105.231	1.189.073

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

Como ya se ha visto, gran parte de los productos del Río de la Plata extraídos hacia la Península estaba vinculada a la explotación pecuaria. De ahí la importancia de los cueros vacunos, no sólo por los enormes volúmenes transportados, con los consiguientes requerimientos navieros, sino por su incidencia en el valor total de los frutos exportados. Las cifras consignadas en estas exportaciones efectuadas por el puerto de Montevideo son significativas, tanto por la recomposición de 1802, que era lógica después de la guerra, como por los guarismos de 1804, que denotan el camino hacia una línea ascendente. Por otra parte, el hecho de que en el trienio salieran solamente con destino a la Península 2.901.673 cueros al pelo habla de un alto índice de producción.

Conjuntamente con los cueros vacunos considerados «de ley» por su condición y medidas, se exportaban también los de becerrillo y de caballo (cuadro III.4). Estos últimos, aunque salieron en menor cantidad y tuvieron un valor inferior, igualmente muestran volúmenes nada despreciables y la proyección del alza de 1804.

CUADRO III.4

**EXPORTACIÓN DE CUEROS DE CABALLO DESDE
EL PUERTO DE MONTEVIDEO HACIA LA PENÍNSULA
(Por unidad)**

<i>Años</i>	<i>Total puertos habilitados</i>	<i>Españoles + vascos</i>
1802	36.001	
1803	20.790	26.120
1804	132.989	133.689

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

La diversidad de cueros exportados, ya en forma natural, ya salados o trabajados, es muy importante. Entre ellos encontramos cueros de venado, de alpaca, de vicuña, de lobo marino e, incluso —valga señalarlo como anécdota—, cueros de perro, posiblemente como consecuencia de la caza de canes cimarrones. Zaleas de carnero (pieles curtidas con su lana, que sirven para preservar del frío o la humedad) y pellones de carnero y alpaca (curtidos que habitualmente van colocados en el recado de montar, a manera de caparazón) también componían los embarques, al igual que badanas y gran cantidad de suelas.

Si bien, por lo común, se hace referencia fundamental a los cueros, por el peso específico que tienen en el grueso de las exportaciones, la variedad de artículos es muy grande. Al sebo, grasa, plumas y plumeros, astas, harina, barbas y grasa de ballena, crines, vino, peines y peinetas, pastillas de olor, grana, cera virgen y diversos tipos de pieles, se suman productos vegetales, como añil, caraguata, culen, yerba mate, quina,

palo de tinte, azafrán del país, zarzaparrilla, algodón en rama, etc., sin olvidar las reexportaciones de cacao de Guayaquil y metales como el cobre chileno.

Tanto el sebo, en pasta o elaborado en velas, como las astas (cuadro III.5) tuvieron gran demanda en las distintas regiones de España. Mientras que con la producción de sebo se contribuyó al alumbrado de las noches europeas, con las segundas se hicieron adornos o enseres de diverso uso. Por otra parte, si consideramos que en un puerto como Barcelona, se cotizaba el quintal de sebo a unos 120 reales de vellón, y que el total de lo exportado en el trienio a la Península redondea los 39.000 quintales, nos encontraremos con un valor general aproximado de 4.680.000 reales de vellón.

CUADRO III.5

**EXPORTACIÓN DE SEBO EN PASTA Y VELAS DESDE EL PUERTO
DE MONTEVIDEO HACIA LA PENÍNSULA
(Arrobas)**

<i>Años</i>	<i>Total puertos habilitados</i>	<i>Españoles + vascos</i>
Sebo en pasta y velas		
1802	34.650	34.677
1803	25.562	25.622
1804	93.200	95.751
Astas		
1802	1.291.300	1.293.327
1803	403.130	492.130
1804	977.000	1.007.250

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

Otro rubro importante fue el de la exportación de las lanas (cuadro III.6), no sólo por lo que podía significar desde el punto de vista de la comercialización rioplatense, sino también por las necesidades que, según hemos visto, tenía la industria textil peninsular.

CUADRO III.6

**EXPORTACIONES LANERAS
(Arrobas)**

<i>Años</i>	<i>Lana de vicuña y guanaco</i>	<i>Lana de carnero</i>
1802	1.502,5	6.447,5
1803	265,0	2.271,0
1804	1.698,0	8.637,0

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

Recordemos que, desde 1785, debió intervenir la Real Hacienda en las transacciones relacionadas con las lanas de vicuña, alpaca, guanaco y carnero.

Cabe señalar que en 1803 salían también con rumbo a Bilbao 176 arrobas de lana de carnero y hacia Pasajes 1.190 arrobas, por lo que el total para la Península asciende en ese año a 3.637 arrobas.

Dentro de la exportación de pieles, observamos la existencia de una gran acumulación para 1802, como consecuencia de las limitaciones provocadas por la guerra con Gran Bretaña. Los dos grandes rubros están constituidos por las pieles de nutria y de chinchilla. Mientras que de las primeras se sacan 21.438 docenas en 1802, 10.639 en 1803 y 1.517 en 1804; las salidas de chinchillas suman 3.391, 1.024,5 y 567,5 docenas en los mismos años, totalizando, para el trienio, 403.134 pieles de nutria y 59.796 de chinchilla. A la par que salían pieles de tigre, de cisne, de ganso e incluso de chajá, siguieron influyendo en las exportaciones los plumeros, penachos y plumas de avestruz (cuadro III.7), que tenían gran demanda y buenos precios en Europa.

CUADRO III.7

**EXPORTACIÓN DE PLUMAS DE AVESTRUZ DESDE
EL PUERTO DE MONTEVIDEO HACIA LA PENÍNSULA
(Docenas)**

<i>Años</i>	<i>Plumeros grandes</i>	<i>Plumeros chicos y penachos</i>	<i>Plumas</i>
1802	883,5	8.995,0	84,5
1803	587,0	6.394,5	26,0
1804	249,5	187,0	35,0

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

Cabe agregar que en las cifras de 1803 están consignadas 150 docenas de plumeros grandes salidos para San Sebastián y 6,5 docenas para Pasajes.

Dentro de las reexportaciones, ocupan un lugar importante el cacao de Guayaquil y la cascarilla (cuadro III.8), productos a los que se suman chocolate, manteca de cacao y extracto de cascarilla.

También con rumbo a San Sebastián salían embarques de cacao, por un total de 3.542 arrobas en 1803 y 600 en 1804, a las que se sumaban 64 de cascarilla en este último año. El hecho de que se reexportaran alrededor de 1.361.500 kilogramos de cacao de Guayaquil en el trienio, da la pauta de la importancia de este movimiento.

**EXPORTACIÓN DE CACAO DE GUAYAQUIL Y CASCARILLA DESDE EL PUERTO
DE MONTEVIDEO HACIA LA PENÍNSULA
(Arrobas)**

<i>Años</i>	<i>Cacao de Guayaquil</i>	<i>Cascarilla</i>
1802	65.900,5	12.186,5
1803	9.222,0	24,0
1804	43.266,0	1.361,0

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

Finalmente, dentro de los artículos salidos por el puerto de Montevideo, hemos de hacer referencia a los metales. Entre éstos, destacaban el cobre y el estaño (cuadro III.9), aunque también salía plomo en planchas y bronce.

**EXPORTACIÓN DE CACAO, DE ESTAÑO Y COBRE DESDE EL PUERTO
DE MONTEVIDEO HACIA LA PENÍNSULA
(Arrobas)**

<i>Años</i>	<i>Estaño</i>	<i>Cobre</i>
1802	11.152,5	75.075,5
1803	10.192,0	6.079,0
1804	4.440,5	15.754,5(a)

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

(a) Deben sumarse 108 arrobas para Bilbao.

Finalmente, hemos de hacer referencia a los caudales enviados con destino a España. Cabe señalar que, según datos aportados por Michel Morineau, y reproducidos por Carlos D. Malamud, como consecuencia de la finalización de la contienda, se produce una importantísima salida, que reflejan los guarismos del cuadro III.10.

**CAUDALES REMITIDOS DESDE EL RÍO DE LA PLATA Y AMÉRICA A ESPAÑA
(En pesos)**

<i>Años</i>	<i>Envíos del Río de la Plata</i>	<i>Envíos de América</i>	<i>%</i>
1801	135.296	355.028	38,11
1802	12.525.011	53.442.225	23,44
1803	4.577.515	40.839.926	11,21
1804	5.699.790	20.132.260	28,31

Fuente: Datos de Michel Morineau, reproducidos por Malamud, C.: «El comercio de Buenos Aires y sus respuestas coyunturales: el comercio de neutrales (1805-1806)», en *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.

Estas cifras se compatibilizan con las dadas por García-Baquero González, para Cádiz, cuando apunta que en 1802 llegaban, enviados desde Montevideo, 5.285.938 pesos, y de Buenos Aires, 2.985.824, mientras que en 1803 se recibían 1.689.407 y 181.256 pesos de aquellas mismas procedencias, respectivamente (22). No obstante esto, debemos dejar constancia de que, la información de la Aduana de Montevideo, cuya copia es refrendada por Manuel Belgrano, como Secretario de Consulado, proporciona cifras inferiores del metálico salido por aquel puerto (cuadro III.11).

CUADRO III.11

**SALIDA DE CAUDALES EN BUQUES DESPACHADOS
POR LA REAL ADUANA DE MONTEVIDEO
(En pesos)**

Años	Oro acuñado	Plata acuñada	Oro en alnajas	Plata en alhajas
1802	814.798,1	1.489.882,1	22.702,0	22.681,7
1803	398.208,2	481.105,6	50.503,0	22.746,6
1804	369.312,0	846.186,3	36.211,4	7.286,4

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94.

Evidentemente, la recomposición del comercio con la Península, que iba de la mano con el registrado con el Pacífico, La Habana, puertos, colonias extranjeras y África, provocó una euforia muy importante, que, como veremos, no tardará en ahogarse en una nueva depresión, a causa de la reanudación de la guerra con Inglaterra. Las expectativas, tanto en América como en España, habían sido grandes, y los comerciantes, aun sin desertar de los nuevos lazos económicos establecidos como consecuencia de las limitaciones provocadas por el conflicto de 1796, revitalizaron el tráfico con las diversas regiones españolas.

III.3. La recomposición y la vinculación con las regiones españolas

Tal como se ha visto, durante el interregno de paz (1802-1804), se produjo una importante reactivación del tráfico con la Península, que, lógicamente, se consolidó con la participación de las diversas regiones. Prácticamente, los puertos vinculantes son los mismos que mantenían los lazos económicos con el Río de la Plata antes de la guerra de 1796.

(22) García-Baquero González, A.: *Comercio colonial...*, op. cit., págs. 166 y 171.

Ya hemos señalado las limitaciones para el análisis de las exportaciones, particularmente en relación con el destino de algunos embarques. De ahí que se mantenga el mismo criterio empleado en la época por las autoridades aduaneras, con expresión de los destinos a los puertos principales y la organización en tres rutas que hemos ensayado.

a) *La ruta de Cádiz*

El tráfico marítimo hacia Cádiz fue muy intenso y mantuvo las características anteriores, tanto en cantidad como en volumen (cuadro III.12). Un hecho significativo es que, de las 112 fragatas que salen con rumbo a los puertos habilitados de España, 63 (56,25 %) lo hacen con destino al puerto gaditano.

CUADRO III.12

SALIDAS DE BARCOS DESDE MONTEVIDEO RUMBO A CÁDIZ

Años	Navío	Urca	Fragata	Bergantín	Paquebote	Polacra	Zumaca
1802	1	1	24	7	1	1	1
1803	—	—	10	4	—	1	—
1803	—	—	29	4	—	—	—
Total	1	1	63	15	1	2	1

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

La paz de Amiens produjo resultados inmediatos. Cádiz tomó nuevamente un gran ritmo y así lo afirmaba un testigo del proceso posbélico: «empezaron a venir en abundancia buques de varios puntos de América, todos con buenos cargamentos de producciones preciosas y de gran valor en comercio y sobre todo plata... Notábase gran movimiento; poblada de buques la bahía; transitando por las calles numerosos carros cargados de efectos, o procedentes del puerto, o llevando a los muelles los venidos del interior» (23).

Hacia el puerto gaditano salía un importante volumen de cueros vacunos, que, en conjunto, reunía cerca de la mitad de las exportaciones del mismo fruto efectuadas desde el área rioplatense (cuadro III.13). Asimismo, en los años 1802 y 1803, prácticamente monopoliza las salidas de cueros equinos, y en 1804, cuando se registra el mayor número de estas exportaciones, reúne el 64,98 %.

(23) Alcalá Galiano, A.: *Recuerdos de un anciano*, según García-Baquero González, A.: *Comercio colonial...*, op. cit., pág. 163.

