

XVIII JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA
ASOCIACIÓN ARGENTINA DE HISTORIA ECONÓMICA
CENTRO REGIONAL DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS Y TECNOLÓGICAS
MENDOZA, 18 AL 20 DE SETIEMBRE DE 2002

MESA GENERAL: Comercio, Circulación y Mercados
RESPONSABLES: Roberto Schmit, Viviana Conti, Félix Converso.

ALGUNAS CIFRAS DEL COMERCIO ULTRAMARINO DEL RÍO DE LA PLATA EN EL SIGLO XVIII

Fernando Jumar*

1. PRESENTACIÓN

En este texto me propongo presentar los totales que obtuve para las exportaciones del Río de la Plata entre 1715 y 1778¹, así como algunas reflexiones en torno a la realidad que pueden revelar. No se trata de una investigación original realizada para esta reunión sino que lo que presento aquí forma parte de los resultados expuestos en mi tesis de doctorado defendida en el año 2000. Como no ha sido publicada en nuestro medio hasta el presente, las reuniones académicas me brindan la posibilidad de discutirla, al menos, de modo parcial.²

Partiendo de la idea de la existencia de un complejo portuario en el Río de la Plata (formado por Buenos Aires, Colonia del Sacramento, Montevideo y un número indefinido de desembarcaderos clandestinos), me propuse recuperar las cifras correspondientes a las exportaciones entre 1715 y 1778. Desgraciadamente sólo obtuve resultados confiables para las exportaciones legales. Para el caso de la navegación española me serví de los registros de navíos y de algunas fuentes de sustitución cuando los primeros no pudieron ser utilizados. Las exportaciones de los navíos de la South Sea Company las obtuve a partir de fuentes fiscales españolas, en tanto que las cifras de la navegación portuguesa en mi poder provienen de documentación oficial portuguesa, de la correspondencia consular francesa e, indirectamente, de las *gazettes hollandaises* vía el conocido trabajo de Michel Morineau (1985). En todos los casos, la prudencia me aconsejó no intentar mejorar las cifras obtenidas para la inclusión de fraudes y contrabandos a partir de la extrapolación de los datos en mi poder sobre ese tipo de operaciones.

Se obtiene así un total de metales preciosos y *frutos* exportados que más que conclusiones me obligan a presentar un cierto número de interrogantes e hipótesis sobre el papel del comercio ultramarino en el Río de la Plata y en los

* UNLP/UNTreF, fjumar@hotmail.com.

¹ El período 1680-1714 no se incluye aquí dado que la naturaleza de las fuentes disponibles para conocer la navegación española es distinta y la prudencia aconseja separar claramente los dos períodos para evitar alinear información muy dispar. Amén de ello, dicho período fue analizado en Fernando Jumar (2000), Capítulo III: "Le complexe portuaire rioplatense, 1680-1715", Vol. I, 1ª sección, pp. 180-287 y las principales conclusiones serán retomadas más adelante.

² En Fernando Jumar (2001a) presenté un análisis global sobre los comerciantes implicados en la Carrera de Buenos Aires y en Fernando Jumar (2001b) un estudio de caso concentrado en Domingo de Basavilbaso. Por otra parte, en Fernando Jumar (2002) presento lo relacionado con la presencia portuguesa en el Río de la Plata y en Fernando Jumar (1999) expuse lo que sería la base del estudio del comercio francés en el Río de la Plata entre 1680 y 1715.

territorios que quedarían incluidos en el Virreinato del Río de la Plata y sobre el lugar del Río de la Plata dentro de la Carrera de Indias y de las estrategias de los europeos para apropiarse de partes crecientes del *tesoro americano*.

2. LA NAVEGACIÓN ESPAÑOLA, 1715-1778

Se tienen informaciones sobre los cargamentos de retorno de 248 sobre los 256 navíos identificados en el Río de la Plata entre 1715 y 1778 pertenecientes al circuito legal español³ y no está de más aclarar que tomo en cuenta los cargamentos que salieron del Río de la Plata, independientemente de que los navíos hayan llegado a destino o no. En total, se detectaron 54.341.804 pesos 3 reales 11 maravedíes en metales preciosos y *frutos* embarcados por cuenta de particulares y 3.708.590 pesos 6 reales 17 maravedíes por la de la Real Hacienda. El Cuadro 1 presenta el detalle.

La aplicación del palmeo no permite conocer la composición de los cargamentos de los viajes de ida (España-Río de la Plata), de modo que no se pudo intentar establecer algo que se asemejara a una balanza comercial. Concentrado entonces en los cargamentos de los viajes Río de la Plata-Europa, una pregunta que se impuso fue saber en qué medida lo registrado por los particulares correspondía a *retornos*. Los envíos registrados por cuenta de la Real Hacienda merecían un estudio particular para saber su origen. Las fuentes existen, pero trabajarlas iba más allá de mis objetivos originales; se trata de los libros de las cajas reales a partir de los cuales se podría hacer un balance de la administración real en Indias y ver de dónde salían los metales preciosos y los bienes enviados a España.

Haber trabajado en la gran mayoría de los casos sobre la base de las partidas de registro y no con los resúmenes del cargamento aportó datos valiosos sobre los actores participantes en el tráfico. También permitió saber que los totales obtenidos reflejan muchas más cosas que el envío a España del pago de las mercaderías que fueron enviadas al Río de la Plata por cuenta de comerciantes instalados en la Península. Aunque en pocos casos las partidas de registro dan detalles sobre el origen de lo enviado a España⁴, fue posible aislar algunas de la masa (554 sobre 16.718 partidas registradas por particulares que pude identificar) que con certeza o alta probabilidad no reflejan actividades comerciales (al menos directamente). Estas partidas suman 1.778.596 pesos 4 reales 13 maravedíes en metales preciosos y 126.021 pesos 6 reales en 72.012 cueros al pelo. Se trata de envíos registrados por religiosos seculares y regulares, cofradías, pasajeros⁵, transferencias a España de ahorro sobre sueldos por parte de funcionarios civiles y militares, transferencias de partes de herencia y envíos del Cabildo de Buenos Aires a sus apoderados en la Corte. Estas partidas no significan grandes porcentajes en el conjunto (3,75% de los metales registrados por particulares y 0,02% de

³ De los navíos faltantes, dos regresaron sin cargas registradas (nada se puede decir sobre la presencia de cargas sin registrar). Con respecto a los otros, no se encontraron datos sobre la presencia de cargas ni lo contrario. El detalle sobre las fuentes utilizadas para la obtención del total de cada navío se encuentra en Fernando Jumar (2000), Anexo 1 (Capítulo V): "Les sources employées pour connaître les cargaisons de retour et leur traitement", Vol. II, 1ª sección, pp. 735-804.

⁴ La información infaltable es: el o los cargadores; la o las personas por cuenta y riesgo de quienes navega lo registrado; los destinatarios en primer, segundo y tercer lugar; lo que se registra. En algunas oportunidades aparecen detalles sobre el origen o destino de lo registrado, pero esto constituye la excepción y no la norma.

⁵ Generalmente sumas pequeñas de dinero para hacer frente "a las urgencias del viaje".

Cuadro 1. Resumen general de exportaciones. Circuito español. Cuentas particulares y de la Real Hacienda. 1715-1778. En pesos de a 8 reales

	Cuentas particulares			Real Hacienda			Total		
	pesos	- rs	- mv	pesos	- rs	- mv	pesos	- rs	- mv
Metales preciosos									
Plata									
amonedada	40.301.395	- 4	- 5	2.990.360	- 7	- 17	43.291.756	- 3	- 22
labrada	773.055	- 1	- 17	88.207	- 6	-	861.262	- 7	- 17
en pasta	263.756	- 1	- 17	3.791	- 7	-	267.548	-	- 17
<i>A. Sub-total plata</i>	<i>41.338.206</i>	<i>- 7</i>	<i>- 5</i>	<i>3.082.360</i>	<i>- 4</i>	<i>- 17</i>	<i>44.420.567</i>	<i>- 3</i>	<i>- 22</i>
Oro									
amonedado	4.704.279	- 7	- 29	4.388	-	-	4.708.667	- 7	- 29
en pasta y labr.	1.383.538	- 1	- 15	1.600	-	-	1.385.138	- 1	- 15
<i>B. Sub-total oro</i>	<i>6.087.818</i>	<i>- 1</i>	<i>- 10</i>	<i>5.988</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>6.093.806</i>	<i>- 1</i>	<i>- 10</i>
<i>Sub-total metales (A+B)</i>	<i>47.426.025</i>	<i>-</i>	<i>- 15</i>	<i>3.088.348</i>	<i>- 4</i>	<i>- 17</i>	<i>50.514.373</i>	<i>- 4</i>	<i>- 32</i>
Producciones americanas									
cueros	5.649.944	-	-	92.989	- 6	-	5.742.933	- 6	-
lana de vicuña	776.488	- 1	-	22.132	- 4	-	798.620	- 5	-
otros	489.347	- 1	- 30	505.120	-	-	994.467	- 1	- 30
<i>C. Sub-total prod. am.</i>	<i>6.915.779</i>	<i>- 2</i>	<i>- 30</i>	<i>620.242</i>	<i>- 2</i>	<i>-</i>	<i>7.536.021</i>	<i>- 4</i>	<i>- 30</i>
TOTAL (A+B+C)	54.341.804	- 3	- 11	3.708.590	- 6	- 17	58.050.395	- 1	- 28

Fuente: Fernando Jumar (2000), Cuadros A a I, Anexo 3, Capítulo V, Vol. II, 2ª sección, pp. 850-916.

los cueros) pero alcanzan para sospechar que no todo lo embarcado debe tomarse como *retornos*.

En otros casos se puede tener una aproximación al monto de los fletes. Éstos se verían reflejados en las partidas registradas en tanto que *caja de soldadas*, es decir, las sumas destinadas al pago de sueldos de la marinería.⁶ Pude detectar 100 partidas de este tipo que suman 2.346.374 pesos 5 reales en metales preciosos y 20.434 pesos 6 reales en 11.677 cueros.

Una vez aisladas de las cuentas particulares las partidas antes mencionadas y otras 490 en las que no se pudo identificar el cargador⁷, se ha podido identificar *por cuenta y riesgo* de quien navegaron (es decir, a quién pertenecían), 39.455.989,150 pesos en metales preciosos y 4.617.811,250 pesos en cueros. De los metales el 21,76% (8.587.555,6944) fue registrado por cuenta y riesgo de comerciantes instalados en el Río de la Plata y otro tanto sucede con el 32,8% del valor de los cueros (1.514.732,25 pesos⁸). Sin dudas ello revela la participación activa de los comerciantes rioplatenses en el tráfico. En muchos casos no limitaban su acción a la de ser agentes de casas peninsulares, sino que enviaban metales y/o cueros a España por su propia cuenta y riesgo. La fuente utilizada no me permite ir mucho más allá, pero algunos indicios muestran que se trata de envíos destinados a comprar directamente mercaderías en España utilizando a los comerciantes allí instalados en tanto que agentes a comisión.

⁶ Para tratar de limitar la fuga de los marineros estaba estipulado que la totalidad de los sueldos se pagarían el regresar a España y para ello el maestre solía destinar el monto de los pagos recibidos por fletes.