**EXPORTACIÓN DE CUERO DE TORO Y NOVILLO, Y DE CABALLO,
DESDE EL PUERTO DE MONTEVIDEO
(Unidades)**

Años	<i>Cueros de toro y novillo al pelo</i>		<i>Cueros de caballo</i>	
	<i>Cantidad</i>	<i>%</i>	<i>Cantidad</i>	<i>%</i>
1802	548.523	53,21	35.566	98,79
1803	289.002	49,43	20.340	97,84
1804	494.204	44,71	86.420	64,98

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

Recordemos que la trascendencia del cuero vacuno se encontraba no sólo en los volúmenes extraídos, sino también en el grado decisivo de importancia que su evaluación alcanzaba en el total de las exportaciones.

También hacia Cádiz sale otra gran variedad de frutos, con porcentajes significativos. Tal es el caso del sebo en pasta y elaborado en velas (cuadro III.14), que, en forma similar a los cueros vacunos, concentran alrededor de la mitad del producto extraído.

**EXPORTACIÓN DE SEBO EN PASTA Y VELAS
DESDE EL PUERTO DE MONTEVIDEO**

<i>Años</i>	<i>Arrobas</i>	<i>% total</i>
1802	17.580	50,74
1803	12.886	50,41
1804	43.923	47,13

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

La explotación de la lana de carnero, guanaco y vicuña fue dirigida también en proporciones importantes por la ruta directa a Cádiz (cuadro III.15). La Corona había ordenado la participación oficial en las compras y envíos, debido a los requerimientos de las fábricas peninsulares.

Como puede verse en el cuadro III.15, el puerto gaditano prácticamente monopoliza la exportación de lanas de camélidos por el puerto de Montevideo y concentra más de la mitad de las lanas de carnero. Los porcentajes de las exportaciones de las astas son también significativos y mantienen una situación similar a los otros productos pecuarios. Los embarques desde Montevideo hacia Cádiz muestran una importantísima salida de 755.800 unidades en 1802 (58,53 %), de 218.630 en 1803

**EXPORTACIONES DE LANAS HACIA CÁDIZ
(Arrobas)**

Años	<i>Lana de camero</i>		<i>Lana de guanaco</i>		<i>Lana de alpaca</i>	
	<i>Cantidad</i>	<i>% total</i>	<i>Cantidad</i>	<i>% total</i>	<i>Cantidad</i>	<i>% total</i>
1802	5.781,5	61,20	1.486,5	100,00	16,0	100,00
1803	1.156,5	50,92	130,0	49,06	—	—
1804	4.772,5	55,26	1.618,5	95,54	4,0	100,00

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

(54,23 %) y de 530.900 (54,34 %). Evidentemente, si consideramos los porcentajes, aunque superan el 50 %, son inferiores a los de la etapa anterior a la guerra de 1796; sin embargo, la comparación con los totales del período 1794-1796 muestra una gran diferencia en los volúmenes transportados. Recordemos que en 1794, con 373.000 unidades, se concentraba el 69,59 % de las salidas; en 1795, con 180.000 piezas, se computaba el 58,82 %, y en 1796, con 373.000, llegaba al 83,82 % (24).

Dentro de las pieles, cabe destacar que, en los años de mayor salida de las de chinchilla, Cádiz concentra, con 2.544, el 82,77 % de las exportaciones de 1802, y con 848, el 55,33 % de 1803, mientras que las de nutria, con 17.759 y 2.340, sacan el 21,99 % y el 63,74 en los mismos años. Además, se embarcaban pieles de tigre, de cisne, de ganso y de chajá.

También en las reexportaciones Cádiz tiene un lugar destacado, pudiéndose señalar que en 1802 salían con aquel destino 54.180 arrobas de cacao de Guayaquil, que correspondían al 82,22 %, y que, con respecto a la cascarilla, el porcentaje ascendía, en los años de mayor exportación —1802 y 1804—, al 99,98 % y 98,92 %, respectivamente. Cabe agregar, finalmente, que las exportaciones de plumeros, penachos y plumas de avestruz, que tenían gran demanda y buenos precios en Europa, tuvieron un alto porcentaje de envíos hacia Cádiz (cuadro III.16), que mostró ser la plaza con mayor variedad de productos requeridos.

En cuanto a los metales, señalemos que, mientras en el caso del estaño salía hacia la bahía gaditana, en 1802, el 75,78 %, y el 100 % en 1803 y 1804, las exportaciones de cobre llegan al 91,36 % en 1802, 86,18 % en 1803 y 87,32 % en 1804, situación muy importante si consideramos los grandes volúmenes embarcados en esos años. También concentra el 100 % del plomo.

(24) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346.

**EXPORTACIÓN DE PLUMAS DE AVESTRUZ DESDE
EL PUERTO DE MONTEVIDEO HACIA CÁDIZ
(Docenas)**

Años	Plumeros grandes		Plumeros chicos y penachos		Plumas	
	Cantidad	% total	Cantidad	% total	Cantidad	% total
1802	491,0	55,57	7.955,0	88,44	80,5	95,27
1803	271,0	62,88	5.529,5	86,47	24,0	100,00
1804	172,5	69,14	172,0	91,98	22,2	62,86

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

La mayor parte de los productos que salen por el puerto de Montevideo tienen su presencia en los registros hacia el puerto de Cádiz, demostrando que, pese a la libertad de comercio y a las modificaciones que se habían registrado en el tráfico, como consecuencia de la guerra de 1796, mantenía su primacía en el conjunto de los puertos peninsulares.

b) La ruta del Mediterráneo

La ruta del Mediterráneo, fundada sobre la base de Barcelona y Málaga, también tuvo una reacción positiva durante este período, logrando, en algunos rubros, embarques significativos. Nuevamente, los navíos catalanes fueron muy importantes para el mantenimiento de esta ruta (cuadro III.17), e incluso algunos, que habían quedado haciendo trayectos cortos, como los que vinculaban el Río de la Plata con puertos del Brasil, se reintegraron a su ruta original.

Evidentemente, los 46 barcos que salen con destino a Barcelona y los 11 para Málaga no pueden competir con los 84 que fueron despachados hacia Cádiz; no obstante, el movimiento es interesante, y, comparan-

SALIDAS DE BARCOS DESDE EL PUERTO DE MONTEVIDEO

Años	Destinos	Fragata	Corbeta	Bergantín	Polacra
1802	Barcelona	6	—	5	3
1803	Barcelona	3	1	4	5
1804	Barcelona	10	—	3	6
Total		19	1	12	14
1802	Málaga	3	—	—	—
1803	Málaga	1	—	—	—
1804	Málaga	3	—	2	2
Total		7	—	2	2

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

do los dirigidos a Cataluña con el total de ingresados a Barcelona, según los datos aportados por José M. Delgado Ribas, corresponde a los provenientes de Montevideo el 18,55 % (25).

Como es habitual, los cueros (cuadro III.18) ocupan el caudal mayor de las exportaciones rioplatenses, y eso ocurre con la totalidad de los puertos.

CUADRO III.18

**EXPORTACIÓN DE CUEROS VACUNOS AL PELO
POR EL PUERTO DE MONTEVIDEO
(Unidades)**

Años	Barcelona		Málaga	
	Cantidad	% total	Cantidad	% total
1802	221.511	21,49	50.742	4,92
1803	194.365	33,24	13.747	2,35
1804	261.459	23,66	89.144	8,07

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

Registrar una media, para el período, del orden del 31,24 % para la ruta, no es despreciable, dentro del conjunto de las exportaciones regionales. Por otra parte, no estaba demasiado alejado del promedio que le correspondía en los años anteriores a la guerra.

Con respecto a los cueros de caballo, a excepción de 1804, en que se registran 30.240 unidades despachadas a Barcelona (22,81 %), el resto de los envíos no es significativo. Las otras exportaciones menores, absorbidas, en gran parte, por Cádiz, al repartirse entre los distintos puertos de las dos rutas, difícilmente alcanzan porcentajes definitivos.

c) La ruta del Noroeste-Cantábrico

Esta ruta es más compleja, por la variedad de puertos, aunque los dos que mantienen vigencia durante todo el trienio son La Coruña y Santander. Vigo y Gijón tienen una participación limitada y solamente cuentan con registros en un año cada uno, pudiéndose agregar, para completar el tráfico de Galicia, que Vigo contabiliza la salida de una fragata en 1804.

Evidentemente, pese a que se ha señalado una decadencia del tráfico de La Coruña, podemos observar que mantiene un considerable mo-

(25) Delgado Ribas, J. M.: *Catalunya y el sistema...*, op. cit., pág. 23.

vimiento (cuadro III.19). Llama la atención que, para el mismo período, mientras las salidas desde Montevideo muestran un total de 34 navíos, Ana M^a Martínez de Sánchez apunte solamente 17 ingresos, más dos llegados en 1805 (26). En el caso concreto de las exportaciones de cueros a los puertos gallegos, la importancia creciente de La Coruña puede apreciarse, en términos absolutos y también comparativos (cuadro III.20).

CUADRO III.19

SALIDAS DE BARCOS DE MONTEVIDEO RUMBO A LA CORUÑA

Años	<i>Fragata</i>	<i>Corbeta</i>	<i>Bergantín</i>	<i>Goleta</i>
1802	5	1	2	1
1803	1	6	2	—
1804	4	4	8	—
Total	10	11	12	1

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

CUADRO III.20

**EXPORTACIONES DE CUEROS VACUNOS AL PELO
DESDE EL PUERTO DE MONTEVIDEO
(Unidades)**

Años	<i>La Coruña</i>		<i>Vigo</i>	
	<i>Cantidad</i>	<i>% total</i>	<i>Cantidad</i>	<i>% total</i>
1802	99.725	9,67	—	—
1803	28.771	4,92	—	—
1804	150.944	13,66	16.600	1,50

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

Finalmente, los embarques hacia el puerto de Santander levantan el promedio de la ruta del Noroeste-Cantábrico, con salidas en todos los años (cuadro III.21).

Estos 18 barcos se encargaron de transportar cueros, además de interesantes cantidades de retazos de cuero, sebo y cacao de Guayaquil, entre otros artículos.

En cuanto a los cueros, principal rubro de exportación, debemos señalar que, si bien el porcentaje, con respecto al total de lo exportado en

(26) Martínez de Sánchez, A. M.: cuadro II.1.

SALIDAS DE BARCOS DESDE MONTEVIDEO RUMBO A SANTANDER

<i>Años</i>	<i>Fragatas</i>	<i>Bergantines</i>
1802	4	5
1803	3	—
1804	5	1
Total	12	6

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94.

el cuatrienio anterior a la guerra, aumenta del 8,51 % al 9,40 %, tomando en cuenta las cantidades exportadas en términos absolutos, el incremento es mucho mayor. Mientras que en el período 1793-1796 se exporta una media anual de 59.614 cueros, en el trienio 1802-1804, la media pasa a 83.976 unidades (cuadro III.22). Esto se vincula con el nuevo empuje mercantil santanderino, que indica Tomás Martínez Vara, para este período, previo a la nueva declaración de guerra con Inglaterra (27).

Gijón, por su parte, muestra su presencia en las exportaciones desde el puerto de Montevideo, con un bergantín en 1802, conduciendo 10.054 cueros vacunos al pelo, que representan solamente el 0,10 % de las salidas totales de cueros en ese año.

**EXPORTACIÓN DE CUEROS VACUNOS AL PELO,
DESDE EL PUERTO DE MONTEVIDEO A SANTANDER
(Unidades)**

<i>Años</i>	<i>Cantidades</i>	<i>% Total</i>
1802	100.254	9,73
1803	58.793	10,06
1804	92.880	8,40

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

El movimiento naviero por la línea del Noroeste-Cantábrico, pese a ser el menor en el número de barcos empleados (54), no está lejos de los 57 que reúnen Málaga y Barcelona. Sí existe una diferenciación importante entre las tres rutas, con respecto a la exportación de cueros, que podemos dejar plasmada en el cuadro III.23.

(27) Martínez Vara, T.: *op. cit.*, pág. 196.

**EXPORTACIONES TOTALES DE CUEROS AL PELO DESDE
EL PUERTO DE MONTEVIDEO (1802-1804)
(Unidades)**

<i>Ruta</i>	<i>Cantidad</i>
Cádiz.....	1.331.729
Mediterráneo.....	830.968
Norte-Cantábrico.....	558.021

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

d) La presencia vasca

Como hemos visto, la presencia vasca en este período de recomposición del tráfico peninsular, si bien no es determinante, sí afecta a los guarismos. Sin embargo, la cuestión de interés no se centra tanto en las cantidades que se exportan con aquellos destinos como en la situación particular en que se enmarcan tales salidas. Estos navíos, en lugar de encontrarse encuadrados en el movimiento español, se hallan entre los buques despachados con destino a «Puertos, colonias extranjeras y dirección al África».