⁷ Contienen 3.845.064,731 pesos en metales preciosos y 877.726,5 pesos en 501.559 cueros.

⁸ Para simplificar la exposición presento la información sobre la base del sistema decimal convirtiendo los pesos, reales y maravedíes según la siguiente fórmula: X pesos N reales Z maravedíes = ((X)+(N/8)+(Z/272)) pesos.

En algunos casos también ha sido posible observar la transferencia de fondos, cueros y/o lana de vicuña para el pago de escrituras de riesgo marítimo⁹. Son 377 partidas que involucran 1.016.127 pesos 3 reales 19 maravedíes en metales preciosos, 92.797 cueros a los que se les puede asignar un valor en España (y a los efectos de la cancelación de la escritura) de 487.184 pesos 2 reales y 852 libras de lana de vicuña (1.917 pesos)¹⁰.

Las partidas de plata labrada permiten en particular ver que a veces los metales atravesaban el Atlántico más por su valor simbólico que comercial. A veces se precisa, por ejemplo, que un par de candelabros fueron expedidos para ser entregados al párroco de una iglesia perdida en las provincias vascas. En estos casos el valor simbólico era mucho mayor que el que resulta de la aplicación de 8 pesos de a 8 reales por marco de plata declarada. Pruebas manifiestas del éxito en Indias, esos objetos servían para dirigir mensajes precisos a quienes permanecieron en el terruño al tiempo que reafirmaban vínculos siempre necesarios.

Independientemente de su procedencia, en los envíos legales de metales preciosos realizados por el circuito español entre 1715 y 1778 predominan ampliamente los que se realizaron por cuenta de particulares, representando los de la Real Hacienda 6,51% del total (3.088.348 pesos 4 reales de la Real Hacienda contra 47.427.025 pesos 15 maravedíes de los particulares). Si se deja de lado la diferenciación entre las cuentas particulares y la de la Real Hacienda, se puede ver que la composición de envíos en plata, particularmente en las especies amonedadas, es ampliamente mayoritaria.

A pesar de lo expuesto en párrafos anteriores, no cabe duda de que la mayor parte de los metales preciosos embarcados reflejan actividades comerciales. El análisis de las partidas de registro y otras fuentes permiten introducir algunas precisiones sobre las características de los intercambios o al menos volver a plantear un viejo problema. Una visión sólidamente establecida dice que los comerciantes criollos llegaron a pensar en la separación de la Monarquía a partir de una

⁹ Este tipo de crédito merece un estudio particular que permitiría acercarse a los mecanismos de financiación del comercio ultramarino en dirección del Río de la Plata. Sin entrar en detalles, podían ser a “un riesgo” (y se cobraban en el Río de la Plata) o a “dos riesgos” y en este caso el tomador sólo debía pagar su deuda si el barco regresaba sano y salvo a España. Desgraciadamente no he podido hacer tal estudio ya que resulta imperativa la consulta de los protocolos notariales de Cádiz. A partir de algunas informaciones en mi posesión manejo la hipótesis de que era utilizado por los comerciantes instalados en el Río de la Plata para aumentar el volumen de sus negocios una vez que ya tenían una mínima (pero sólida) inserción en el tráfico, lo que les habría permitido acceder a las fuentes de crédito una vez establecidos los vínculos necesarios para obtener la confianza de los dadores de préstamos. Por otra parte, el cobro de los préstamos “a un riesgo” formó parte de las actividades de los comerciantes instalados en el Río de la Plata cuando actuaban en tanto que agentes de casas comerciales peninsulares. Sobre la historia de estos préstamos y su capital importancia en la Carretera de Indias ver: Antonio-Miguel Bernal (1992).

¹⁰ Estos valores los extraigo de las partidas número 1 y 2 del registro del navío “El Vigilante” (1761) donde se precisa (partida 2) que los 22.416 cueros embarcados corren riesgo por el valor de 5 pesos 2 reales (117.684 pesos). Estos cueros, más las 852 libras de lana de vicuña (a 18 reales la libra, es decir, 1.917 pesos) de la partida número 1, estaban destinados a cubrir parte del pago de 4 escrituras de riesgo a favor de María Terrero y Vázquez (cuyo apoderado en Buenos Aires era Domingo de Basavilbaso) por valor de 153.455 pesos 2 reales, consignadas a Juan de Eguía. No está del todo claro en la partida quién otorgó las escrituras (es decir, quien tomó el crédito), si fue Roque Samartín (capitán y maestre del navío en el viaje de ida, se queda en Buenos Aires) como apoderado de Juan de Eguía o si fue la compañía formada por Roque Samartín y Antonio de Guzmán y Mendoza y C^a y que confió la negociación de lo relacionado con las escrituras a Juan de Eguía. Se asigna igual valor a los 8.937 cueros (46.919 pesos 2 reales) que figuran en la partida número 2, destinados a saldar una escritura de 46.920 pesos relacionada con los mismos individuos mencionados antes. A falta de otros datos, extendiendo a todos los cueros detectados el mismo valor. AGN, IX-43-9-8, exptes. 1 y 5 y AGI, Contratación 2741.

“lucha por el libre comercio”. Aunque el desenlace del drama se ubica en los primeros años del siglo XIX, precisamente en el Río de la Plata entre las invasiones inglesas y los sucesos de mayo de 1810, se remonta esta “causa” de la Independencia (con mayúsculas) al siglo XVIII y las tan mentadas “reformas borbónicas”. Mi investigación se detiene justo cuando dicho proceso reformista o “reconquistador” habría cobrado mayor impulso, pero creo que no resulta vano intentar rastrear la existencia de una fuerte dependencia o sujeción de los comerciantes criollos con respecto a los peninsulares.

Hay que comenzar precisando algunos términos. Si el interés está puesto en observar las actividades comerciales, las nociones de ‘criollo’ y de ‘peninsular’ para detectar grupos de interés carecen de sentido. Se ven actuando en el comercio rioplatense tanto a criollos como a peninsulares establecidos de manera permanente (aunque quizás no lo sepan al principio) y todos están íntimamente relacionados con comerciantes instalados en la Península a través de intrincadas redes de relaciones interpersonales. En última instancia, buscar una oposición criollo / peninsular fuertemente relacionada con el interés de los segundos por colaborar con los planes de recuperación del reino de los ministros del Rey que ya consideran a las Indias como colonias, supondría pensar que un determinado comerciante ha de colaborar con la ruina de un pariente (y posiblemente con la suya propia). Además, exigiría pensar en la existencia de preferencias “nacionales” y lo que resultaría más curioso, que esas preferencias se traducirían en una visceral oposición entre padres e hijos, por ejemplo.

En realidad, esta cuestión sólo podría ser adecuadamente desentrañada mediante un estudio de redes a partir, por ejemplo, de los poco más de 1.600 individuos que pude identificar actuando como *cargadores* instalados en el Río de la Plata entre 1720 y 1778.

Más allá de ello, creo que no es posible afirmar que exista una relación de dependencia y sujeción por parte del comercio rioplatense con respecto al peninsular. Inclusive me atrevería a proponer que, en realidad, los comerciantes instalados en América (sean criollos o peninsulares de nacimiento) eran los más independientes en cuanto se refiere a la actividad comercial y la acumulación de beneficios. En efecto, la bibliografía existente sobre los comerciantes andaluces repite insistentemente que en muy pocos casos nos encontramos ante verdaderos hombres de negocios. Se trata más bien de individuos que, en el mejor de los casos, son agentes de casas comerciales no-españolas y en el peor, simples testafierros. Los comerciantes americanos, en cambio, independientemente de las relaciones formales que pudieran tener con alguna casa comercial europea, controlan el mercado interno, clave para la obtención del tan mentado *tesoro americano*. Control que intentaron –y lograron- mantener mientras existió el vínculo con la Monarquía Española, aún en el famoso decreto del virrey Cisneros de 1809. Su ruina vendría cuando, en aras del libre comercio, el Primer Triunvirato les quitase la protección institucionalizada que gozaban. Ello no quiere decir que fueran ‘monopolistas’. Hasta dónde pude seguir las actividades de algunos de ellos, y como es habitual, los individuos poseían una identidad múltiple y apelaban a uno u otro de sus componentes según fuera el contexto. Así, en sus tratos con la Península no dejan de utilizar los beneficios del exclusivismo, mientras que cuando se trate de negociar con los portugueses o con los ingleses bien pueden ser confundidos con defensores del libre comercio. En fin de cuentas, se está ante hombres de negocios que no dejaban de lado ninguna de las oportunidades que les ofrecía el sistema legal, sus intersticios y su simple y llana violación.

En realidad, es un mundo de ínter-dependencias múltiples, donde cada parte posee algo que el otro necesita imperativamente para poder alcanzar sus objetivos lo que dificulta que se pueda encontrar en las redes comerciales algo que se asemeje a un centro de poder y control. Sin la información que transmitían los comerciantes instalados en el Río de la Plata mal podían ajustar la oferta quienes estaban instalados en España, por ejemplo, y la mejor manera de acceder a esa información era actuando como agente de un comerciante rioplatense. Inversamente, los comerciantes instalados en América necesitan tener en España hombres de confianza que negocien bien el precio de sus cueros (aunque sea para aumentar su comisión) y lo que es más importante, que hagan avanzar sus asuntos en la Casa de Contratación o el Consejo de Indias.¹¹ El análisis de las partidas de registro permite deducir que, en muchos casos, comerciantes instalados a ambos lados del Atlántico actúan como mandatarios y agentes al mismo tiempo, lo que sólo podía contribuir al mejor logro de los objetivos de cada parte sin que se pueda llegar a pensar en la existencia de bloques estructurados sobre la base del lugar de nacimiento y/o el de residencia.

De este modo, los metales, los cueros y las otras producciones americanas que se embarcaban hacia España en los navíos del circuito legal español sirven para saldar operaciones comerciales o para constituir el capital con que se comprarán mercaderías por cuenta del remitente que luego serán enviadas al Río de la Plata y para posibilitar las *otras* transacciones. Sin comercio legal, sería imposible la actividad ilegal, en gran y pequeña escala, dado que el primero da la cobertura necesaria al segundo.

El comercio rioplatense se vio privado del acceso directo al mercado alto-peruano entre 1748 (a pesar de existir algunas derogaciones excepcionales) y 1777 cuando Cevallos promulga su celebrado Auto de libre internación (cfr. p. 13). Resulta válido preguntarse de dónde provenían los metales que salían por el Río de la Plata. Más aún si se tiene en cuenta que los años en que estaba vedado el acceso a Potosí coinciden con los de mayores exportaciones.