A lo largo del siglo XVIII, los vascos trataron de vincularse directamente al comercio rioplatense, y, ante el proceso de reformas, ya en marzo de 1778, el Consulado de San Sebastián solicitaba la apertura de su puerto para traficar con América. Cabe destacar que tal pedido se relacionaba específicamente con el área rioplatense, señalando sus miembros «unánimemente que el comercio libre a Buenos Aires sería muy ventajoso para Guipúzcoa, sobre todo si S.M. se dignase concedernos el libre tránsito por Navarra y géneros de Castilla...» (28).

Producido el lanzamiento del *Reglamento para el Comercio Libre*, son los bilbaínos quienes piden la habilitación portuaria, pero la respuesta incluía el cambio de estado foral, ya que debería constituirse la aduana, y con la complicación, según nos señala M^a Monserrat Gárate, de que los frutos provenientes del Señorío recibirían en el futuro el mismo tratamiento que los extranjeros a su ingreso a Castilla. Evidentemente, la cuestión de las provincias exentas, con un sistema aduanero particular, que incluía al País Vasco y Navarra, era compleja (29). De ahí la participación de comerciantes vascos en otras plazas, como Santander.

(28) Gárate, M. M.: «San Sebastián y el Comercio Libre con Indias: repercusiones económicas», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987, pág. 206.

(29) Se puede observar la división de España en dos partes, separadas por una barrera aduanera que incluía al País Vasco y Navarra, en un interesante mapa reproducido en Vicens Vives, *op. cit.*, vol. IV, pág.153.

Desatada la guerra en 1796, encontramos que, a principios de 1799, llegaban a Montevideo un bergantín y una fragata desde San Sebastián (30).

El hecho de la separación administrativa de los envíos complica la integración del tráfico; y si bien, desde el punto de vista de las rutas, deberíamos sumar estos embarques a la del Noroeste-Cantábrico, por razones estructurales y de comprensión del movimiento comercial tenemos que separarlas.

En el trienio de paz (1802-1804), 14 naves salen con destino a puertos vascos. Sólo Bilbao tiene presencia en los tres años, con nueve fragatas (una por año en 1802 y 1803, y seis en 1804), mientras para Pasajes se registran tres fragatas (una en 1802 y dos en 1803) y para San Sebastián una fragata y dos bergantines en 1803.

Además de remesas de productos como sebo, astas, pieles y lanas de carnero, se envían los siguientes embarques de cueros vacunos (cuadro III.24) por un total de 180.955 unidades.

CUADRO III.24

**EXPORTACIONES DE CUEROS VACUNOS AL PELO DESDE
EL PUERTO DE MONTEVIDEO
(Unidades)**

<i>Años</i>	<i>Bilbao</i>	<i>Pasajes</i>	<i>San Sebastián</i>
1802	12.848	18.990	
1803	9.530	38.235	17.510
1804	83.842	—	—
Total	106.220	57.225	17.510

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

La importancia de los embarques de cueros a Bilbao no radica solamente en que supere al resto, con un 58,70 % de las exportaciones, frente al 31,62 % de Pasajes y el 9,68 % de San Sebastián, sino también en la continuidad. Por otra parte, en el último año registra seis fragatas, mostrando un sustancial aumento del tráfico, que sería truncado como consecuencia de la reiniciación de la guerra con Inglaterra.

III.4. La reanudación de la guerra con Inglaterra y el tráfico

El estado de euforia que había provocado el advenimiento de la paz, con el incremento comercial que hemos observado, no iba a durar mu-

(30) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 366.

cho. La situación internacional era cada vez más compleja y las presiones eran constantes. Acusada de ayudar a los franceses, España recibe agresiones por parte de los británicos, que sobre el otoño de 1804 incrementan la tirantez. A actitudes como el bloqueo de El Ferrol, se sumó el ataque a cuatro fragatas de guerra españolas que iban de Montevideo a Cádiz, ocurrido el 5 de octubre de aquel año. Mientras una de ellas, que llevaba a bordo un importantísimo número de civiles, era volada, las otras tres, con un significativo botín, quedaban en poder del virtual enemigo.

Es interesante señalar que aun antes de que la Corona española tomara medidas, ya el 9 de octubre, el comerciante Cayetano de Bernaldes escribía desde Londres a su primo y socio, comunicando la entrada en Portsmouth de las fragatas apresadas y aclarando que «este estado de cosas conducirá inmediatamente a una guerra entre España e Inglaterra, lo que prevengo para tu gobierno, pues me queda el cuidado de avisarte oportunamente su resultado definitivo» (31).

A la par que se movían estos comerciantes tratando de salvaguardar sus intereses, la Corona, aunque con atraso, dictaba sus normas. Por una Real Orden del 8 de noviembre, se disponía el cierre de los puertos para el traslado de caudales y frutos, con excepción de la navegación de los buques correos; y, el 23 de dicho mes, se indicaba al Virrey que se debía «mirar la guerra con dicha Potencia no sólo como inevitable mas como si estuviese ya declarada...» (32). Se indicaba entonces que «la multitud de buques de guerra ingleses» que cubrían los mares hacía cada vez más peligrosa la navegación; por lo cual, los mercantes deberían abstenerse de navegar a la Península, o, en su defecto, los arriesgados, utilizar una ruta desusada. Éstos tendrían que dirigirse a puertos de segundo orden, que no fueran ni Cádiz, ni La Coruña, ni Barcelona, ni cualquier otro principal, debido a que se los consideraba bloqueados.

Si bien el 12 de diciembre se producía el rompimiento formal, llama la atención que en los registros de Montevideo encontremos, aún en octubre y diciembre, salidas de barcos con destino a Londres; pero esto era lógico, por la demora en la transmisión de las noticias. El 19 de enero de 1805 recibía el Virrey la Real Orden del 8 de agosto.

Apenas declarada la guerra, el 24 de diciembre se retornaba al tráfico de neutrales. El tradicional poderío naval británico se había incrementado y el Río de la Plata sintió sus efectos. De ahí la trascendencia de la

(31) Archivo General de la Nación (Uruguay), Archivos Particulares, Documentos de Manuel de la Piedra, caja 3, carpeta 1.

(32) *Documentos para la Historia Argentina*, tomo VII, *op. cit.*, pág. 302.

reanudación del tráfico de neutrales y que se recurriera a medidas de excepción como la «portuguezación» de navíos.

La caída del tráfico con la Península, que en 1804 había alcanzado niveles extraordinarios, queda reflejada en las escasas salidas desde el puerto de Montevideo. Por la correspondencia de los comerciantes de Cataluña, que repetidamente hablan de «la paz anhelada», vemos la preocupación por la falta de retornos en metálico y por el estancamiento de mercaderías que pasaban de moda (33).

La contracción que siguió al período de euforia vivido en el pequeño interregno de paz fue enorme. Baste señalar que, de 82 barcos salidos de Montevideo para España en 1804, se pasaba a solamente cinco en 1805 y a siete en 1806, siendo la mayoría de ellos de menor porte y dedicados al transporte de pliegos de correspondencia. De 52 fragatas, cuatro corbetas, dieciocho bergantines y ocho polacras en 1804, se pasaba a una fragata, dos goletas, una barca y un místico en 1805 y a un bergantín, dos goletas, una barca, dos místicos y una balandra en 1806. Los cueros, elemento referencial de las exportaciones regionales, caían de 1.105.231 unidades, a 140 en 1805 y a 139 en 1806. Similares situaciones se dan en otros productos regionales de salida masiva, como el sebo y las velas, que pasan de 93.200 arrobas a 284 y 339, o las astas, que bajan de 977.000 a 6.000 y 29.500, para los mismos años. En cuanto a los destinos, señalemos que mientras en 1805 salían para Cádiz cuatro embarcaciones y una para El Ferrol, en 1806 lo hacían seis para el puerto gaditano y una para Vigo.

Las llegadas fueron algo mayores, particularmente en 1805. Arribaban ese año al puerto de Montevideo 15 barcos procedentes de Cádiz (cinco fragatas —una de ellas norteamericana—, dos bergantines, un paquebote, cinco barcas y un místico) y tres más pequeños en 1806 (una barca y dos místicos). De la línea del Mediterráneo, ingresaron tres naves en 1805 (una fragata procedente de Tarragona; un bergantín, de la línea Barcelona, Málaga y Ceuta, y una Polacra, de Motril), no registrándose ningún ingreso en 1806. Finalmente, del Noroeste-Cantábrico llegaban, en 1805, tres barcos de La Coruña (una fragata y dos bergantines) e igual número y tipos de naves desde Vigo, a los que se sumaban, en 1806, una corbeta y una goleta de Vigo —ambas con correspondencia—, y de Bilbao, un bergantín (34).

Si bien el golpe fue grande, ya que de 45.875.167 reales de vellón, exportados desde España al Río de la Plata en 1804, se pasaba a

(33) Archivo del Institut Municipal D'Història de la Ciutat, Barcelona, Fondo Comercial, A-100.

(34) Archivo General de la Nación (Uruguay), Administrativo, Entrada de Navíos, libro 95.

5.904.204 en 1805 (35), la limitación del tráfico con la Península no significó un estancamiento como el de 1797 para el Río de la Plata. Ya se había ido montando toda una estructura para mantener los vínculos con un comercio internacional cada vez más activo. El tráfico de neutrales apuntalaba la economía regional, y los mismos comerciantes, como hemos visto, se adelantaban a cubrir sus posibles pérdidas. La atracción del mercado rioplatense debió de ser grande, y, aunque los efectos de la guerra no dejaron de hacerse sentir, la afluencia de manufacturas extranjeras en forma directa preocupó a algunos mercaderes porteños que veían el peligro de la estabilización de este tráfico. En 1805, y particularmente en 1806, se incrementaba nuevamente la presencia de navíos extranjeros, con procedencia y destino hacia los más diversos puertos del mundo.

Por otra parte, si comparamos la relación entre las salidas de barcos desde Montevideo, con destino a España y a puertos, colonias extranjeras y África, entre 1804 y 1805-1806 (cuadro III.25), veremos la reversión del tráfico.

CUADRO III.25

SALIDAS DE NAVÍOS POR EL PUERTO DE MONTEVIDEO

<i>Destinos</i>	<i>1804</i>	<i>1805</i>	<i>1806</i>
España.....	82	5	7
Extranjero	26	53	70

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 94. Elaboración propia.

Cabe agregar, como explicación aclaratoria al cuadro III.25, que mientras en 1804, entre los barcos salidos para España, se encontraban 52 fragatas, 18 bergantines y otros barcos mayores, solamente se apunta una fragata en 1805 y un bergantín en 1806, y las salidas a «Puertos, colonias extranjeras y dirección al África» incluyen 24 fragatas y 20 bergantines en 1805, y 34 fragatas y 29 bergantines en 1806. Navíos neutrales entran y salen para los más diversos puertos del mundo, a la vez que algunos barcos con bandera española se dedican al tráfico con Brasil.

En medio de la guerra, un nuevo acontecimiento vino a complicar la situación rioplatense: las invasiones inglesas. El enfrentamiento con España y Francia, favorecido por acciones como la de Trafalgar, asentó las bases para la expansión británica hacia el sur, que mostraba antecedentes significativos en un intento de 1763 y en la ocupación de Las Malvinas: situación que era acompañada por la presencia de naves pesqueras

(35) Fisher, J.: *Trade, war and revolution. Exports from Spain to Spanish America, 1797-1820*, op. cit., pág.137.

depredando las existencias de ballenas y pinnípedos en el Atlántico Sur y por comercio de contrabando.

Los intereses comerciales se sumaban a los geopolíticos y estratégicos. La posesión de la Colonia del Cabo de Buena Esperanza (enero de 1806), que perteneciera a Holanda, aliada de Napoleón, sirvió de trampolín para la aventura del Plata. Allí surgió el proyecto de sir Home Popham para apoderarse del nuevo Virreinato, adelantándose a las previsiones de la metrópoli donde los *tories* de Pitt planeaban una estrategia distinta.

Reforzadas las fuerzas británicas en Santa Elena, luego de preferir a Buenos Aires frente a Montevideo, debido a sus defensas, desembarcaron el 25 de junio de 1806. La retirada del entonces Virrey Sobremonte a Córdoba y la escasa resistencia dieron como resultado la pronta caída de la capital virreinal. Ninguna condición fue oída por el triunfador, y desde ese momento se generó una ocupación que dejó profundas huellas en el marco rioplatense. Beresford, comandante militar de la expedición, a la vez que garantizó las vidas y las propiedades, estableció la libertad religiosa y comercial, que constituían una premisa fundamental. Los británicos se apoderaron de un importante caudal de mercaderías, parte de las cuales pertenecía a la Real Compañía de Filipinas, y de un tesoro valorado en 1.086.208 pesos.

En el orden comercial se publicó el 4 de agosto un reglamento de aduanas, cuya vigencia permanecería hasta la aprobación del Rey, «no quedando duda —dice Beresford— que el gobierno británico formará otros más perfectos y más benéficos a los habitantes de estos países», agregando que: «Por ahora, se contenta el comandante británico con manifestar al público, que el sistema de monopolio, restricción y opresión ha llegado ya a su término; que podrá disfrutar de las producciones de otros países a un precio moderado; que las manufacturas y producciones de su país estarán libres de la traba y opresión que las agobiaba, y hacía que no fuese lo que es capaz de ser, el más floreciente del mundo, y que el objeto de la Gran Bretaña es la felicidad y prosperidad de estos países» (36).

Los caudales del Río de la Plata fueron paseados en carrozas alusivas por Londres, como reafirmación del triunfo y en búsqueda de apoyo oficial y privado para la empresa en cuestión. Sin embargo, el pueblo de Buenos Aires no renunció a sus principios, aunque el Consulado fuera uno de los organismos que, claudicando, prestara juramento de obediencia al invasor. Con apoyo de fuerzas de Montevideo, se efectuaba la reconquista el 12 de agosto de 1806.

(36) Segreti, C. S. A.: *Temas de Historia Colonial (Comercio e injerencia extranjera)*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1987, pág.188.

La derrota de los británicos no significó su retirada total. Popham bloqueó el río, con refuerzos del Cabo, aunque buques neutrales siguieron entrando al puerto de Montevideo, muchas veces conduciendo mercaderías inglesas.

La continuación del acoso británico llevó a la toma del puerto de Maldonado, en la Banda Oriental (octubre de 1806), y, con nuevos apoyos, consiguieron apoderarse de Montevideo el 3 de febrero de 1807. Esto provocó ya un definido deterioro de los vínculos económicos con la Península, registrándose, durante ese año, envíos hacia el Río de la Plata por sólo 862.824 reales de vellón (37). Además, tras las fuerzas inglesas, vinieron sus navíos de comercio cargados de manufacturas que inundaron Montevideo, donde incluso editaron el *Southern Star*, órgano de prensa bilingüe.

El objetivo principal de los británicos seguía siendo la capital virreinal, y el nuevo jefe, John Whitelock, intentó, con varios miles de hombres, una incursión que terminó en un descalabro. La capitulación del 7 de julio de 1807 incluyó la retirada de Montevideo, y, paralelamente, la apertura del Plata, pese a la continuación de la guerra. No obstante, la plaza oriental había quedado saturada de mercancías británicas.

III.5. El cambio de alianzas y su repercusión en el movimiento marítimo

La dinámica de los sucesos internacionales, nacionales y regionales fue intensa, y, consecuentemente, afectaron al comercio. La llamada «farsa de Bayona» llevó a una convulsión interna en España y a una transformación fundamental en las relaciones con Inglaterra. La invasión de la Península y la declaración de la guerra a Francia, el 6 de junio de 1808, condujo a que Inglaterra, la gran enemiga, fuera considerada ahora la gran aliada. Al cese de hostilidades siguió el desbloqueo de los puertos españoles y americanos, haciéndose presentes los ingleses en la región rioplatense.

El traslado de la corte portuguesa a Brasil (enero de 1808) ponía también un nuevo ingrediente en la política, economía y estrategia del Cono Sur de América. La nueva situación tenderá a modificar nuevamente las bases del intercambio. Los británicos dominaban los mares, y, consecuentemente, las nuevas alianzas debían tener una respuesta en la navegación. De ahí que, el 10 de septiembre, el Gobernador de Montevi-

(37) Fisher, J.: *Trade, war and revolution. Exports from Spain to Spanish America, 1797-1820*, op. cit., pág.137.

deo mandara colocar un cartel, avisando a los dueños, consignatarios y capitanes de buques españoles surtos en el puerto, que quisieran salir para Europa o América, que se personaran ante un representante británico, con la finalidad de recibir un pasaporte que les «asegure su navegación». Estos barcos debían pasar por Río de Janeiro, para que allí les refrendara dicho documento el almirante Sidney Smith (38).

Pocos días después llegaban noticias referentes a la ratificación del armisticio y a la libertad de navegación para todos los buques españoles, en la misma forma en que lo hacían las potencias aliadas. Sin embargo, debía vigilarse que el destinatario de las cargas enviadas a la Península se hubiera declarado a favor del Rey cautivo.

A los problemas internacionales y nacionales, se sumaban los enfrentamientos entre Buenos Aires y Montevideo, que originados en una competencia económica, pronto alcanzaron ribetes políticos. La formación de la Junta de Montevideo, con la presidencia de Francisco Javier de Elío (18 de septiembre de 1808), creó un poder político capaz de enfrentarse al virreinato de Liniers, y ello se tradujo también en competencia económica. Incluso desde ambos márgenes del Plata se procuró atraer el comercio del hasta hace poco tiempo enemigo inglés y del portugués, que tendía a ser cada vez más controlado por el primero, sin olvidar a los norteamericanos.

La rivalidad política incrementó la tradicional rivalidad mercantil, con la implementación de nuevas modalidades de comercialización. En una carta enviada desde Montevideo por Alexander Mackinnon a George Canning, el 11 de junio de 1809, sobre la situación del comercio del Río de la Plata se señala que: «El comercio está abierto aquí para nuestros productos, pagando el derecho de 33,5 % como estipendio. Esto es tan gravoso que no se puede hacer mucho con ventaja, después de pagar pesadas primas de seguro desde Europa, altos fletes, armamentos navales caros y cuatro libras, diez chelines a los marineros, por mes. Esperan, sin embargo, una modificación de estos derechos del 10 % o del 15 %, lo que, por cierto, más que doblará sus rentas, al aumentar su comercio cuatro veces su volumen actual. Hay cuatro o cinco naves inglesas en Buenos Aires, donde las facilidades son mucho mayores; dicen que los derechos para algunos han sido tan bajos como del 10 %, debido a la administración de tierra» (39).

Por otra parte, a partir de 1808, y principalmente en 1809, comenzó a incrementarse el tráfico con la Península. Desde Cádiz, en 1808, entra-

(38) Archivo General de la Nación (Uruguay), Administrativo, libro 95, Entrada de Navíos.

(39) *Mayo Documental*, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, tomo IX, Buenos Aires, 1962, pág. 70.

ban en Montevideo cinco navíos (una fragata, dos bergantines, una goleta y una barca), y, en 1809, las llegadas desde aquel puerto ascendían a veinte barcos (once fragatas, cinco bergantines, dos corbetas, una goleta y una polacra), de los cuales uno era hamburgués y otro británico. De la línea del Noroeste-Cantábrico entraban, en 1808, tres fragatas de La Coruña (una española, una norteamericana y una hamburguesa) y una polacra de El Ferrol, a las que se sumaban, en 1809, una fragata y un bergantín de Vigo y otra fragata de El Ferrol. También, procedente de Bilbao, arribaba un barco de similares características.

Durante 1808, no se registran ingresos desde el Mediterráneo, pero, en 1809, los mismos llegan a veinte (una fragata, cuatro bergantines y seis polacras de Tarragona, un bergantín de Lloret-Málaga, y cinco fragatas, un bergantín y dos polacras de Málaga).

De un total general de 57 entradas de buques registradas en 1808, sólo nueve provenían de España, mientras que, de un ingreso total de 139 barcos, en 1809, 44 venían de puertos peninsulares. A éstos se sumaba el arribo, desde Tenerife, de un lugre, en 1808, y cinco navíos de diverso porte, en 1809.

Por su parte, las salidas con rumbo a puertos españoles sumaban 52 (cuadro III.26), sobre un total general de 139 barcos despachados en 1809.

CUADRO III.26

**SALIDAS DE NAVÍOS DESDE MONTEVIDEO HACIA ESPAÑA
(1809)**

<i>Destinos</i>	<i>Fragata</i>	<i>Bergantín</i>	<i>Paquebote</i>	<i>Corbeta</i>	<i>Polacra</i>
Primer puerto de España.	1	1			
Cádiz	16	8	2	2	1
Cádiz y Málaga	4	1			
Cádiz o Cataluña					1
Cádiz y Mallorca	1				
Cádiz y Tarragona					1
Málaga	1	1			
Tarragona		2			1
Tarragona y Málaga	1				2
El Ferrol	2				1
La Coruña		1			
Tenerife		1			

Fuente: Archivo General de la Nación (Uruguay), Administrativo, libro 96, salidas de Ultramar. Elaboración propia.

Es interesante comparar los ingresos del puerto de Montevideo con los del puerto de Buenos Aires para el año 1809, no sólo porque nos

ayudan a estudiar el tema en cuestión, sino también porque de aquí pueden desprenderse aspectos vinculados con el proceso revolucionario que estallará el 25 de mayo de 1810. Pese a que, según Fisher, de los 9.117.405 reales de vellón exportados desde puertos españoles al Río de la Plata, 2.539.992 eran consignados a Buenos Aires (40), podemos señalar que, sobre un total de 109 barcos que ingresan en 1809 al puerto de la Capital del Virreinato: 1) ninguno proviene de España; 2) se trata de 46 naves con bandera española, 40 con pabellón portugués, 20 inglesas y tres norteamericanas, y 3) de los 109 navíos, 90 provienen de puertos brasileños (41).

Frente al cambio de gobierno experimentado con el advenimiento del Virrey Cisneros, las presiones se hicieron sentir y la necesidad económica del erario favoreció a los aperturistas. Además, era prácticamente imposible evitar el ingreso de mercaderías de contrabando. Todos los sectores de Buenos Aires opinaron sobre la posibilidad de franquear el comercio, particularmente en favor de los británicos, y Cisneros lo quiso así. Se escucharon las ideas del Consulado, del Cabildo, del síndico del Consulado, del apoderado del Consulado de Cádiz, del fiscal de la Real Hacienda, de los hacendados, a través de la *Representación* de Mariano Moreno, etc. Las opiniones eran encontradas y finalmente el Virrey decide convocar una Junta de magistrados, jefes y vecinos (2 de noviembre de 1809), que, finalmente, calificó de «justos, poderosos y urgentes los motivos que asisten al Excelentísimo Señor Virrey para admitir en las actuales circunstancias, en virtud de particulares permisos, en cuanto basten a cubrir los apuros del Erario, o entretanto que se reciban órdenes del superior Gobierno de la Nación, a cualquier buque amigo, neutral o nacional procedente de puertos extranjeros con cargamento de efectos y frutos de igual propiedad y procedencia» (42). Sobre esta base, con fecha 6 de diciembre, Cisneros acordaba la autorización, con un reglamento de 15 artículos, cuyo cumplimiento no dejó de traer serios inconvenientes con los británicos y otros extranjeros. Mientras se facilitaba el comercio a través de las solicitudes de consignatarios españoles que fueran reconocidos como comerciantes de la plaza, y se indicaba que los buques extranjeros en sus operaciones estaban sujetos a las mismas formalidades que los nacionales, en el artículo 13.º se establecía taxativamente que la Junta de Gobierno del Consulado propondría cuatro individuos del comercio, dos de ellos destinados a ser veedores auxiliares

(40) Fisher, J.: *Trade, war and revolution. Exports from Spain to Spanish America, 1797-1820*, op. cit., págs.122 y 137.

(41) Archivo General de la Nación (Argentina), X-36-5-1.

(42) Según Cuccorese, H. J.: «El comercio marítimo en el virreinato (1776-1810). La esclavatura», en *Historia Marítima Argentina*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, tomo IV, 1984, pág. 477.

de los despachos de aduanas, y otros dos que auxiliaran al Juez «para la expulsión de extranjeros e impedir su arraigo y contratación».

En realidad, Buenos Aires ya se había convertido en base del movimiento mercantil y naviero vinculado al extranjero, tal como se ha visto en las entradas marítimas de 1809 y se ratificará en 1810. Esto no quiere decir que por Montevideo no transitaran los extranjeros, sino, simplemente, que a través de este puerto se mantuvieron los lazos con España.