La restricción del acceso al Alto Perú sin dudas tuvo como consecuencia el refuerzo de los mecanismos de circulación interna en forma de bucles que revela la existencia de espacios encastrados unos en otros, cuya primera configuración fuera revelada por C. S. Assadourian (1983) para el siglo XVII. La comercialización de las producciones locales de las provincias rioplatenses en el Alto Perú hacía “entrar” los metales en los mercados accesibles a las acciones comerciales originadas en el Río de la Plata y éstas hacían “bajar” dichos metales hacia el río antes de que partieran hacia Europa. Así, los metales preciosos registrados en el Río de la Plata estarían mostrando que una de las funciones de los comerciantes rioplatenses era la de aportar bienes de importación de todo tipo –legal o ilegalmente- destinados a toda la población¹² para ser consumidos mayoritariamente en los mercados intermedios entre el río y el Alto Perú o Chile. Como contrapartida los comerciantes obtenían los preciados metales que a su vez habían sido adqui-

¹¹ Desgraciadamente este aspecto sólo lo pude ver en detalle a partir de la correspondencia entre dos comerciantes portugueses, uno instalado en Colonia del Sacramento y el otro en Lisboa. Sin embargo, no me parece demasiado arriesgado proponer que sucedía lo mismo en el caso español. Fernando Jumar (2000). Capítulo IV.3.2.1: “Les affaires de Francisco Pinheiro au Río de la Plata”, Vol. I, 2ª sección, pp. 340-350.

¹² En Fernando Jumar (2000), Vol. I, 1ª sección, pp. 143-155 creo demostrar (principalmente siguiendo la pista a las “bretañas” francesas) que el consumo de los bienes importados, de lujo o no, no se limitaba –ni mucho menos- a las capas sociales altas.

ridos por los productores de esos mercados intermedios a cambio de los bienes aportados al Alto Perú o a Chile. Los comerciantes del Río de la Plata no tenían, entonces, una necesidad imperativa de acceder directamente al Alto Perú o a Chile para conseguir los metales preciosos.

La plata y el oro que salían por el Río de la Plata, y no sólo los que lo hacían por el circuito legal español, revelan una segunda o tercera vuelta que dichos metales hacían en los circuitos interiores antes de ser enviados a Europa. La consecuencia es el refuerzo progresivo de los vínculos entre los espacios interiores y Buenos Aires, colaborando, tal vez, con la creación de un primer “borrador” de lo que será el mercado interno de la futura República Argentina recreado en la segunda mitad del siglo XIX.

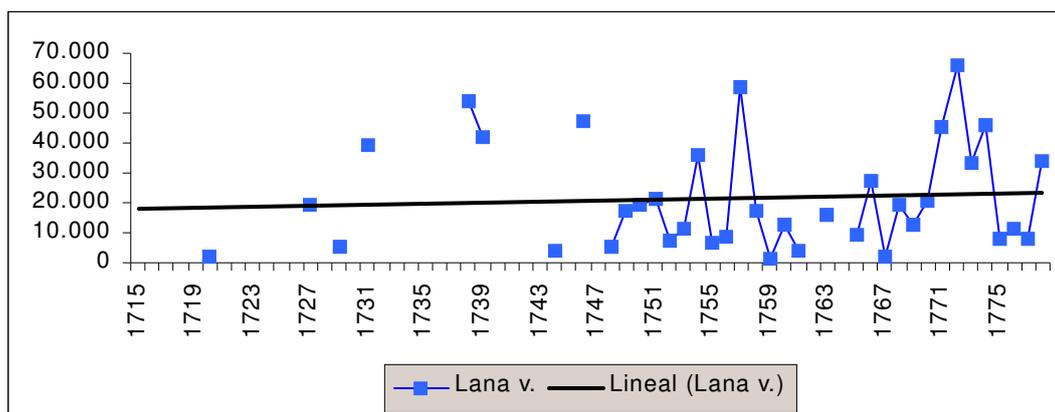
Posiblemente esta idea puede ser reforzada si se observa más de cerca la composición de los *frutos* exportados. En el Cuadro 1 el rubro “producciones americanas” está compuesto por los cueros, la lana de vicuña y un “otros” dentro de los cuales se incluyen cantidades variables (generalmente escasas) de: aceite de María; algodón; astas de ciervo y de bovinos; azafrán; barbas de ballena; cacao; cobre; cochinilla; coque; cordobanes; crines de caballo; cueros bovinos curtidos; cueros de puma y de lobo de mar; dientes de elefante; dulces; estaño; hierbas medicinales; lana de oveja y de guanaco; madera de jacarandá; pañuelos de vicuña; pieles de chinchilla, de ciervo, de guanaco, de vicuña y de vizcacha; plumeros; sebo; tabaco; vainilla, yerba mate y zarzaparrilla.

Los cueros, la lana de vicuña y una parte del tabaco, independientemente de su contribución proporcional en la constitución de los cargamentos de retorno son testimonio de la participación en la economía atlántica de la producción agraria de tres regiones que quedarán incluidas en el Virreinato del Río de la Plata: el Río de la Plata con sus cueros, el noroeste a través de la lana de vicuña y el noreste con el tabaco. La otra parte del tabaco presente en los cargamentos da cuenta del éxito de las medidas en contra del comercio entre españoles y portugueses ya que se trata del tabaco del Brasil que fue decomisado por las autoridades de Buenos Aires y de Montevideo.

El resto de las producciones americanas puede servir para intentar establecer los límites lejanos de los caminos que llevaban al Río de la Plata. No es necesario detenerse en la zona de producción de los cueros ni en su grado de integración a la economía atlántica. Alcanza con afirmar que el Río de la Plata no podría haber participado en ella sin esa producción. Los cueros no constituyen solamente un valor exportable y un motor de la ocupación del espacio, sino también una de las claves que permite comprender las bases del equilibrio inestable entre los portugueses y españoles instalados en el Río de la Plata, tema sobre el que volveré más adelante (cfr. p. 20).

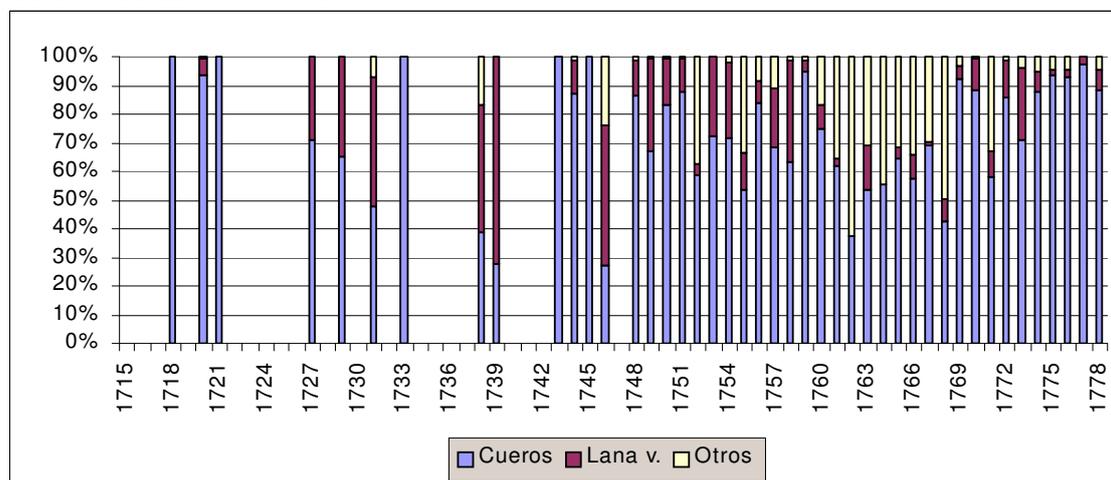
Si se observa la lana de vicuña (Gráficos 1 y 2), no es posible utilizarla para señalar el momento en el cual las economías del noroeste se habrían volcado hacia el Río de la Plata. Los contactos entre las dos regiones existen “desde siempre” y es a lo largo del siglo XVII que se entretienen las relaciones privilegiadas entre Buenos Aires y lo que será su *hinterland* lejano. Seguramente la presencia de este bien en los cargamentos muestra una parte de los “bucles” de la circulación en los mercados interiores. El estado actual de mis conocimientos sobre el funcionamiento del mercado interior no me permite saber cómo la lana de vicuña llegó a formar parte de los cargamentos de retorno. Sin embargo, no parece arriesgado aventurar que puede haber constituido, al menos parcialmente, una

Gráfico 1. Envíos a España de lana de vicuña. Cuentas particulares. En pesos de 8 reales. 1715-1778



Fuente: Fernando Jumar (2000), Cuadro B, Anexo 3 (Capítulo V), Vol. II, 2ª sección, pp. 874-881.

Gráfico 2. Distribución (%) de las exportaciones de cueros, lana de vicuña y otras producciones americanas. 1715-1778



Fuente: Fernando Jumar (2000), Cuadro B, Anexo 3 (Capítulo V), Vol. II, 2ª sección, pp. 874-881.

parte de los pagos de los bienes importados intercambiados con los comerciantes llegados desde el Río de la Plata. En este caso, sería interesante poder remontar la trama interna de esas operaciones para saber en qué "bucle" de la circulación la lana de vicuña tomó el camino del Río de la Plata.

La participación proporcional de la lana de vicuña en los envíos de producciones americanas disminuye durante la segunda mitad del siglo XVIII. Esto podría contradecir lo afirmado tradicionalmente sobre el lento bascular de las economías regionales hacia el Atlántico, movimiento que se habría acelerado, justamente, en la segunda mitad del siglo XVIII.¹³ Sin embargo, es posible que los comerciantes llegados desde el Río de la Plata no acepten más ese bien frágil como medio de pago. En este caso, la idea de control del medio comercial de Buenos Aires sobre las economías interiores estaría reforzada ya que se ven librados de la aceptación producciones locales como medios de pago, imponiendo a sus interlocutores la obligación de procurarse metales preciosos para poder participar en los

¹³ Evidentemente, que se mantengan los valores absolutos e inclusive tiendan a crecer suavemente (Gráfico 2) poco significan en el contexto de crecimiento general de las exportaciones.

intercambios. Si esto fuera así, se podría pensar que el dominio de los rioplatenses sobre esos mercados data de mucho antes de 1778.

Es posible que la disminución de la importancia de los envíos de lana de vicuña obedezca a razones diferentes. Como se mencionó, entre 1748 y 1777 los comerciantes rioplatenses tienen vedado el acceso directo al mercado alto peruano. Dado que el Alto Perú era la principal zona productora de lana de vicuña, su disminución revelaría solamente la ausencia de los comerciantes rioplatenses en el mercado alto peruano.

En cuanto concierne al tabaco, antes de 1755 sólo se registra un envío realizado por un particular, pero en ese año comienza a aplicarse en Buenos Aires el monopolio real recientemente creado (1753). El tabaco que aparece en los registros embarcado por cuenta y riesgo de la Real Hacienda correspondía al que llegaba a Buenos Aires desde el Paraguay, Corrientes y las Misiones (aceptado en esos lugares para el pago de impuestos)¹⁴ y al que era decomisado en procedencia del Brasil¹⁵. Este tabaco, así como algunos cueros (65.797 unidades) y la lana de vicuña (14.775 libras) embarcados por los Oficiales Reales a partir de 1755 reflejan la política instaurada lentamente desde 1743 (al mismo tiempo que una serie de reformas más o menos osadas) por el Marqués de la Ensenada, quien quería que la Real Hacienda saliera de su papel pasivo en el comercio de Indias (reducido al control y la percepción de derechos) para convertirla en uno de los actores privilegiados.¹⁶ Esta política sobrevivió con altibajos a la cábala que expulsa del poder a la Ensenada en 1754.