Mientras en 1810 entraban en el puerto de Montevideo 75 navíos de distinto porte, procedentes de España, y en el mismo año salían 50 con rumbo a la Península (cuadro III.27), en Buenos Aires la situación era completamente distinta. Ya hemos visto que en 1809 no hubo ingresos de barcos procedentes de España, y, en 1810, iban a entrar solamente siete: cuatro de ellos antes de la Revolución del 25 de mayo, y tres con posterioridad. De los cuatro primeros, dos bergantines procedían de Cádiz y una balandra y un bergantín de Tenerife, mientras que los otros tres

CUADRO III.27

ENTRADAS Y SALIDAS DE NAVÍOS EN MONTEVIDEO DESDE Y HACIA ESPAÑA (1810)

	<i>Fragata</i>	<i>Bergantín</i>	<i>Paquebote</i>	<i>Goleta</i>	<i>Corbeta</i>	<i>Polacra</i>	<i>Zumaca</i>	<i>Tartana</i>
Origen								
Cádiz.....	15	12	1	1	4		1	
Málaga.....	1	3						
Tarragona.....	7	5		1		7		
Alicante.....	1							
Mallorca.....		1						
El Ferrol.....	1							
La Coruña.....	2	4						
Vigo.....	2							
Tenerife.....	1	2			1			1
Orotava.....	1							
Destinos								
Cádiz.....	14	5		1	2	1		
Cádiz y Málaga.....	2							
Cádiz y Tarragona ..		1						
Cádiz, Tarragona o Barcelona.....	1	1						
Tarragona.....	6	4				2		
Tarragona y Málaga.						2		
El Ferrol.....	1							
La Coruña.....	2	2						
Vigo.....	2							
Tenerife.....		1						

Fuente: Archivo General de la Nación (Uruguay), Administrativo, libro 95, entrada de navíos, y libro 96, salidas de Ultramar. Elaboración propia.

venían desde Cádiz, con la particularidad de que uno de los dos bergantines arribados y una fragata eran británicos. De los 155 barcos que llegaban en ese año a Buenos Aires, al igual que en 1809 la mayoría (100) procedía del Brasil, figurando como segundo puerto de origen Londres, particularmente, después de la Revolución.

Siguiendo con el análisis, digamos que, durante el año, entraban 38 navíos con bandera española, 26 antes del 25 de mayo, y sólo 12 desde esa fecha, hasta finales del año. También lo hacían 16 portugueses (once antes y cinco después), 87 ingleses (22 antes y 65 con posterioridad), 13 norteamericanos (tres antes y diez después) y un ruso, después de la Revolución (43).

La lectura de estos datos nos exime de mayores comentarios y reafirma el concepto de que Buenos Aires se había ido convirtiendo en base del movimiento mercantil y naviero vinculado al extranjero. Ya para entonces, se había abierto el camino de las definiciones, y la Revolución franqueaba las puertas para el rompimiento definitivo. Culminaba en el orden mercantil el último proceso de las vinculaciones con España, aunque tendrían cierta permanencia hasta la caída de Montevideo. La guerra de 1796, con sus consecuencias nefastas en el plano económico y social, dio paso a un sistema comercial que se hizo, por necesidad, cada vez más laxo y permisivo. Sólo el pequeño interregno de paz, de 1802 a 1804, permitió alentar una real esperanza de recomposición del sistema; sin embargo, primero la reanudación de la guerra con Inglaterra y, posteriormente, aunque parezca paradójico, el trueque de alianzas que convertía a Inglaterra en la gran aliada de España, precipitaron la transformación final de la estructura comercial.

(43) Archivo General de la Nación (Argentina), X-36-5-1.

IV

EL TRÁFICO CANARIO-RIOPLATENSE. UN ASPECTO ESPECIAL DEL COMERCIO CON ESPAÑA

Una de las cuestiones fundamentales que se destacan, tanto en la historia económica de las Islas Canarias como en la del Río de la Plata, es la permanente actitud de reclamo por las limitaciones a que ambas zonas están sometidas en el orden comercial. Por supuesto que la situación de estos territorios, pertenecientes al vasto Imperio español, es diferente, ya que, mientras el archipiélago muestra una presencia esencial en la estrategia de las rutas a las Indias, la región rioplatense mantiene, hasta adentrado el siglo XVIII, una situación de marginalidad.

En el largo camino que conduce a las reformas comerciales, hemos podido observar la presencia del interés por el establecimiento de vínculos entre Canarias y el área rioplatense, que casi sistemáticamente fueron frustrados (1).

Ahora bien: podemos preguntarnos si cuando se produce el proceso aperturista, luego de la promulgación del *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias*, del 12 de octubre de 1778, se cumplen las expectativas de canarios y rioplatenses.

Antes de contestar a esta pregunta tenemos que hacer referencia a dos aspectos muy importantes. Por un lado, debemos observar que, cuando se produce la apertura del Libre Comercio, existe una estructura montada por el tradicional grupo monopolista gaditano, que mantiene su primacía, al que se suma la participación catalana, que dinamiza el co-

(1) Véase Capítulo I, y Morales Padrón, F.: *El Comercio Canario-Americano (Siglos XVI, XVII y XVIII)*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1955; Silva, H. A.: «El Río de la Plata y Canarias: esperanza y fracaso del intento de relación estable», en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*, tomo I, primera parte, Las Palmas, 1984, págs. 353-386.

mercado del Mediterráneo en una incesante búsqueda de mercados. Todo esto, sin olvidar que, desde 1767, con el Correo Marítimo, se había establecido un importante intercambio del Río de la Plata con La Coruña. Dentro de este contexto esencial, tenemos que ubicar, asimismo, los nuevos vínculos con otros puertos peninsulares, como Málaga, Vigo, Gijón o Santander.

Por otro lado, debemos indicar las limitaciones a que estuvo sometido el puerto de Santa Cruz de Tenerife, cuando al habilitarlo, junto al de Palma de Mallorca, se señala que sería «con arreglo a sus particulares concesiones, en las que únicamente se permite a los naturales de ellas embarcar en sus Registros las producciones y manufacturas propias de las mismas Islas, con absoluta prohibición de introducir géneros extranjeros, a menos que vengan sus embarcaciones a tomarlos en alguno de los puertos habilitados de España» (2).

Es cierto que, en el art. 22 del mismo Reglamento, se favorecía a los insulares al decretar el Rey la liberación por diez años de todo derecho a la salida de España y de almojarifazgo al ingreso a América de todas las manufacturas de lana, algodón, lino y cáñamo «que sean indubitablemente de las fábricas de la Península, y de las Islas de Mallorca y Canarias»; pero la restricción a sus propios efectos creó una situación de desigualdad difícil de superar. La visión peninsular se imponía, y, si América debía ser básicamente productora de materias primas y consumidora de manufacturas españolas y extranjeras, Canarias no escapaba totalmente a aquella concepción imperial.

Las Islas Canarias no aportaban mercaderías diferenciales, sino que, por el contrario, entraban a ejercer una competencia abierta con las plazas peninsulares. Junto a sus recursos agrícolas, expusieron los resultados de una producción manufacturera limitada y que, según Antonio Macías, no pasaba de la etapa protoindustrial (3). La producción doméstica estaba compuesta principalmente por aguardientes, vinos y textiles, y de ahí que, frente a la experiencia de los comerciantes tradicionales y, particularmente, a la agresividad del tráfico catalán, el área rioplatense fuera poco permeable a los productos isleños.

Los vinos y aguardientes canarios, cuya comercialización por Buenos Aires había sido impugnada por los fabricantes cuyanos, reciben la competencia de las exportaciones peninsulares, debiendo ser importante la

(2) *Reglamento y Aranceles Reales para el comercio Libre de España a Indias, de 12 de Octubre de 1778*, Edición conmemorativa del II Centenario de su promulgación, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla (1979), pág. 3.

(3) Macías, A.: «Los efectos del Libre Comercio sobre la economía canaria (1760-1814)», en *El Comercio Libre entre España y América, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, 1987.

puja de los caldos catalanes, que, según un informe, eran preferidos por su mayor fortaleza y menor coste (4).

Las quejas por las restricciones del Reglamento se hicieron sentir desde un primer momento, pero, ya en 1786, se comunicaba a Buenos Aires la extensión a Tenerife y a los demás puertos habilitados del archipiélago canario de la posibilidad de extraer la cuarta parte del valor de la carga en géneros extranjeros de lícito comercio. Quedaba «bien entendido» que las otras tres cuartas partes debían ser de productos de las islas, de España o extraídos de los puertos habilitados de la Península (5). El mismo fundamento de la medida habla de la situación que debía vivir el comercio local, ya que se pretendía con ella lograr «el alivio» y «el fomento» de los dueños de navíos y comerciantes isleños. Sin embargo, al menos en el movimiento portuario rioplatense, no se sienten cambios sustanciales.

No pretendo aquí introducirme en la polémica referida a la incidencia del Libre Comercio en la economía Canaria, sino simplemente aportar datos para comprender las limitaciones, condiciones y características de los vínculos entre el archipiélago y el Río de la Plata.

Una vez hecho el análisis de una amplia documentación referida al comercio y al tráfico marítimos, podemos afirmar que el otorgamiento de la libertad de comercio no favoreció las relaciones canario-rioplatenses, como podría esperarse. Pese a la oportunidad que significó la apertura de una boca de ingreso y egreso de mercaderías, como la proporcionada por Buenos Aires y Montevideo, la competencia de los peninsulares debió dejar poco o ningún lugar a la burguesía comercial canaria. Sin embargo, hemos de destacar que el hecho de que la normativa de 1778 no tuviera el efecto esperado no significa que no se registraran vínculos con los puertos insulares.

Debió mediar un conflicto tan importante como el desatado con Gran Bretaña a partir de 1796, para que aparezca un significativo encauzamiento del tráfico entre el Río de la Plata y Canarias.

Que haga hincapié en colocar como base de partida la contienda desatada después de la firma del tratado de San Ildefonso, entre España y Francia, no quiere decir que con anterioridad no se hayan producido vinculaciones directas e indirectas con las islas. El 27 de octubre de 1782,

(4) Guimera Ravina, A.: «La burguesía mercantil canaria en la etapa de Libre Comercio (1765-1824): Una aproximación a su estudio», en *El Comercio Libre entre España y América, 1765-1824*, op. cit., pág. 266.

(5) *Documentos para la Historia Argentina*, tomo VI, *Comercio de Indias, Comercio Libre (1778-1791)*, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1915, pág. 299.

durante la guerra con Gran Bretaña, el paquebote portugués «San Pedro de Alcántara», procedente de Canarias, arribaba al puerto de Montevideo, después de hacer escala en Río de Janeiro. Traía, por cuenta de S.M., vinos, aguardiente y clavazón, además de 45 negros que cargara por cuenta de particulares (6). Por otra parte, en diversas oportunidades aparecen registradas escalas en puertos isleños. Así, por ejemplo, en mayo de 1780, José de Gálvez comunicaba al Virrey del Río de la Plata que debía estar a punto de arribar un convoy de naves mercantes que se había incorporado a otro mayor hasta Tenerife, para posteriormente dividirse y continuar viaje bajo la escolta de dos corsarios españoles (7).

En los informes encontramos otras naves que hacen escalas por simple interés o contratiempos diversos, como temporales, falta de víveres y aguadas o enfermedades.

IV.1. La ampliación de los vínculos

Con el inicio de la guerra de 1796, como hemos visto, se abre un nuevo ciclo para el desenvolvimiento de las vinculaciones económicas del Reino con sus colonias. Tanto la acción de la armada británica como la de los corsarios afectaron al comercio de ultramar, produciéndose un singular estancamiento en el intercambio. El Río de la Plata no permaneció excluido de este proceso, y esto quedó registrado en los valores aduaneros.

La situación es sumamente grave, ya que, mientras los artículos de importación elevan sistemáticamente sus precios, llegando a desaparecer muchos productos del mercado local, los frutos regionales quedan estancados en los puertos de embarque, provocando una caída en sus cotizaciones y pérdidas a productores y comerciantes.

Dentro de esta coyuntura, en la que se rompen los lazos habituales entre el Río de la Plata y los puertos peninsulares, aparecerá la vinculación más asidua con el archipiélago canario. Si desde la instalación del libre comercio, como hemos visto, la participación canaria fue casi inexistente, debido a la tremenda competencia, ahora, afectado el sistema, se abren las ansiadas posibilidades de generar un nuevo intercambio.

Por otra parte, es interesante acotar que la nueva situación planteada en el tráfico se inserta, a su vez, en el período de expansión económi-

(6) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 141.

(7) *Documentos para la Historia Argentina*, tomo VI, *Comercio de Indias, Comercio Libre (1778-1791)*, op. cit., pág. 172.

ca que tiene el archipiélago entre 1790 y 1814, con una revitalización vitícola y un significativo proceso de ampliación del mercado de vinos y aguardiente (8).

La presencia del intercambio rioplatense-canario se produjo tanto en el orden de las importaciones como en el de las exportaciones, teniendo en ambos casos explicaciones motivadas por las crisis. Ya en 1798, arribaba a Montevideo el bergantín «Ntra. Señora de las Nieves», alias «La Paz», que, procedente de Canarias, introducía mercaderías por cuenta y riesgo de su capitán y maestre Manuel Ruiz de Gaona. Vino, así como brea rubia y negra, eran, igualmente, ingresados en la Aduana de Buenos Aires y retirados por dicho capitán para su comercialización (9). Al año siguiente, una goleta genovesa, llamada «Purísima Concepción», salida de Santa Cruz de Tenerife, acogiéndose al tráfico de neutrales (Real Orden del 18 de noviembre de 1797), importaba vino, aguardiente y otros efectos que consignaba al comerciante bonaerense Casimiro Francisco de Necochea (10).

En el campo de la exportación, el problema también fue grave. Recordemos que, a mediados de 1797, 33 embarcaciones mercantes, escoltadas por tres fragatas y una corbeta, estaban cargadas con más de 700.000 cueros y otros efectos, para partir hacia la Península, y que, primero por el merodeo de naves británicas sobre el Río de la Plata y luego por el bloqueo que sufrían diversos puertos españoles, hubo de cancelarse el proyecto, con las consecuentes pérdidas de productores, comerciantes y armadores. En este contexto, aparecen las Islas Canarias como una opción salvadora.

A despecho de los peligros, algunos bonaerenses se atreven a despachar sus embarcaciones, convirtiendo al archipiélago en una opción directa o en el trampolín hacia la Península. En junio de 1798, Francisco Salvio Marull, vecino de Buenos Aires, solicitaba autorización para despachar su balandra «Ntra. Señora de los Dolores» con destino a «los puertos de las Islas Canarias y de los de España; cargada de cacao, cueros al pelo y algunos curtidos en suelas», que, al cerrar el registro se habían incrementado con otros productos regionales y de reexportación (11). Meses después, Bernabé Antonio de Escalada, vecino y comerciante porteño, solicitaba la apertura del registro de la zumaca «Ntra. Señora de Monserrat», alias «El Águila Imperial», con destino a las Islas

(8) Macías, A.: «Los efectos del Libre Comercio sobre la economía canaria (1760-1824)», en *El Comercio Libre entre España y América, 1765-1824*, op. cit., pág. 256.

(9) Archivo General de la Nación (Argentina), XIII-14-7-1.

(10) Archivo General de Indias, Buenos Aires, 366; Archivo General de la Nación (Argentina), XIII-14-7-1.

(11) Archivo General de la Nación (Argentina), IX-45-1-10.

Canarias. Cargaban José de María, dueño de la nave, posteriormente vinculado al intercambio con el archipiélago, en calidad de consignatario bonaerense, y Francisco Marull, quien en el embarque anterior había despachado las mercaderías a nombre del capitán del buque y ahora ya tenía como receptor en Tenerife a Enrique Casalón, del comercio de aquella ciudad. Este barco era despachado el 6 de mayo de 1799 y, seis meses después, salía el bergantín «Ntra. Señora de la Madre de los Hombres», alias «El Tigre», con destino al «puerto de alguna de las Islas Canarias o alguno de los de la Península que pueda conocer con arreglo a las actuales circunstancias». Entre los cargadores encontramos nuevamente a De María y a Nicolás de Acha (12). Además de productos regionales, como cueros vacunos al pelo, cueros de caballos, harina, sebo, plumeros de avestruz, zarzaparrilla, badanas, suelas, chapas de astas, etc., se reexportaba cacao de Guayaquil, chocolate de Lima y cobre chileno, sin olvidar el envío de algunas partidas de metálico.

Es difícil seguir la trayectoria y la suerte corrida por las expediciones, pero sabemos que, aún a mediados de 1801, Marull mantenía su transporte y su comercio, pues, según nos informa el *Telégrafo Mercantil*, por entonces había entrado al puerto de Maldonado, procedente de Canarias, una «fragatilla» de su propiedad (13).

La guerra, que había contribuido al tráfico con el archipiélago, proseguía, y el movimiento marítimo contabilizó importantes bajas. En julio de 1801 el navío de guerra inglés, «El Júpiter», dejaba en tierra, cerca de Maldonado, la tripulación de tres buques apresados, entre los que se encontraba una «fragatilla» procedente de Tenerife, que, además de diversos efectos, transportaba también pliegos que había introducido en aquel puerto el bergantín de S. M. «El Palomo». En un acto similar, el 19 de noviembre, un bergantín corsario británico desembarcaba en las costas orientales a 22 prisioneros, 14 de los cuales procedían de la polacra «San Feliciano», que venía de Canarias.

Durante el breve interregno de paz (1802-1804), nuevamente se vitaliza el tráfico con los puertos peninsulares. No obstante, además de registrarse movimiento naviero con escala en Canarias, producido por barcos provenientes de Barcelona, Málaga y La Coruña, encontramos arribos directos. Procedente de Santa Cruz de Tenerife, después de una larga navegación, arribaba a Montevideo, el 27 de agosto de 1803, la fragata «Concepción», conduciendo carga de vino, aceite, licores, sedas y sal en lastre. Al mismo destino llegaba, el 1º de octubre de 1804, la fragata «Ntra. Señora del Carmen», cargada con almendras dulces, aguardiente, vino y sombreros.

(12) Archivo General de la Nación (Argentina), IX-45-1-10.

(13) *Telégrafo Mercantil, Rural, Político-económico e Historiógrafo del Río de la Plata*, reimpresión facsimilar, Junta de Historia y Numismática Americana, Buenos Aires, 1914, pág. 302.

La reanudación de la guerra con Gran Bretaña no tardaría en producirse, y el incidente del 5 de octubre de 1804, causado por el apresamiento de tres fragatas que, procedentes de Montevideo, se dirigían a Cádiz, determinó que desde entonces se mirara «la guerra con dicha potencia no sólo como inevitable sino como si estuviese ya declarada». De ahí que, con esta convicción, el 23 de noviembre de 1804, el Príncipe de la Paz comunicara al Virrey de Buenos Aires las prevenciones que debían tomarse con respecto a la navegación interoceánica: «La multitud de buques de guerra ingleses que cubre hoy los mares hace tan expuesta la navegación, que no hay otro partido que abrazar para que el comercio no haga enormes pérdidas, sino que nuestros mercantes se abstengan de navegar a esta Península, y si algún buque de calidades superiores se aventura a venir lo ejecute por una derrota desusada (y lo mismo los de guerra), dirigiéndose a puertos de segundo orden, o que no sean Cádiz, Coruña, Barcelona y otros principales, porque estos últimos deben siempre considerarse bloqueados, como ya puede decirse que están» (14).

La resolución gubernamental no hacía más que reflejar la crítica situación por la que atravesaba el tráfico marítimo, pero, irónicamente, la coyuntura favorecía los vínculos con Canarias como vía colateral.

Como puede observarse, el desenvolvimiento del tráfico entre Canarias y el Río de la Plata fue constante a partir de la reanudación de la guerra con Gran Bretaña. Se podrá señalar que se produce un vacío desde mediados de 1806, pero, sin duda, se debió al proceso de las invasiones inglesas que hubieron de soportar Buenos Aires y Montevideo. Por otra parte, el cambio de alianzas producido en 1808 ocasionó que ya en febrero de 1809 apareciera el primer navío de bandera británica haciendo el trayecto desde Santa Cruz de Tenerife.

Las cargas, además de consignar habitualmente grandes cantidades de aguardiente y de vinos de diversas variedades (tinto, blanco, malvasía y vidueño), registran también vinagre, azúcar, aceite, miel, duelas, hierro en barra, almendras, legumbres, seda, lienzo, quinquillería, etc.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife, como puede observarse en el cuadro IV.1, monopoliza el tráfico. Sólo encontramos una escala en Gran Canaria, una salida de Orotava y una escala indefinida. Además, la llegada de la fragata «Venezuela», procedente de Orotava, da pie a un litigio, debido a la irregularidad de su expedición. Arribaba al Río de la Plata sin patente Real y con papeles de la autoridad civil y militar local que no respondían a los requisitos aduaneros, a lo que se sumaba la particular situación de ser extranjera la totalidad de la tripulación.

(14) *Documentos para la Historia Argentina*, tomo VII, *Comercio de Indias, Consulado, Comercio de Negros y de Extranjeros (1791-1809)*, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1916, págs. 302-303.

TRÁFICO MARÍTIMO CON CANARIAS (1805-1810)

Fecha de arribo	Puerto		Barco		
	Origen	Destino	T	N	Nombre
05/04/05	Tenerife	Montevideo	F	E	«Santa Ana»
12/05/05	Tenerife	Montevideo	F	E	«La Buena Madre»
28/07/05	Cádiz/ Tenerife	Montevideo	B	E	«Ntra. Sra. del Carmen»
07/10/05	Tenerife	Montevideo	G	E	«Ntra. Sra. de Aránzazu»
15/06/06	Tenerife	Montevideo	F	E	«Esperanza»
18/10/08	Tenerife	Montevideo	L	E	«San Carlos»
23/11/08	Coruña/ Tenerife	Montevideo	F	E	«Hensica»
12/02/09	Tenerife	Montevideo	Ba	I	«Dart»
16/05/09	Tarragona/ Málaga/Tenerife	Montevideo	Bn	E	«San Miguel»
26/05/09	Tenerife	Montevideo	G	I	«Arma»
27/05/09	Tenerife	Montevideo	F	I	«Fama»
18/07/09	Vigo/Tenerife	Montevideo	Bn	E	«Ntra. Sra. del Carmen»
16/08/09	Tenerife	Montevideo	Bn	E	«Santa Elena»
21/10/09	Tenerife	Montevideo	F	E	«La Isabel»
27/10/09	Tenerife	Montevideo	Bn	E	«La Flora»
19/12/09	Tenerife	Montevideo	Bn	I	«Lord Collingood»
22/02/10	Tarragona/ Las Palmas	Montevideo		E	«La Leona»
08/03/10	Tenerife	Buenos Aires	Ba	E	«Ntra. Sra. de la Concepción»
17/03/10	Tenerife	Buenos Aires	Bn	E	«Santa Ana»
26/03/10	Tenerife	Montevideo	Bn	E	«Héctor»
18/06/10	Tarragona/ Málaga/Tenerife	Montevideo	F	E	«Misericordia»
07/08/10	Tenerife	Montevideo	Bn	E	«Ntra. Sra. del Carmen»
10/08/10	Coruña/ Tenerife	Montevideo	Bn	E	«San José»
12/08/10	Londres/ Tenerife	Montevideo	Bn	I	«Mariana»
08/09/10	Tarragona/ Cartagena/Canarias	Buenos Aires	G	E	«Ntra. Sra. del Rosario»
10/09/10	Tarragona/ Cartagena/ Cádiz/Tenerife	Montevideo	P	E	«Ntra.Sra.del Carmen»
12/09/10	Orotava	Montevideo	F	E(a)	«Venezuela»
21/11/10	Coruña/ Gran Canaria	Montevideo	Bn	E	«San Fernando»
03/12/10	Tenerife	Montevideo	F	E	«El General Apodaca»
18/12/10	Tenerife	Montevideo	C	E	«El fiel»

Fuentes: Archivo General de la Nación (Uruguay), Libro 95, Entradas de Navíos. Archivo General de la Nación (Argentina), X-36-5-1. Elaboración propia.

(a) Viene bajo bandera española, pero tiene problemas con la nacionalidad.

T (Tipo de barco): B: Barca; Ba: Balandra; Bn: Bergantín; C: Corbeta; F: Fragata; G: Goleta; L: Lugre; P: Polacra.

N (Nacionalidad del barco): E: Español; I: Inglés.

El desencadenamiento del proceso revolucionario de 1810 y las consecuencias del enfrentamiento entre Buenos Aires y Montevideo impondrán sus limitaciones a este intercambio, que se había establecido rápidamente. La fragata «El General Apodaca», si bien había sido despachada con destino principal a Montevideo, hubo de dirigirse primeramente a Río de Janeiro, al conocerse «las desavenencias ocurridas en el Río de la Plata». Una nueva época se iba a iniciar con las guerras de emancipación. A causa de ellas, no sólo se vería afectado el tráfico, sino que el vínculo establecido con el archipiélago se trocaría en una acción punitiva contra la región canaria, llevada adelante por los corsarios puestos al servicio de los gobiernos rioplatenses.

FUENTES

Documentos inéditos

- Archivo del Ajuntament de Barcelona, Institut Municipal d'Historia de la Ciutat.
- Archivo del Museo Mitre (Argentina).
- Archivo del Museo Naval (Madrid)
- Archivo General de Indias.
- Archivo General de la Nación (Argentina).
- Archivo General de la Nación (Uruguay).
- Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona.
- Biblioteca Nacional (España).