Los otros productos exportados por cuenta de particulares (además de los cueros al pelo y de la lana de vicuña) interesan más como reveladores de la extensión de la red comercial cuyo punto de contacto con el Atlántico era el Río de la Plata que por su valor o su volumen. Si se dejan de lado las producciones propias del Río de la Plata (o las que podrían serlo), como la lana de oveja, el sebo y las crines de caballo, es posible intentar explicar por qué un determinado bien aparece en las cargazones de retorno en un momento u otro.

En conjunto, los bienes presentes en registros de los navíos confirman los puntos extremos de las rutas: Chile, Paraguay y el Alto Perú. El único producto que sorprende un poco es el cacao, en algunas oportunidades identificado como procedente de la región de Moxos. Se advierte que los envíos de producciones americanas variadas aparecen o se transforman en relativamente regulares una vez pasada la mitad del siglo XVIII. Ello no se puede explicar por la existencia de una prohibición anterior, ya que desde el *Proyecto* de 1720 la puerta estaba abierta. Tales envíos pueden dar testimonio de la existencia de una primera etapa de participación de ciertas zonas en el circuito de intercambios que llevaban al Río de la Plata: tal podría ser el caso del cacao, o de las zonas productoras de estaño y cobre en el Alto Perú y Chile. También pueden mostrar el efecto de las novedades o requerimientos de la moda, como la presencia de pieles de "tigre" (seguramente pumas).

¹⁴ En total, 761.337 libras entre 1755 y 1778. Fernando Jumar (2000), Cuadro I, Anexo 3 (Capítulo V), Vol. II, 2ª sección, p. 916.

¹⁵ 13.913 libras entre 1761 y 1765. Fernando Jumar (2000), Cuadro I, Anexo 3 (Capítulo V), Vol. II, 2ª sección, p. 916.

¹⁶ John Lynch (1991), pp. 155-156.

Las pieles de lobo de mar, el aceite de María y las barbas de ballena que aparecen en los años 1770 muestran la anexión de las islas Malvinas a la provincia de Buenos Aires (1771) y el aumento de la presencia española en las costas patagónicas. Los colmillos de elefante de la primera mitad del siglo XVIII seguramente se relacionan con el tráfico de esclavos.

En suma, si se aplican a algunos de estos bienes el mismo razonamiento que se planteó para la desaparición progresiva de la lana de vicuña pero en sentido inverso, las producciones americanas podrían mostrar el momento en que algunas regiones se vinculan con el mercado rioplatense. Se estaría, entonces, ante un momento en el cual los comerciantes deben aceptar como medio de pago las producciones locales de los mercados sobre los cuales comienzan a hacer sentir su presencia. En conjunto, parecería que lo que constituye el nudo central del circuito de intercambios y de regiones efectivamente vinculadas al Río de la Plata de modo durable, más allá de la pertenencia a la Monarquía Española, data de antes de las novedades administrativas del último cuarto del siglo XVIII.

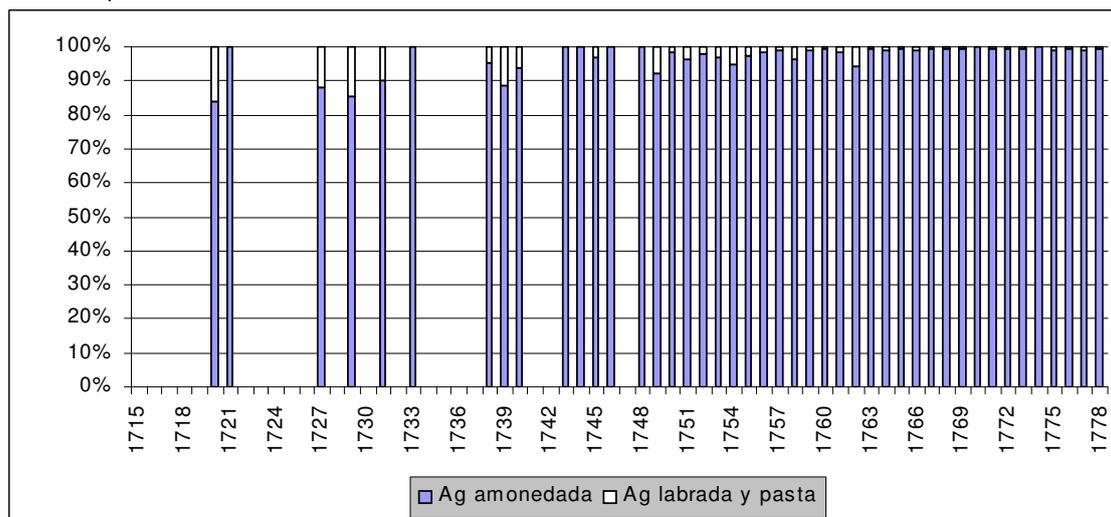
Por su parte, los envíos de metales preciosos también pueden ofrecer algunas indicaciones al respecto. Evidentemente, no es necesario hacerse muchas preguntas sobre el origen de la plata embarcada, aunque no estaría demás tener más datos sobre la producción extra-potosina y en particular sobre la que parece haber existido (¿en ínfimas cantidades?) en Mendoza.¹⁷ En algún momento manejé como hipótesis que la presencia de envíos bajo la forma de plata labrada y en pasta podría reflejar distintos momentos de la circulación monetaria; el Gráfico 3 muestra que si ello fuera así, no habría habido problemas de ese tipo que hubieran obligado a desatesorar vajilla y lingotes para mantener el ritmo de las transacciones. De todos modos, no deja de ser notorio que tienden a desaparecer aunque siempre se está ante una participación porcentual de los envíos en plata labrada y en pasta muy baja: ¿podrá deberse a la mayor capacidad de los comerciantes rioplatenses para exigir que los pagos sean hechos en buena moneda?

El oro puede ayudar a seguir el ritmo de la intensificación de contactos entre el Río de la Plata y Cuyo, y a través de esta región con Chile. Como se ve en el Gráfico 4¹⁸, si esta suposición fuese correcta, aunque el oro está presente en los registros desde los años 1720, los contactos con Cuyo se habrían vuelto regulares y cada vez más significativos desde fines de los años 1730 (a pesar de la caída entre 1759 y 1771).

¹⁷ Ricardo Levene (1952), T. II, p. 162, comenta la existencia de proyectos para intensificar la producción de plata de Uspallata y la de oro de San Luis luego de la creación del Virreinato del Río de la Plata. Conocer mejor esas explotaciones podría permitir refinar o reforzar la idea de la relativa independencia de los comerciantes rioplatenses con respecto al Alto Perú para obtener plata. Ciertamente, no se trataría de plata acuñada, sino en pasta y labrada e imagino que la mayoría de la producción de Uspallata (sea cual fuere su importancia) no debía circular legalmente.

¹⁸ En el Gráfico 4 se excluyeron 1.067.946 pesos 3 reales 8 maravedíes en distintas especies de oro para que las variaciones anteriores fueran más visibles. Este envío excepcionalmente alto no puede reflejar la reorientación institucionalizada de los flujos comerciales entre Cuyo y el Río de la Plata fruto del Auto de libre internación del virrey Cevallos (1777). Tal vez guarde alguna relación con la conquista de Colonia del Sacramento, pero en los registros no se indica en ningún caso que las sumas registradas en pesos de a 8 reales procedan de x cantidades de monedas portuguesas.

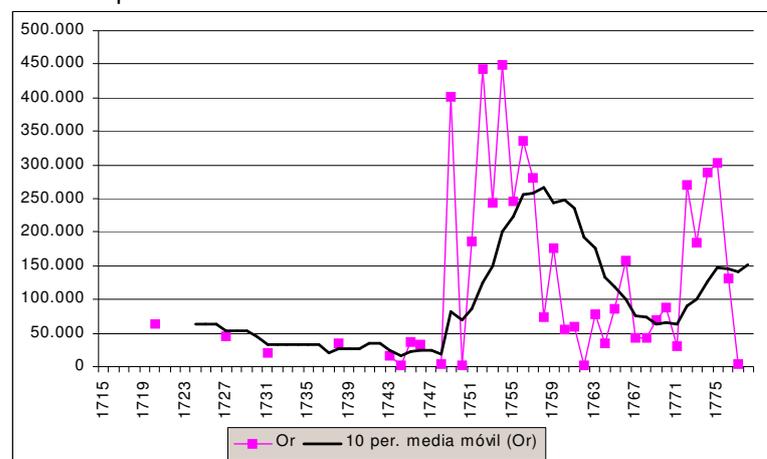
Gráfico 3. Comparación entre los envíos de plata amonedada y plata labrada y en pasta. Cuentas particulares. 1715-1778



Fuente: ídem Cuadro 1.

En suma, si bien hay una alta dosis especulativa en lo expuesto hasta aquí, parece posible sugerir que a través de las exportaciones se puede seguir la expansión de la red comercial que tuvo por centro al Río de la Plata. Si esta especulación fuese acertada, la reciente incorporación de los mercados lejanos de lo que

Gráfico 4. Salidas de oro amonedado, en pasta y labrado. 1715-1777. En pesos de a 8 reales



Fuente: Fernando Jumar (2000), ídem Cuadro 3.

llegó a ser el extremo norte del Virreinato del Río de la Plata podría explicar la relativa facilidad con que Buenos Aires hizo el duelo de su pérdida con posterioridad a 1810. Del mismo modo, la antigua y sólida integración de la Banda Oriental explicaría por qué su separación fue tan resistida.

Por otra parte, el número de navíos

que circularon por el circuito legal español, la influencia de las guerras de la Monarquía o de las reformas administrativas reenvían a la historia del conjunto hispano o a la de las intencionalidades del poder central más que a la que me interesa acercarme. Seguir el ritmo de las llegadas de navíos de registro al Río de la Plata y calcular la media de los valores de los cargamentos de retorno o *jugar* con las posibles toneladas de mercaderías transportadas en los viajes de ida, por ejemplo, puede servir para medir el éxito de los esfuerzos de la administración central para limitar los fraudes, pero sólo si se cuenta con informaciones para el resto del tráfico mercantil. Comparar los valores de los cargamentos de retorno pertenecientes a las cuentas particulares y de la Real Hacienda para hacer deducciones la fuerza del Estado español en América podría confundir. Sólo se vería lo que pasa al interior del sistema español y no se tomarían en cuenta, por ejemplo, 6.400.000 pesos pertenecientes a la Real Hacienda que llegaron a Es-

paña vía Colonia del Sacramento-Río de Janeiro-Lisboa en las flotas de 1747 y 1749¹⁹, suma que representa poco más que el doble que el total obtenido para esa cuenta entre 1715 y 1778 según la navegación española. Pero nada de todo ello revelaría la participación real del Río de la Plata en el comercio atlántico.

A pesar de lo expuesto en el párrafo anterior, no resulta inoportuno preguntarse qué pueden significar dentro del conjunto hispano los poco más de 58 millones de pesos (en metales y *frutos*) que salieron del Río de la Plata hacia España por el circuito legal español. Para hacerlo, podría intentar comparar “mis” cifras con las series existentes para el conjunto de la Carrera. Pero resultará más homogéneo utilizar una de esas series dejando de lado, por ahora, mis resultados.

A pesar de las distancias que tomo respecto de los datos presentados por Antonio García-Baquero González (1996)²⁰, sus series pueden ser utilizadas a modo de indicador de tendencias.

Los Cuadros 2 y 3 presentan las llegadas de metales preciosos a Andalucía según el autor mencionado, organizadas por décadas y en función de las regiones americanas de salida (siguiendo las unidades administrativas de la segunda mitad del siglo XVIII). De modo general, el cuadro no presenta ninguna sorpresa. Nueva España provee la mitad de los metales preciosos y la evolución de los porcentajes de las otras regiones muestran el fin de los galeones y la distribución consecuente de una parte de los tesoros que hasta 1739 llegaban desde Nueva Granada. Si se miran las cifras absolutas se pueden observar los efectos de la guerra sobre la navegación española. Después del crecimiento posterior a las paces de Utrecht, los años 1739-1748 acusan el golpe de la guerra “de la oreja de Jenkins” (que tuvo por teatro a los territorios del norte); el aumento espectacular de la década siguiente seguramente refleja en gran parte el retorno de la paz. Las dos décadas posteriores parecen mostrar un tráfico “normal” y no parece inútil observar que la tendencia es de crecimiento aunque moderado. La distribución de los envíos entre las regiones es más importante que el crecimiento en sí (si se excluye Nueva España). Esto no hace más que reflejar la desaparición de los galeones aún cuando se restablecen las flotas de Nueva España, como es sabido, en 1754.

¹⁹ Michel Morineau (1985), Tableau 58, p. 385. Este gran envío perteneciente a la Real Hacienda española seguramente retuvo la atención de los informantes de las *gazettes hollandaises* y por ello lo aislaron de la masa de caudales transportados por las flotas brasileñas. Pero además de ese caso sin duda excepcional, pudo haber habido otros muchos envíos por cuenta de la Real Hacienda española utilizando el circuito Colonia del Sacramento-Brasil-Lisboa. Los caprichos de la conservación de documentos portugueses permitió conocer uno de ellos. En 1751 el gobernador de Colonia del Sacramento, Luís Garcia de Bivar, informaba a sus superiores que había podido capturar a quienes habían robado 2.000 de los 56.000 pesos que el gobernador de Buenos Aires había entregado a su predecesor en noviembre de 1748 para que sean enviados a Lisboa para ser entregados al embajador de la corte española por ser pertenecientes al rey de España. (AHU, Río de Janeiro, Caixa 57, nº 15.167 a 15.171). ¿Cuántos otros casos hay como este de “pequeños” envíos por cuenta de la Real Hacienda a través del circuito portugués?

²⁰ Fernando Jumar (2000), Capítulo V.1.2.2.: “Les totaux obtenus comparés à ceux d’autres historiens”, Vol. I, 2ª sección, pp. 402-437.

Cuadro 2. Distribución de los metales preciosos llegados a España según A. García-Baquero González (1996) reagrupados por puerto de origen. Valores absolutos

Años	Nva España	Cuba	Nva Granada	Guatemala	Venezuela	Perú	R. de la Plata	S/d	TOTAL
1719-1728	51.450.824	6.799.059	9.249.729	3.813	148.945	1.180.496	4.946.017	3.600.000	77.378.883
1729-1738	48.794.302	13.118.508	41.057.925	18.401	862.837		921.834	88.311	104.862.118
1739-1748	39.519.861	2.713.697	772.123	160.377	635.317	3.810.765	3.850.368	3.000.000	54.462.508
1749-1758	117.264.793	5.711.157	24.740.510	3.049.582	748.392	32.103.126	11.524.652	7.102.900	202.245.112
1759-1768	72.517.466	10.573.826	7.518.556	517.060	347.980	45.563.132	11.099.883	400.000	148.537.903
1768-1778	65.051.163	24.199.581	14.084.104	1.966.388	417.570	44.712.294	13.539.266		163.970.366
TOTAL	394.598.409	63.115.828	97.422.947	5.715.621	3.161.041	127.369.813	45.882.020	14.191.211	751.456.890

Cuadro 3. Distribución de los metales preciosos llegados a España según A. García-Baquero González (1996) reagrupados por puerto de origen. Porcentajes

Años	Nva España	Cuba	Nva Granada	Guatemala	Venezuela	Perú	R. de la Plata	Sans diff	TOTAL
1719-1728	66,49%	8,79%	11,95%	0,005%	0,19%	1,53%	6,39%	4,65%	100,00%
1729-1738	46,53%	12,51%	39,15%	0,02%	0,82%		0,88%	0,08%	100,00%
1739-1748	72,56%	4,98%	1,42%	0,29%	1,17%	7,00%	7,07%	5,51%	100,00%
1749-1758	57,98%	2,82%	12,23%	1,51%	0,37%	15,87%	5,70%	3,51%	100,00%
1759-1768	48,82%	7,12%	5,06%	0,35%	0,23%	30,67%	7,47%	0,27%	100,00%
1768-1778	39,67%	14,76%	8,59%	1,20%	0,25%	27,27%	8,26%		100,00%
TOTAL	52,51%	8,40%	12,96%	0,76%	0,42%	16,95%	6,11%	1,89%	100,00%

Los porcentajes correspondientes al Río de la Plata se tornan interesantes en comparación con los del Perú. La navegación comercial directa al Perú (prohibida salvo rara excepción y evitada hasta la anulación definitiva de los galeones de Tierra Firme y sus ferias en 1739), muestra claramente que los flujos controlados por Lima eran de importancia. Su participación en los envíos de metales preciosos, aunque lejos de Nueva España, ocupan el segundo lugar. Esta participación, posibilitada por la expedición de navíos de registro principalmente en dirección de El Callao, se duplica de una década a otra a partir de 1739 para estabilizarse en torno a un 30% en la última década antes de la promulgación del Reglamento de Libre Comercio. De una manera casi demasiado perfecta, esas cifras muestran el nacimiento de una ruta de comercio marítimo entre España y las costas del Perú, su crecimiento y lo que parece constituir su equilibrio.

Si se comparan esas cifras con las que A. García-Baquero consigna como llegadas desde el Río de la Plata, desde siempre independientes de flotas y galeones, se ve que los envíos desde allí no tuvieron grandes variaciones, excepción hecha de la década 1729-1738. Ante estos datos no parece exagerado preguntarse si el fin de los galeones y el nacimiento de la ruta directa hacia el Perú no pudieron haber tenido como efecto la anulación de lo que podría haber sido un crecimiento sostenido de los envíos hechos desde el Río de la Plata. Sin embargo nada permite afirmarlo. Contrariamente a lo que se suele pensar, si tal cosa fuera posible, el monopolio y los convoyes tradicionales habrían permitido que la ruta del Río de la Plata fuera cada vez más importante dentro del circuito español. Algunos elementos confirmarían esta lectura. Las licencias de navegación comercial en dirección del Río de la Plata que fueron concedidas hasta fines de los años 1740 permitían la *internación* de bienes hasta el Alto Perú. En 1748 el virrey, Conde de Superunda, prohíbe la continuación de los negocios en curso del comercio rioplatense en ese mercado²¹ y con posterioridad las nuevas licencias acordadas en España sólo autorizan el comercio en las provincias de Buenos Aires, Tucumán y Paraguay. Por otro lado, desde que en Buenos Aires se supo de la interrupción provisoria de los galeones, los comerciantes y el Cabildo creyeron que el Río de la Plata podría transformarse en el nuevo destino de los convoyes

²¹ El gobernador de Buenos Aires, José de Andonaegui, muestra conocer mejor que el virrey los mecanismos de la circulación y extiende la prohibición a las provincias de Tucumán y Paraguay. Esto origina las correspondientes protestas de los comerciantes instalados en Buenos Aires en donde llegan a exponer, sin tapujos, que lo que no se permita legalmente se hará por otros medios. AGN, IX-43-1-2-5.

que alimentarían el comercio de todo el Virreinato del Perú. Esto los lleva a ensoñar con la llegada de una edad de oro. Los *Acuerdos* del Cabildo porteño conservan el eco de lo que parecía ser (para los porteños) un proyecto que se estaba considerando seriamente en España: convertir al río en el punto extremo americano de los galeones, Montevideo serviría de puerto de amarre y primera descarga y en Buenos Aires se realizaría la feria.

En mi opinión, esa probable “condena” al no-crecimiento de los flujos españoles oficiales del comercio en dirección del Río de la Plata y el modo como se organizó la circulación en los espacios americanos a partir de la prohibición de la *internación* tuvo grandes consecuencias en la organización del espacio de lo que sería en 1777 el Virreinato del Río de la Plata.

Ahora bien, más allá de lo que los datos aportados por A. García-Baquero puedan sugerir sobre la inserción del Río de la Plata en el conjunto de la Carrera de Indias, tal vez resulte de alguna utilidad analizar con algún detalle mis propias informaciones sobre los cargamentos de retorno de las embarcaciones presentes en el Río de la Plata que circularon por dentro y por fuera del circuito legal español entre 1715 y 1778.

3. LAS EXPORTACIONES DEL RÍO DE LA PLATA, 1715-1778

A pesar de que no es posible exponer informaciones completas sobre las exportaciones realizadas por el Río de la Plata, puedo presentar los datos en mi posesión con la esperanza de brindar una imagen de conjunto. Se trata entonces de poner lado a lado las informaciones provenientes de los registros de navíos del circuito español, de la navegación inglesa por cuenta de la South Sea Company y del circuito portugués²². Tengo en cuenta que voy a relacionar informaciones de naturaleza desigual: datos surgidos de documentos fiscales y de registros de navíos para el caso español y el de la South Sea Company; cartas e informes de los gobernadores de Colonia del Sacramento para el caso portugués así como la correspondencia consular francesa y las *gazettes* de Michel Morineau (que aquí muestran claramente todo su valor en tanto que sustitutos ante las lagunas de información oficial²³).

Los registros de navíos dan el detalle de los cargamentos legalmente exportados por los puertos españoles del Río de la Plata y los totales obtenidos corresponden a la adición de lo declarado en cada una de las *partidas de registro*. En los pocos casos en que este documento no pudo ser utilizado se recurrieron a

²² En 1715, al tiempo que se instala la factoría de Buenos Aires de la South Sea Company, se levanta la de la Compagnie de Guinée et de l'Assiento y termina el breve –pero intenso– período durante el cual los franceses controlaron los flujos del comercio rioplatense. Fernando Jumar (2000), Capítulo III.4: “Le commerce français dans le Río de la Plata jusqu’à la fin de la Guerre de la Succession d’Espagne”, Vol. I, 1ª sección, pp. 237-287. Por otra parte, las condiciones de las paces de Utrecht (además de conceder a los británicos el Tratado de Asiento), establecen como es sabido la restitución de Colonia del Sacramento a los portugueses, que se efectivizará en noviembre de 1716.