Documentos editados

- *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires*, Editados por el Archivo General de la Nación, serie II, serie III y serie IV, tomos I-IV, Barcelona-Buenos Aires, 1925-1932.
- *Almanak Mercantil o guía de comerciantes para el año 1803*, Madrid, en la Imprenta de la calle Capellanes, con superior permiso.
- *Cedulario de la Real Audiencia de Buenos Aires*, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, 1937.
- *Correo de Comercio*, edición facsimilar. Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1970.
- *Documentos para la Historia Argentina*; tomo V, *Comercio de Indias, Antecedentes Legales (1713-1778)*; tomo VI, *Comercio de Indias, Comercio Libre (1778-1791)*; tomo VII, *Comercio de Indias, Consulado, Comercio de Negros y de Extranjeros (1791-1809)*, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1915-1916.
- «Estudio sobre las costumbres y descripciones interesantes de la América del Sur, por Espinosa. Noticias relativas a Montevideo», en Malaspina, A., *Viaje al Río de la Plata en el siglo XVIII*, reedición de los documentos relativos al viaje de las corbetas Descubierta y Atrevida e informes de sus oficiales sobre el Virreinato, Buenos Aires, 1938.

- *Gaceta de Buenos Ayres*, reproducida en *Investigaciones y Ensayos*, Academia Nacional de la Historia, nº 38, Buenos Aires, 1988.
- *La Estrella del Sur. The Southern Star*, Montevideo, 1807, reproducción facsimilar, Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, Montevideo, 1942.
- *Mayo Documental*, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Buenos Aires, 1961-1965.
- *Memorias de los Virreyes del Río de la Plata*, Buenos Aires, Bajel, 1945.
- *Noticias del Correo Mercantil de España y sus Indias, sobre la vida económica del Virreinato del Río de la Plata*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1977.
- *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12 de Octubre de 1778*, edición conmemorativa del II Centenario de su promulgación. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1979.
- *Semanario de Agricultura, Industria y Comercio*, reimpresión facsimilar, Junta de Historia y Numismática Americana, Buenos Aires, 1928-1937.
- *Telégrafo Mercantil, Rural, Político-económico e Historiógrafo del Río de la Plata*, reimpresión facsimilar, Junta de Historia y Numismática Americana. Buenos Aires, 1914.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, Xunta de Galicia, 1986.
- «El comercio gallego con América entre 1764 y 1820: estado de la cuestión», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.
- *Galicia y el comercio americano. Las limitaciones del modelo ilustrado de crecimiento económico (separata)*, *manuscrits*, Barcelona, 1988.
- ÁLVAREZ, J.: *Temas de historia económica argentina*, Buenos Aires, El Ateneo, 1929.
- ALZAGA, M. de: *Cartas (1806-1807)*, Introducción de Enrique Williams Alzaga, Buenos Aires, EMECE, 1972,
- AMICH BERT, J.: *Diccionario marítimo*, Barcelona, Ed. Juventud, 1956.
- ANES, G.: «España durante el siglo XVIII: auge económico y permanencia de estructuras tradicionales», en *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*, Universidad Nacional del Litoral, Fac. de Filosofía y Letras, Rosario, VII, 1964.
- *Economía e ilustración en la España del siglo XVIII*, Barcelona, Ariel, 1972.
- *El Antiguo Régimen. Los Borbones*, Alianza Universidad, Madrid, 1976.
- ANTÚNEZ Y ACEVEDO, R.: *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, 1797.
- ARDIT, M.: «Mercado americano y crecimiento económico en el País Valenciano», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.
- ARTOLA, M.: «América en el pensamiento español del siglo XVIII», en *Revista de Indias*, año XXXIX, 1969.
- AZARA, F.: *Viajes por la América Meridional*, tomo II, Espasa Calpe, Madrid, 1941.
- BAJOT, A., y SAVANT, J.: *Historia mundial de la Marina*, Madrid, Ed. Continente, 1965.
- BARBA, E. M.: *Don Pedro de Cevallos, Gobernador de Buenos Aires y Virrey del Río de la Plata*, La Plata, 1937.

- BARRIOS PINTOS, A.: *Historia de los pueblos orientales*, Montevideo, Ed. Banda Oriental, 1971.
- BELLOTTO, M. L.: *Correio Marítimo Hispano-Americano. Carreia de Buenos Aires (1767-1779)*, Facultad de Filosofía y Ciencias de Assis, Assis, 1971.
- BERNAL, A. M.: «Libre comercio (1778): Un primer ensayo de modelo general», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.
- BETANCUR, A. A.: *Contrabando y contrabandistas. Historias coloniales*, Montevideo, Arca, 1982.
- BITAR LETAYF, M.: *Economistas españoles del siglo XVIII*, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1968.
- CANGA ARGÜELLES, J.: *Diccionario de Hacienda*, Madrid, 1833.
- CAPILLA DE CASTELLANOS, A.: *Historia del Consulado de comercio de Montevideo (1795-1815)*, apartado de la *Revista Histórica*, Publicación del Museo Histórico Nacional, Montevideo, 1962.
- CARBIA, R.: «Gravámenes al comercio colonial en el Río de la Plata», en *Revista Nosotros*, nº 80, Buenos Aires, 1916.
- CARRERA PUJAL, J.: *Historia política y económica de Cataluña, siglos XVI al XVIII*, tomo III, Bosch, Barcelona, 1947.
- CUCCORESE, H. J.: «El comercio marítimo en el virreinato (1776/1810). La esclavatura», en *Historia Marítima Argentina*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, tomo IV, 1984.
- DELGADO RIBAS, J. M.: «Comercio colonial y fraude en Catalunya. Algunas consideraciones en torno a los registros del libre comercio a Indias (1778-1796)», en *Estudios Históricos y documentos de los Archivos de Protocolos*, VI, Barcelona, 1978.
- «Les activitats mercantils a l'època moderna: L'inci del comerç de Catalunya amb Amèrica», en *Cuadernos de Historia Económica de Catalunya*. Separata del vol. XXI, Ajuntament de Barcelona, Institut Municipal d'Historia, octubre de 1980.
- *Catalunya y el sistema de libre comercio (1778-1818): Una reflexió sobre les raïces del reformisme borbònic*. Resumen de la tesis presentada para aspirar al grado de Doctor en Geografía e Historia, Universitat de Barcelona, Barcelona, 1982.
- «El miratge del lliure comerç», en *El comerç entre Catalunya i Amèrica segles XVIII i XIX*, L'Avenc, Barcelona, 1986.
- «El modelo catalán dentro del sistema de Libre Comercio (1765-1820)», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.
- y FRADERA, J.: «El comerç entre Catalunya i Amèrica, 1680-1898, un intent de síntesi històrica», en *El comerç entre Catalunya i Amèrica segles XVIII i XIX*, L'Avenc, Barcelona, 1986.
- DESTEFANI, L.: *Belgrano y el mar*, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1979.
- DÍAZ TRECHUELO SPÍNOLA, M. L.: *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, EEHA, 1965.

- FERNS, H. S.: *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*, Buenos Aires, Solar-Hachette, 1968.
- FISHER, J. R.: «Imperial 'Free Trade' and the Hispanic Economy, 1778-1796», en *Journal of Latin American studies*, vol. 13, part. 1, mayo 1981.
- *Commercial relations between Spain and Spanish America in the era of free trade, 1778-1796*, Centre for Latin-American Studies. University of Liverpool, 1985.
- «Comercio Libre entre Andalucía y América, 1778-1796», en *Andalucía y América en el siglo XVIII*, EEHA-Universidad Hispanoamericana Santa María de la Rábida, Sevilla, 1985.
- «Free trade between the Canary Islands and Spanish America», en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*, tomo I, primera parte, Las Palmas, 1987.
- «El impacto del comercio libre en América durante el último cuarto del siglo XVIII», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.
- *Trade, war and revolution. Exports from Spain to Spanish America, 1797-1820*, Institute of Latin American Studies, The University of Liverpool, 1992.
- «The Imperial Response to 'Free Trade': Spanish Imports from Spanish America, 1778-1796», separata del *Journal of Latin American Studies*, 17.
- FITTE, E. J.: «Apuntamientos para una historia de la navegación en el Río de la Plata», en *Investigaciones y Ensayos*, nº 13, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1972.
- FONTANA LÁZARO, J.: «Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827», en *Moneda y Crédito*, nº 115, Madrid, 1970.
- GALMARINI, H. R.: «Comercio y burocracia colonial. A propósito de Tomás Antonio Romero», en *Investigaciones y Ensayos*, Academia Nacional de la Historia, nº 28 y 29, Buenos Aires, 1980.
- GÁMEZ AMIÁN, A.: «Aproximación a la influencia del Libre Comercio con América en la economía de Andalucía Oriental», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.
- GÁRATE, M. M.: «San Sebastián y el Comercio Libre con Indias: repercusiones económicas», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A.: *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, Sevilla, EEHA, 1972.
- «Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII», en *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España Contemporánea, Actas del Primer Coloquio de Historia Económica*, Barcelona, Ariel, 1972.
- *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial bajo el monopolio gadi-tano*, Sevilla, EEHA, 1976.
- GONZÁLEZ, J. C.: «La portuguización de los navíos en el Río de la Plata (1805-1806)», en *Revista Histórica*, XVII, Montevideo.
- «El Real consulado de Buenos Aires durante las invasiones inglesas (1806-1807)», en *Anuario de Historia Argentina*, vol. II, Buenos Aires, 1940.

- GONZÁLEZ CLEMENT, A. y A.: *Historia de la Marina Mercante Argentina*, Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, 1972.
- GUIMERA RAVINA, A.: «La burguesía mercantil canaria en la etapa de Libre Comercio (1765-1824): Una aproximación a su estudio», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987, págs. 261-287.
- HALPERIN DONGHI, T.: *Tradición política española e ideología revolucionaria de mayo*, Buenos Aires, EUDEBA, 1961.
- HEREDIA, E. A.: *Cuando Sarratea se hizo revolucionario*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1986.
- HERNÁNDEZ APARICIO, P.: «Apuntes sobre la erección del Consulado de Santander: 1785», en *Santander y el Nuevo Mundo*, Santander, 1977.
- HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, M.: «El bicentenario de 1776: América y la estrategia de seguridad atlántica en el reformismo español», separata de la *Revista de la Universidad Complutense*, nº 107, 1977.
- IZARD, M.: «Comercio libre, guerras coloniales y mercado americano», en *Actas / Coloquio de Historia Económica de España*, Barcelona, 1975.
- LEVENE, R.: *Introducción a los Documentos para la Historia Argentina*, tomo V, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1915.
- *Investigaciones acerca de la historia económica del Virreinato del Plata*, en Academia Nacional de la Historia, *Obras de Ricardo Levene*, tomo II, Buenos Aires, 1962.
- LYNCH, J.: *Administración colonial española, 1782-1810. El sistema de intendencias en el Virreinato del Río de la Plata*, Buenos Aires, EUDEBA, 1967.
- MACÍAS, A.: «Los efectos del Libre Comercio sobre la economía canaria (1760-1824)», en *El Comercio Libre entre España y América, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987, págs. 249-260.
- MALAMUD, C.: «El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII. Algunas consideraciones», en *Quinto Centenario*, Departamento de Historia de América, Universidad Computense, tomo 1, 1981.
- «El comercio de Buenos Aires y sus respuestas coyunturales: el comercio de neutrales (1805-1806)», en *El Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.
- MALASPINA, A.: *Viaje político-científico alrededor del mundo por las Corbetas «Descubierta» y «Atrevida», al mando de los Capitanes de Navío don Alejandro Malaspina y don José Bustamente y Guerra desde 1789 a 1794*. Publicado con una introducción de D. Pedro de Novo y Colson, 2ª ed., Madrid, 1885.
- *Viaje al Río de la Plata en el siglo XVIII. Reedición de los documentos relativos al viaje de las Corbetas Descubierta y Atrevida e informes de sus oficiales sobre el Virreinato*, Biblioteca de la Sociedad de Historia Argentina, Buenos Aires, La Facultad, 1938.
- MARILUZ URQUIJO, J. M.: *El Virreinato del Río de la Plata en la época del Marqués de Avilés (1799-1801)*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1964.
- MARTÍNEZ DE SÁNCHEZ, A. M.: «La Coruña, un puerto habilitado para el comercio a Indias (1778-1810)», separata de la *Revista del Instituto «José Cornide» de Estudios Coruñeses*, nº 13-16, 1977-1980.