²³ Contrariamente a una imagen muy difundida, seguramente producto de una lectura rápida de las *Incroyables gazettes...* de Michel Morineau, en muy pocos casos las informaciones revelan fraudes y contrabandos. M. Morineau repite en varios pasajes de su libro que las estimaciones oficiosas de las publicaciones periódicas que consulta se refieren siempre a los tesoros legalmente embarcados (a los registros), a veces con correcciones, pero sin que se pueda concluir que en todos los casos se incluye lo no-registrado. Es más, cuando las *gazettes* informan sobre metales preciosos llegados sin registrar el hecho es especificado en la noticia. Así, la ventaja de las *gazettes* es la de ser una fuente más completa que las *relaciones* de la Casa de la Contratación (los resúmenes de los cargamentos) utilizados por Pierre y Huguette Chauny y todos cuantos siguieron su ejemplo. Michel Morineau (1985), pp. 45-49, 221-224, 312-313, 353-354.

fuentes de sustitución (resúmenes de los cargamentos realizados por los maestros de los navíos, detalle de la descarga en España y de la entrega a los interesados elaborados por los Oficiales Reales de la Casa de Contratación). Como se mencionó, se presentan datos provenientes de 248 de los 256 navíos identificados para el período.

Cuadro 4. Metales preciosos exportados. Navegación española (cuentas particulares y Real Hacienda), inglesa y portuguesa. 1716-1778. En pesos de a 8 reales.

Período	Navegación española	South Sea Company	Navegación portuguesa	TOTAL pesos
1716-18				
1719-21	1.742.035			1.742.035
1722-24		84.500	3.000.000	3.084.500
1725-27	739.512			739.512
1728-30	20.992			20.992
1731-33	1.144.243	60.158	88.311	1.292.712
1734-36		322.000		322.000
1737-39	1.749.559	189.341		1.938.900
1740-42	2.660		200.000	202.660
1743-45	1.656.721			1.656.721
1746-48	844.155		9.188.275	10.032.430
1749-51	3.378.294		1.522.000	4.900.294
1752-54	4.239.487		214.285	4.453.772
1755-57	4.310.253		146.664	4.456.917
1758-60	2.948.127		700.000	3.648.127
1761-63	1.754.147		2.000.000	3.754.147
1764-66	5.373.670		800.000	6.173.670
1767-69	4.018.845		146.000	4.164.845
1770-72	5.453.372			5.453.372
1773-75	4.661.206			4.661.206
1776-78	6.477.088			6.477.088
Total	50.514.373	655.999	18.005.535	69.175.900

Fuente: Fernando Jumar (2000), Navegación española: Cuadros A a I, Anexo 3 (Capítulo V), Vol. II, 2ª sección, pp. 850-916. Navegación portuguesa: Cuadros 7 y 9, Vol. I, 1ª sección, pp. 328 y 370 y nota 494 p. 329. Navegación inglesa: Cuadros A y D, Anexo 2 (Capítulo V), Vol. II, 1ª sección, pp. 806-807 y 840-841.

Los datos correspondientes a la navegación inglesa provienen de las *cartas-cuenta* de los Oficiales Reales de Buenos Aires²⁴, que completan (y en algunos casos corrigen) los cuadros presentados por Elena F. S. de Studer (1984[1958]). El trabajo de Victoria Ann Sorsby (1975) muestra que poco se puede esperar de los archivos ingleses para mejorar estas informaciones. Entre 1715 y 1738 se presentaron ante las autoridades españolas del Río de la Plata 55 embarcaciones inglesas; 54 de ellas iniciaron –al menos– sus viajes de regreso a Europa y se tienen datos sobre los cargamentos de retorno para 45.²⁵

Las fuentes portuguesas permiten conocer las cantidades de cueros exportados legalmente en navíos portugueses salidos de Colonia del Sacramento.²⁶ La correspondencia consular francesa y las informaciones de las *gazettes hollandaises* revelan algunas llegadas a Lisboa de pesos españoles a bordo de las flotas brasileñas.

Aunque se pueden tener dudas sobre al origen de esos pesos, no resulta exagerado suponer que en su gran mayoría provenían del Río de la Plata. Además, y aún si se quiere pensar que los datos obtenidos corresponden al total de los metales preciosos “españoles” llevados a Europa a bordo de navíos portu-

²⁴ Se trata de los balances anuales de los libros de las Cajas Reales.

²⁵ Fernando Jumar (2000), Cuadros A y D, Anexo 2 (Capítulo 5), Vol. II, 1ª sección, pp. 806-807 y 840-841.

²⁶ No fue posible encontrar ni en Portugal ni en Brasil algo que se asemejara a los registros de navíos españoles u otras documentaciones fiscales que permitieran conocer el movimiento naval de Colonia del Sacramento. Las explicaciones recibidas para tal ausencia van desde la humedad tropical hasta el terremoto de Lisboa de 1755, pasando por la célebre política del *sigilo* portugués y un incendio de la Alfândega de Lisboa a fines del siglo XVIII.

gueses, es necesario tener presente que una parte importante de los que salieron por Colonia del Sacramento no debió llegar a Europa: puede haber sido conservada en Brasil o haber sido enviada hacia destinos distintos que Portugal (Gran Bretaña, Oriente o África). Las dudas que plantean esos metales se relacionan más con el tipo de tráfico que revelan que con el problema de su llegada a Portugal.

En algunos casos se puede demostrar que esos metales preciosos tomaron la ruta Colonia del Sacramento-Brasil-Lisboa de modo legal (desde el punto de vista español)²⁷ lo que no

permite afirmar que la información obtenida sobre la navegación portuguesa revela el contrabando practicado en el Río de la Plata. Pero se puede admitir, como lo hacía la Corona portuguesa, que esos caudales provenían en gran parte de intercambios ilegales desde el punto de vista de los vecinos españoles. De allí la orden dada en 1760 para que la conocida política del *sigilo* aplicada por Portugal desde tiempos del príncipe Enrique el Navegante, ocultase también las informaciones sobre los pesos españoles llegados a Lisboa en las flotas brasileñas.²⁸

No hay que olvidar que todas las cifras que se presentan aluden a mínimos probables y que una parte – seguramente importante- de las informaciones que pueden mostrar la extensión real de los intercambios realizados en el Río de la Plata debe encontrarse en alguna sección de los archivos que visité. A pesar de los varios caminos recorridos para dar caza al comercio ilegal, éste logró escapárseme.²⁹

Cuadro 5. Cueros exportados. Navegaciones española (cuentas particulares y Real Hacienda), portuguesa e inglesa. En unidades. 1716-1778

Período	Navegación Española	South Sea Company	Navegación portuguesa	TOTAL Unidades
1716-18	5.300	109.013		114.313
1719-21	24.266	5.000	19.750	49.016
1722-24		76.682	213.440	290.122
1725-27	31.076	81.046	213.439	325.561
1728-30	6.252	20.971	148.019	175.242
1731-33	30.440	35.500	321.290	387.230
1734-36		5.918	39.665	45.583
1737-39	36.036	18.700		54.736
1740-42				
1743-45	74.002			74.002
1746-48	36.011		80.000	116.011
1749-51	175.822			175.822
1752-54	138.664			138.664
1755-57	186.737			186.737
1758-60	108.553		96.000	204.553
1761-63	92.510			92.510
1764-66	213.080			213.080
1767-69	271.298			271.298
1770-72	512.740			512.740
1773-75	686.714		19.630	706.344
1776-78	678.741			678.741
Total	3.308.242	352.830	1.151.233	4.812.305

Fuente: ídem Cuadro 4.

²⁷ Además de los envíos realizados por cuenta de la Real Hacienda (cfr. p. 12 y nota 19), también en ciertas ocasiones los particulares obtenían licencias para sacar caudales y cueros por Colonia del Sacramento. Por ejemplo, José de Villanueva Pico y José Bayo Ximénez obtienen permiso para enviar por la ruta Colonia del Sacramento-Río de Janeiro-Lisboa 290.000 pesos y 200 marcos de plata labrada para que los armadores de la expedición del navío «Reyna de los Angeles, Santa Ana y Almas» pudieran hacer frente a sus obligaciones ante la demora que tomaba el barco en regresar a Europa (AGN, 43-2-4, expte. 3).

²⁸ Michel MORINEAU, 1985, p. 159, nota 43.

²⁹ Además, tampoco puedo afirmar que he recuperado toda la información sobre la circulación legal. Además de metales preciosos y frutos circulan valores bajo la forma de obligaciones sobre las que sólo sé que existían y que podían representar sumas elevadas. Al menos eso indica el único caso en el cual (por una razón

El Cuadro 4 es una recapitulación de los datos expuestos en distintos capítulos de otro trabajo en relación con los metales preciosos salidos por el Río de la Plata. Las lagunas de información no fueron completadas por medio de algún tipo de cálculo ya que, sobre todo en los casos de las navegaciones portuguesa e inglesa, parece irracional intentar buscar algún tipo de regularidad. Gran parte de los intercambios dependen de la oportunidad, de la vida accidentada de Colonia del Sacramento, de las actitudes frente al tráfico de los diferentes gobernadores y otros funcionarios españoles del Río de la Plata. Tampoco se puede suponer una misma capacidad de negociación en el Río de la Plata a lo largo del todo el período. La imagen que se podría obtener en este caso mediante correcciones estadísticas sería tan defectuosa como si no se lo intenta.

Los datos relativos a las exportaciones de la South Sea Company son extremadamente pobres. Es imposible creer que las sumas expuestas –que son las que los directores de la factoría de Buenos Aires quisieron declarar- corresponden a la realidad. Pero son las únicas disponibles. De los 55 navíos ingleses que se presentaron en Buenos Aires, 52 transportaron 14.973 esclavos (o 11.418 piezas de indias) que sobrevivieron a la travesía y a los 15 primeros días en Buenos Aires. Si se realiza un cálculo grosero, se puede suponer que esos esclavos habrían podido representar en el mercado unos 2.994.600 pesos. Estimando precios para los *frutos* exportados por los ingleses se les puede atribuir un valor de unos 579.892 pesos, los cuales sumados a los 655.999 pesos declarados dan un total de 1.235.891 pesos que cubrirían el 41% del hipotético valor de los esclavos introducidos. Si por otra parte se tiene en cuenta la abundante literatura sobre el contrabando realizado por los ingleses y los otros tráficos legales además de la venta de esclavos, es fácil deducir que los datos expuestos distan mucho de ser completos.

Sin embargo me interesa acercarme al funcionamiento del complejo portuario que existió en el Río de la Plata durante buena parte del siglo XVIII, más que a la exactitud de la cifra. Sus mecanismos, las estrategias desplegadas por los diversos actores participantes para alcanzar sus objetivos respectivos y los posibles efectos perversos generados, intentar encontrar la unidad que tenía el Río de la Plata antes de que se transformase en una frontera internacional.

Los datos sobre los cueros pueden dar una idea más precisa sobre el ritmo de las exportaciones, ya que eran más visibles (o más difíciles de ocultar) que los metales. Una vez más, las fuentes para el circuito portugués son parcas, pero más generosas que con respecto a los metales preciosos. Otro tanto ocurre con las fuentes españolas que permiten conocer las exportaciones de cueros inglesas. El Cuadro 5 presenta los datos obtenidos. En los tres casos (las navegaciones española, inglesa y portuguesa) se trata de informaciones procedentes de fuentes fiscales y la mejor opción que se presenta es la de trabajar con la cantidad de

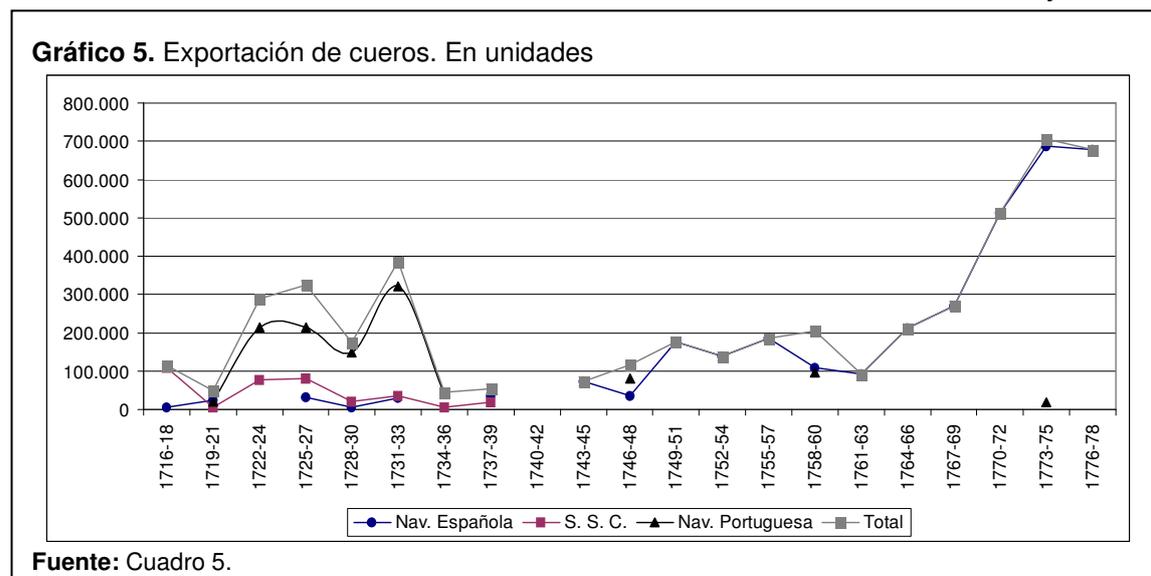
desconocida) el contenido de los “pliegos” enviados por los particulares es detallado a la llegada a España. Se trata del *registro de pliegos* del navío «San Juan Evangelista» (1764) y en él se consigna que Domingo de Vea Murguía recibió una libranza contra el Consulado de Cádiz por valor de 53.144 pesos 5 reales y que otro tanto sucedió con Pedro Ignacio Cevallos, pero por 5.000 pesos (AGI, Contratación 2743). Sobre este tipo de transferencia de fondos sólo he podido imaginar su origen: la acumulación en España de beneficios por la venta de cueros pertenecientes a comerciantes instalados en el Río de la Plata y cuyo monto podría ser utilizado para saldar deudas emergentes de la compra de mercaderías o para hacer llegar a sus propietarios las partes que les correspondían por las ventas a comisión.

cueros y no con los precios, ya que desconocemos casi por completo su valor en Colonia del Sacramento. Tampoco aquí se realizaron estimaciones³⁰.

Se tienen datos bastante completos para el período 1716-1739. La primera conclusión que se puede extraer es que cualquier análisis basado exclusivamente en las fuentes españolas sería altamente deficiente, sólo basta observar el Gráfico 5.

Es probable que si las fuentes portuguesas fuesen de mejor calidad se vería surgir una cantidad de cueros exportados que confirmaría las hipótesis más optimistas sobre la explotación bovina. Sin embargo, no estoy del todo convencido. La intensidad de las exportaciones realizadas por los portugueses antes de 1739 justifica el apoyo dado por los habitantes de Buenos Aires a la tentativa de desalojo español de 1735-1737. Después de ese desgraciado sitio en teoría los portugueses no habrían podido seguir explotando el *stock* bovino y sus exportaciones de cueros provendrían de compras o trueques con los españoles, al tiempo que las exportaciones realizadas por éstos aumentan. Esto refleja la recuperación del control sobre el ganado de la Banda Oriental además de la desaparición de la navegación inglesa por cuenta de la South Sea Company (en 1738).

En suma, se trate de metales preciosos o de la principal producción local exportada en el Río de la Plata, se confirma la imposibilidad de estudiar el movimiento comercial en el Río de la Plata si no se lo considera en su conjunto. Es



decir, como un espacio acuático y térreo altamente integrado y en el cual funcionaba un complejo portuario compuesto por las ciudades-puerto (Buenos Aires, Colonia del Sacramento y Montevideo) más un número indefinido e indefinible de desembarcaderos clandestinos ubicados principalmente sobre la banda de Bue-

³⁰ Un ejemplo, entre otros, podría ser un cálculo para estimar los cueros exportados ilegalmente a bordo de los navíos españoles. El cálculo se basaría en la capacidad de carga de los navíos (dato accesible en la mayoría de los casos, suponiendo que se cuenta con arqueos fidedignos, a pesar de saberse que frecuentemente no lo son), en el espacio ocupado por los cueros exportados legalmente (dato igualmente accesible, suponiendo que todos los cueros tenían las mismas dimensiones y peso, cosa que no sucedía) y en la presunción de que todos los navíos salieron con sus bodegas y entrepuentes repletos de cueros. Esto último podría deducirse partir de un caso en que tal cosa sucedió y el fraude fue "descubierto" por las autoridades. Aunque interesante y trabajoso de realizar, dicho cálculo no sirve para mucho más para que estimar la capacidad de transporte de cueros de los navíos (y con prevenciones), pero en ningún caso para estimar los cueros exportados por el Río de la Plata.

nos Aires. De este modo, resulta válido preguntarse si el crecimiento brusco de las exportaciones posterior a la creación del Virreinato del Río de la Plata y la aplicación del Reglamento de Libre Comercio no es más que el reflejo de una mejora en la calidad de las informaciones disponibles al concentrarse el tráfico casi por completo en la navegación española. Del mismo modo, es posible preguntarse si ese crecimiento no es más que la continuación, sin violencias, de tendencias existentes desde principios del siglo XVIII pero que no se puede seguir en detalle por falta de informaciones. Los picos que muestran las curvas cuando se dispone de datos, aunque sean aproximativos, para el total de la navegación presente en el Río de la Plata en períodos anteriores a 1778 parecen sugerirlo. En fin de cuentas, cualquier estudio basado en fuentes españolas sólo permite analizar el sistema comercial español y no el comercio en el Río de la Plata.

4. UNA VEZ MÁS, EL COMPLEJO PORTUARIO RIOPLATENSE

La posibilidad de inserción del Río de la Plata en las corrientes del comercio atlántico se debe a la voluntad de los pretendientes al *tesoro americano* y a los medios invertidos para hacer practicable la ruta del Río de la Plata. Esto se traduce en la lenta formación de un complejo portuario del cual formaban parte las ciudades-puerto y un número indefinido de desembarcaderos informales mayoritariamente clandestinos. Los múltiples actores interesados intentaron alcanzar sus objetivos, muchas veces opuestos unos a otros, adaptándose y sirviéndose de las imposiciones geográficas, de la intermitente presencia portuguesa en la Banda Oriental y de las guerras. Necesariamente debieron encontrar puntos de equilibrio para que el objetivo de base, es decir, la exportación de metales preciosos por el Río de la Plata, pudiera ser alcanzado.

Estudiar el comercio ultramarino del Río de la Plata durante los casi cien años que van desde la primera fundación de Colonia del Sacramento (1680) y la acumulación de acontecimientos significativos de los años 1776-1778 (la última expulsión de los portugueses de Colonia del Sacramento durante el período colonial, la creación del Virreinato del Río de la Plata, la liberalización relativa del comercio dentro de los territorios de la Monarquía Española), equivale a estudiar la conformación y funcionamiento de un complejo portuario, siguiendo un proceso en el que se advierten etapas bien definidas a partir de la segunda fundación de Buenos Aires.

De este modo, se distingue una primera etapa entre 1580 y el comienzo del tercer establecimiento portugués en Colonia del Sacramento en 1716. Durante este período los comerciantes rioplatenses y sus interlocutores externos adquieren una serie de experiencias comerciales mientras la elite porteña domina el comercio interior y adquiere una personalidad colectiva bien definida. Durante esta larga etapa, que podría llamarse “formativa”, es posible destacar cuatro fases.

La primera fase comienza con la segunda fundación de Buenos Aires y concluye con el fin de licencias concedidas por la Corona a sus vecinos para que comercien con el Brasil (1580-1618). En este período la población, que aún está instalándose, lucha por sobrevivir en condiciones adversas. El poder central (que acaba de anexar la corona portuguesa), debe aceptar que el puerto de la Santísima Trinidad no puede estar completamente cerrado al comercio, tal como se había establecido en un primer momento.

La segunda fase se inicia con la apertura de la ruta Andalucía-Buenos Aires al comercio legal español por medio de los navíos de registro, y concluye con

la primera instalación portuguesa en la Banda Oriental destinada a durar (1622-1683). Mientras se inicia, cobra vigor y se institucionaliza la navegación comercial española en dirección al Río de la Plata, los contactos con el Brasil se mantienen (se está ante contactos ilegales pero tolerados hasta 1640) y se asiste a la introducción del Río de la Plata dentro de las grandes corrientes del comercio directo, principalmente mediante las arribadas forzosas maliciosas de navíos holandeses.

La tercera fase comprende los 22 años en los que Colonia del Sacramento permanece en manos portuguesas (1683-1705). Se trata del primer esbozo del complejo portuario tal como se lo verá en pleno funcionamiento después de 1716. Por una parte, las arribadas maliciosas en el puerto de Buenos Aires comienzan a disminuir, y por otra, se crean nuevas corrientes de comercio entre Colonia del Sacramento y Buenos Aires controladas por los gobernadores de ambas ciudades.³¹

Finalmente, durante la cuarta y última fase de la etapa “formativa”, el comercio francés llega a establecer un cuasi-monopolio del tráfico ultramarino en el Río de la Plata. Comprende los años de la Guerra de Sucesión de España hasta la aplicación efectiva de los tratados de paz de Utrecht en el Río de la Plata, es decir, hasta la instalación de la factoría de la South Sea Company (1715) y la devolución del sitio de Colonia del Sacramento a los portugueses (1716). La Guerra de Sucesión de España trae como consecuencia el desmantelamiento del naciente complejo portuario cuando los portugueses son expulsados en 1705; al tiempo que se frena la llegada de navíos de registro españoles. Los franceses llegan a disfrutar de un monopolio virtual gracias a las operaciones de la Compagnie de Guinée et de l'Assiento y al comercio directo.³²

Se llega entonces a la segunda etapa, caracterizada por el pleno funcionamiento del complejo portuario rioplatense que comienza con un breve período de ajuste y de puesta en marcha de los mecanismos que lo hacen posible (entre 1716 y mediados de los años 1720). El complejo portuario funciona con sus altibajos hasta los años 1776-1778. Soporta diversas coyunturas relacionadas con las alternancias de funcionamiento y *represalia* de la factoría de la South Sea Company (que nos será restablecida después de la represalia de 1738), y también en función de los roles que, desde Buenos Aires, se asignan a los otros actores rioplatenses. Desde este punto de vista, hay que destacar dos aspectos: el período en el que las autoridades españolas intentan asfixiar Colonia del Sacramento con un sitio y bloqueo (1735-1737) y la aplicación de ciertas cláusulas del tratado de Utrecht entre España y Portugal según una interpretación que salvaguarda los intereses de los habitantes de Buenos Aires.³³ Estos dos elementos marcan la exteriorización de la búsqueda de un punto de equilibrio entre los intereses en conflicto y permiten el crecimiento de las operaciones comerciales en su conjunto³⁴. Ese punto de equilibrio es alcanzado cuando, dentro del complejo portuario, los diferentes actores aceptan cumplir los papeles atribuidos por los poderosos de

³¹ Fernando Jumar (2000), Capítulo III.3: “Le complexe portuaire avorté. Colônia do Sacramento (1683-1705) et le commerce des gouverneurs”, Vol. I, 1ª sección, pp. 213-227.