- MARTÍNEZ SHAW, C.: «El comercio catalán en el siglo XVIII: Mercado peninsular, mercado europeo y mercado colonial, en *Cuadernos de Historia Económica de Catalunya*, separata del vol. XXI, Ajuntament de Barcelona, Institut Municipal d'Historia, octubre de 1980. Editado en lengua catalana en *El comerç en el marc econòmic de Catalunya*, Institut Municipal d'Historia, Barcelona, 1983.
- «El libre comercio y Cataluña: Contribución a un debate», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.
- MARTÍNEZ VARA, T.: «Santander y el comercio colonial», en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.
- MORALES PADRÓN, F.: *El Comercio Canario-Americano (Siglos XVI, XVII y XVIII)*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1955.
- MUÑOZ PÉREZ, J.: «La idea de América en Campomanes», en *Anuario de Estudios Americanos*, X, EEHA, Sevilla, 1953.
- «Ideas sobre el comercio en el siglo XVIII español», en *Estudios Americanos*, vol. XIX, nº 100, Sevilla, enero de 1960.
- NUENES DÍAS, M.: *El Real consulado de Caracas*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1971.
- PALACIO ATARD, V.: *Los españoles de la Ilustración*, Madrid, 1964.
- PANTALEAO, O.: *A penetração comercial de Inglaterra na America Espanhola de 1713 a 1783*, en Universidad de Sao Paulo, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Boletín LXII, *Historia da Civilização Moderna e Contemporânea*, Sao Paulo, 1946.
- PIVEL DEVOTO, J. E.: *Raíces coloniales de la Revolución Oriental de 1811*, 2ª ed., Montevideo, Ed. Medina, 1957.
- RAVIGNANI, E.: «El volumen del comercio del Río de la Plata, a comienzos del Virreinato (1779-1781)», en *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, tomo XV, año XI, nº 54, Buenos Aires, 1952.
- RIBES, V.: *Los valencianos y América. El comercio valenciano con Indias en el siglo XVIII*, Diputació Provincial de València, Valencia, 1985.
- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, A.: «El comercio con América a través del puerto de Santander (1795-1800)», en *Santander y el Nuevo Mundo*, Santander, 1977.
- SEGRETI, C.S.A.: *Temas de Historia Colonial (Comercio e injerencia extranjera)*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1987.
- SILVA, H. A.: «Relaciones económicas entre Estados Unidos y el Río de la Plata», en *Actas del Congreso de Historia de los Estados Unidos*, Universidad de La Rábida, Huelva, 1976.
- *La valorización de la ruta del Cabo de Hornos en el siglo XVIII*, Instituto de Ciencias Históricas Fuegoquinas, Tercer Congreso, Ushuaia, 1980.
- «Hamburgo y el Río de la Plata. Vinculaciones económicas a fines de la época colonial», en *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, Band 21, Koln, 1984.
- «El Río de la Plata y Canarias: esperanza y fracaso del intento de relación estable», en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*, tomo I, primera parte, Las Palmas, 1987, págs. 353-386.

- SOARES DA VEIGA GARCIA, E.: *Buenos Aires e Cádiz. Contribução ao estudo do Comercio Livre (1789-1791)*, XLVIII, Coleção da *Revista de História*, Sao Paulo, 1974.
- SOBREQUES I CALLICO, J.: *Historia de Catalunya*, vol. IX, Segona part, Barcelona, 1980.
- SOCOLOW, S. M.: *The merchants of Buenos Aires, 1778-1810, Family and commerce*, Cambridge, 1978.
- SORS DE TRICERRI, G.: *El puerto de la Ensenada de Barragán, 1727-1810*, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, 1933.
- STUDER, E. F. S. de: *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*, Universidad de Buenos Aires, Departamento Editorial, Buenos Aires, 1958.
- TJARKS, G.: *El Consulado de Buenos Aires y su proyección en la Historia del Río de la Plata*, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Buenos Aires, Buenos Aires, 1962.
- y VIDAURRETA, A.: «Nuevos aspectos en el estudio de la política económica en el Río de la Plata», en *Tercer Congreso Internacional de Historia de América*, tomo III, Buenos Aires, 1961.
- VÁZQUEZ DE PRADA, V.: «Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII», en *Anuario de Estudios Americanos*, XXV, EEHA, 1968.
- VICENS VIVES, J.: *Historia económica de España*, Barcelona, 1959.
- *Historia Social y Económica de España y América*, tomo IV, *Los Borbones. El siglo XVIII en España y América. Burguesía, industrialización y obrerismo*, Barcelona, Ed. Vicens Vives, 1972.
- VILAR, P.: *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, *La formació del Capital Comercial*, Edicions 62, Barcelona, 1968.
- VILLALOBOS, S.: «La política comercial del Virrey Cevallos y la relación chileno-peruana», en *Trabajos y Comunicaciones*, nº 11, La Plata, 1963.
- *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, 1700-1811*, EUDEBA, Buenos Aires, 1965.
- *El comercio y la crisis colonial*, Santiago de Chile, Ed. Universitaria, 1990.
- WALKER, G. J.: *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979.

ÍNDICE DE CUADROS

	<u>Págs.</u>
I. 1. Movimiento marítimo del puerto de Montevideo (1783)	23
I. 2. Despacho de caudales desde Montevideo y Buenos Aires (1785-1787). 24	24
I. 3. Cifras globales del tráfico exterior del Río de la Plata con España (1792-1796)	28
I. 4. Valor de los efectos arribados desde puertos españoles (1792-1796) . 30	30
I. 5. Distribución porcentual del flujo de efectos nacionales (1792-1796). . 30	30
I. 6. Distribución porcentual de las exportaciones a América (1792-1796) . 31	31
I. 7. Distribución porcentual de las importaciones del Río de la Plata, según su origen (1792-1796).	32
I. 8. Valor de los efectos salidos con destino a puertos españoles (1792-1796)	33
I. 9. Exportaciones de sebo, carne salada y astas (1793-1796)	35
I.10. Exportaciones laneras (1793-1796)	35
I.11. Exportaciones de pieles finas y plumeros (1793-1796)	36
II. 1. Distribución porcentual del flujo de mercaderías desde Cádiz, según su valor. (Exportaciones Cádiz-América e importaciones gaditanas en el Río de La Plata, 1792-1796)	46
II. 2. Valor de los efectos arribados (totales de España y Cádiz, 1792-1796)	46
II. 3. Arribos (de barcos) al puerto de Montevideo (de la Península y de Cádiz, 1792-1796)	47
II. 4. Distribución porcentual del flujo de efectos extranjeros (exportaciones gaditanas a América e importaciones del Río de la Plata desde Cádiz, 1792-1796)	48
II. 5. Importación de efectos extranjeros (totales de España y Cádiz, 1792-1796)	48
II. 6. Valor de los efectos arribados desde Cádiz (con indicación de nacionales y extranjeros, 1792-1796)	49
II. 7. Salida de navíos según destino (total Península y vía Cádiz 1792-1796)	50

	<u>Págs.</u>
II. 8. Valor de los efectos salidos en la ruta directa a Cádiz (1792-1796).	51
II. 9. Salida de cueros al pelo (total España y vía Cádiz, 1793-1796)	51
II.10. Exportaciones de sebo y carne salada (total España y vía Cádiz, 1793-1796)	52
II.11. Exportaciones de lanas (total España y vía Cádiz, 1793-1796)	52
II.12. Exportaciones de pieles finas y plumeros (total España y vía Cádiz, 1793-1796)	53
II.13. Tráfico entre puertos del Mediterráneo peninsular y Montevideo (1783).	66
II.14. Arribos (de barcos) al puerto de Montevideo (total de la Península, y de Barcelona y Málaga, 1792-1796)	67
II.15. Valor de los efectos arribados desde Barcelona y Málaga (con indicación de nacionales y extranjeros, 1792-1796)	68
II.16. Distribución porcentual del flujo de efectos extranjeros (exportaciones a América e importaciones del Río de la Plata desde Cádiz y Barcelona-Málaga, 1792-1796).	69
II.17. Salida de navíos, según destino (total Península, y Málaga y Barcelona, 1792-1796)	70
II.18. Valor de los efectos transportados por la ruta del Mediterráneo peninsular (importaciones-exportaciones, 1792-1796)	71
II.19. Valor de los efectos salidos con destino a la ruta del Mediterráneo peninsular (1792-1796).	72
II.20. Salida de cueros al pelo (total España y vía del Mediterráneo, 1793-1796)	72
II.21. Exportaciones de sebo y carne salada (total España y vía del Mediterráneo, 1793-1796)	73
II.22. Exportaciones de lanas (total España y vía del Mediterráneo, 1793-1796)	74
II.23. Exportaciones de pieles finas y plumeros (total España y vía del Mediterráneo, 1793-1796)	74
II.24. Distribución porcentual del flujo de mercaderías desde La Coruña, en relación con todos los puertos. (Exportaciones La Coruña-América e importaciones de La Coruña en el Río de la Plata, 1792-1796)	80
II.25. Arribos (de barcos) al puerto de Montevideo (total de la Península y de La Coruña, 1792-1796).	80
II.26. Mercaderías arribadas desde el puerto de La Coruña (1792-1796).	81
II.27. Salida de navíos, según destino (total Península y La Coruña, 1792-1796)	82
II.28. Valor de los efectos salidos hacia La Coruña (1792-1796)	83
II.29. Salida de cueros al pelo (total España y vía del Mediterráneo, 1793-1796)	83

	<u>Págs.</u>
II.30. Exportaciones de sebo y carne salada (total España y La Coruña, 1793-1796)	84
II.31. Exportaciones de lanas (total España y La Coruña, 1793-1796) ...	84
II.32. Exportaciones de pieles finas y plumeros (total España y La Coruña, 1793-1796).....	85
II.33. Valor de los efectos arribados desde Santander (con indicación de nacionales y extranjeros, 1792-1796)	87
II.34. Valor de los efectos arribados desde Gijón (con indicación de nacionales y extranjeros, 1792-1796).....	88
II.35. Valor de los efectos salidos hacia Santander (1792-1796)	88
II.36. Salida de cueros al pelo (total España y Santander, 1793-1796) ...	89
II.37. Salida de sebo (total España y Santander, 1793-1796)	89
III. 1. Exportaciones e importaciones de 1796 y 1797.....	92
III. 2. Movimiento naviero de Montevideo a España (1802-1804).....	101
III. 3. Exportación de cueros de toro y novillo al pelo desde el puerto de Montevideo hacia la Península: total puertos habilitados, y españoles + vascos (1802-1804).....	101
III. 4. Exportación de cueros de caballo desde el puerto de Montevideo hacia la Península: total puertos habilitados, y españoles + vascos (1802-1804)	102
III. 5. Exportación de sebo en pasta y velas desde el puerto de Montevideo hacia la Península: total puertos habilitados, y españoles + vascos (1802-1804).....	103
III. 6. Exportaciones laneras (1802-1804)	103
III. 7. Exportación de plumas de avestruz desde el puerto de Montevideo hacia la Península (1802-1804)	104
III. 8. Exportación de cacao de Guayaquil, y cascarilla desde el puerto de Montevideo hacia la Península (1802-1804).....	105
III. 9. Exportación de cacao, de estaño y cobre desde el puerto de Montevideo hacia la Península (1802-1804)	105
III.10. Caudales remitidos desde el Río de la Plata y América a España (1801-1804)	105
III.11. Salida de caudales en buques despachados por la Real Aduana de Montevideo (1802-1804)	106
III.12. Salidas de barcos desde Montevideo rumbo a Cádiz (1802-1804) .	107
III.13. Exportación de cueros de toro y novillo, y de caballo, desde el puerto de Montevideo hacia Cádiz (1802-1804)	108
III.14. Exportación de sebo en pasta y velas desde el puerto de Montevideo hacia Cádiz (1802-1804)	108
III.15. Exportaciones laneras hacia Cádiz (1802-1804)	109
III.16. Exportación de plumas de avestruz desde el puerto de Montevideo hacia Cádiz (1802-1804)	110

	<u>Págs.</u>
III.17. Salidas de barcos desde Montevideo rumbo a Barcelona y Málaga (1802-1804)	110
III.18. Exportación de cueros vacunos al pelo, desde el puerto de Montevideo hacia Barcelona y Málaga (1802-1804)	111
III.19. Salidas de barcos desde Montevideo rumbo a La Coruña (1802-1804)	112
III.20. Exportación de cueros vacunos al pelo desde el puerto de Montevideo hacia La Coruña y Vigo (1802-1804)	112
III.21. Salidas de barcos desde Montevideo rumbo a Santander (1802-1804)	113
III.22. Exportación de cueros vacunos al pelo, desde el puerto de Montevideo a Santander (1802-1804).....	113
III.23. Exportaciones totales de cueros al pelo (con discriminación de rutas) desde el puerto de Montevideo (1802-1804)	114
III.24. Exportación de cueros vacunos al pelo desde el puerto de Montevideo hacia Bilbao, Pasajes y San Sebastián (1802-1804).....	115
III.25. Salidas de navíos por el puerto de Montevideo rumbo a España y al extranjero (1804-1806	118
III.26. Salidas de navíos desde Montevideo hacia España, con indicación de destino (1809).....	122
III.27. Entradas y salidas de navíos en Montevideo desde y hacia España, con indicación de origen y destino (1810).....	124
IV. 1. Tráfico marítimo con Canarias (1805-1810)	133