³² Fernando Jumar (2000), Capítulo III.3: “La guerre de la Succession d'Espagne” y III.4: “Le commerce français dans le Río de la Plata jusqu'à la fin de la guerre de la Succession d'Espagne”, Vol. I, 1ª sección, pp. 227-237 y 237-287 respectivamente.

³³ Fernando Jumar (2000), Capítulo IV: “Colônia do Sacramento et le complexe portuaire rioplatense, 1716-1777”, Vol. I, 2ª sección, pp. 291-373.

³⁴ Fernando Jumar (2000), Capítulo IV.4: “Le point d'équilibre, les cuirs”, Vol. I, 2ª sección, pp. 366-373.

Buenos Aires. A los habitantes de Colonia del Sacramento les corresponderá la tarea de ser los intermediarios entre el río y el Atlántico en todo lo relacionado con la provisión de productos europeos y brasileños destinados a ser comercializados en fraude en los territorios españoles. Pero, sobre todo, deberán abstenerse de explotar los bovinos de la Banda Oriental. Los cueros, junto con los metales preciosos llegados desde el interior español, serán los medios de pago que los habitantes de Buenos Aires utilizarán para equilibrar sus cuentas con los portugueses. Montevideo, por su parte, debe contentarse con ser el puerto de amarraje de los navíos que circulan dentro del circuito legal español y Buenos Aires va a intentar limitar tanto como le sea posible las actividades ganaderas de sus habitantes. Buenos Aires se reserva la mejor parte: la comercialización en los mercados interiores y la explotación de los bovinos sobre las dos bandas del río. Para ello, los poderosos de la ciudad contaban con dos ases mayores. En primer lugar, el simple hecho de haber sido los primeros en estar allí, acumulando a lo largo del siglo XVII preciosas experiencias comerciales que los tornaron capaces de dominar todas las ramas comerciales que podían presentárseles. En segundo lugar, la ciudad era la sede de las autoridades españolas de la región: autoridades que debían cuidarse de tener contra ellas al Cabildo porteño, ya fuera para el buen desempeño de sus funciones como para poder satisfacer sus objetivos económicos personales al margen del marco de la ley.

La mayor interferencia en la apacible vida del complejo portuario es la conquista de Colonia del Sacramento por Pedro de Cevallos, gobernador de Buenos Aires, en diciembre de 1762, pero la ciudad es restituida a los portugueses al año siguiente. En lo que hace al comercio, la conquista no provocó la expulsión de la población portuguesa y sus comerciantes fueron autorizados a agotar sus importantes *stocks* mediante el pago de los derechos correspondientes a la Corona española³⁵. Finalmente, la expulsión de los portugueses en 1777 (por lo que resta de la dominación española)³⁶, desmantela el complejo portuario y rompe el equilibrio alcanzado en la región.

Mientras el complejo portuario funciona, su existencia está signada por la complementariedad entre las ciudades ribereñas creando en el Río de la Plata algo que podría asemejarse a una "zona franca" del comercio internacional gracias a una serie de factores que lo permitieron.

Para comenzar, uno de los factores es la geografía de la región. Luego es necesario tener en cuenta los objetivos de los diversos actores y las posibilidades concretas de realizarlos. En este caso la doble pertenencia de las aguas del río cuando los portugueses están en Colonia del Sacramento cobra toda su importancia, al igual que el lugar ocupado por los comerciantes de Buenos Aires gra-

³⁵ El Libro Real Mayor de las Cajas Reales de Buenos Aires revela que 91 comerciantes de Colonia del Sacramento decidieron quedarse y que presentaron facturas detalladas de las mercaderías en su posesión. Éstas fueron avaluadas por los Oficiales Reales en 804.192 pesos para aplicarles luego una tasa del 45% que arrojó la coqueta suma para la Real Hacienda de 361.886 pesos 5 reales. Además, los habitantes portugueses que permanecieron en Colonia del Sacramento pagaron 6.370 pesos en concepto de derecho de entrada de los 167 esclavos que poseían. AGN, XIII-43-3-3, Libro Real Mayor, 1763.

³⁶ Ello no significa que se interrumpan los contactos comerciales, aunque deben haber perdido intensidad. Simplemente se reactiva la más antigua ruta del contrabando. Cfr. Corcino Medeiro dos Santos (1993), pp. 51-52. Por otra parte, Marcela Tejerina, de la Universidad Nacional del Sur, está por defender o defendió una tesis de doctorado en la se analiza la presencia portuguesa en Buenos Aires entre fines del siglo XVIII y principios del XIX. En muchos casos, las actividades desplegadas por esos portugueses se relacionaban con el comercio clandestino con en Brasil.

cias a su progresiva acumulación de experiencias comerciales y a sus vínculos con los miembros de la burocracia central establecidos en la capital de la provincia. Todos estos factores conjugados se traducen en la búsqueda permanente de un compromiso entre quienes están establecidos en el Río de la Plata quienes llegan del exterior para traficar. Al menos, mientras éstos últimos no juzguen oportuno poner fin a las libertades de los porteños mediante una conquista –o una reconquista.

De este modo, el Río de la Plata se presenta en el siglo XVIII como un espacio que constituye una unidad fuerte. Los hombres supieron aprovechar sus características físicas y su potencial económico pero sin intentar ir más allá: se contentaron con las primeras soluciones dadas por una naturaleza generosa y el mundo de la producción local no se desarrolló por encima de los recursos agrícolas. El comercio aportó el resto y así el Río de la Plata forma parte de un conjunto mayor estructurado en torno de la producción minera altoperuana (y en menor medida, chilena). En el ámbito local, ello alcanzó para asegurar la supervivencia de la mayoría y la fortuna de algunos.

Independientemente de lo que puedan haber sido las intenciones originales de la Monarquía española al momento de la conquista y primera colonización del Río de la Plata, este espacio se transformó en el punto de contacto entre el Atlántico y los mercados interiores de los territorios españoles del sur del Virreinato del Perú. Ello conllevó la inmediata adaptación de la administración y la puesta en marcha de una política que apuntaba a no perder por completo el control de los flujos rioplatenses. Aceptando lo inevitable, la Monarquía española integra al Río de la Plata en su sistema de comercio oficial mediante los navíos de registro y se fija como objetivo primordial no perder el control político de la región. Si esto hubiera sucedido, la Corona habría sufrido pérdidas más importantes con la instalación duradera de otras potencias en el “patio trasero” del complejo minero.

Los Estados rivales de España pusieron en marcha diversas estrategias para forzar la puerta de este espacio, y lo que buscaban era establecer sólidas corrientes comerciales. Mientras les fue posible utilizaron el marco ofrecido por la legalidad española pero cuando ésta constituyó un obstáculo, fue rápida y fácilmente ignorada. Para ello, en los siglos XVII y XVIII las potencias interesadas en el mercado rioplatense no se vieron forzadas a conquistar Buenos Aires ya que encontraron elites bien dispuestas a colaborar con sus objetivos. La instalación de los portugueses en la Banda Oriental obedece además a otras razones, no sólo se trata de la apropiación de flujos comerciales sino también de un proyecto de expansión territorial en América del Sur. Pero cuando las elites locales no pueden continuar en su actitud *colaboracionista* o cuando los actores externos piensan que no pueden hacerlo, franceses o ingleses analizan la posibilidad de sustraer las ciudades rioplatenses a la dominación española. Es el caso de ciertos proyectos franceses de fines del siglo XVIII y, sobre todo, del fracasado intento inglés de 1806 y su segunda ola de 1807.

Por su parte, los rioplatenses no tenían ninguna libertad en la elección de sus interlocutores comerciales: si deseaban actuar por fuera del marco legal español, debían contentarse con aliarse con la potencia comercial que se presentaba en el río. No encontré ningún indicio que me permita afirmar que los rioplatenses hayan emprendido una alguna acción para atraer al mercado a un interlocutor otro que el que se presentaba.

Con todas las precauciones que es necesario tomar, cuando se trata de explicar las estrategias de franceses e ingleses en el Río de la Plata y sobre todo, el papel de las elites locales, no puedo dejar de pensar en las hipótesis de Ronald Robinson y John Gallagher³⁷ relativas al imperialismo europeo del siglo XIX. No es imposible que las experiencias adquiridas a lo largo del siglo XVIII hayan permitido llegar a ese “*imperialism of free trade*” propuesto por ellos. Mediante la colaboración activa de las elites locales, portugueses, franceses e ingleses llegaron a participar de un mercado que les estaba institucionalmente cerrado, aunque en el siglo XVIII aún no se está frente a una relación de fuerzas volcada por completo a favor de las potencias europeas. A pesar del hecho de que los rioplatenses no podían dejar de colaborar con los objetivos de los comerciantes no-hispanos si querían violar la legalidad española, la apuesta no estaba ganada de antemano por los franceses o los ingleses. En última instancia, el comercio local podía contar con la protección brindada por la pertenencia a la Monarquía española y erigirse en defensor del monopolio para poner algún freno a los avances de los interlocutores comerciales que quisieran ocupar más espacios que los que los rioplatenses les quisieran ceder.

Los habitantes españoles del Río de la Plata se auto-perciben como súbditos españoles y lo que es más importante, logran ser tratados como tales por su rey, independientemente de los cambios que se operan en España a lo largo del siglo XVIII que tienden a considerarlos como habitantes de colonias. En ese contexto traté de comprender sus estrategias para insertarse en las corrientes del comercio atlántico. El contrabando no es un acto de resistencia y los contrabandistas no son proto-héroes de la Independencia, sino individuos que hacen malabares con el marco institucional para satisfacer sus objetivos personales, como en toda sociedad y en todo tiempo.

El concepto de ‘corrupción’ se aplica al estudio de las realidades americanas del siglo XVIII con el contenido que tiene actualmente. En el siglo XVIII pude detectar que el límite de tolerancia para los actos que hoy se relevan de corrupción era diferente. Mientras la Corona reciba su parte, los individuos son enjuiciados por cometer *excesos*, pero no por el hecho mismo de aceptar *regalos* que tienen como efecto la suspensión temporaria de las disposiciones reales en cuanto al comercio. Aparentemente no hay enjuiciamientos si no se va más allá de un cierto límite, que no llego todavía a definir. Poder hacerlo significaría saber lo que la Real Hacienda consideraba como el mínimo aceptable que las tasas sobre el comercio rioplatense debían producir. Un “corrupto” en el siglo XVIII, entonces, es quien sobrepasa los límites, pero no quien acepta coimas.

Por otra parte, no registré la aparición del término ‘corrupción’ en los documentos. En los asuntos comerciales, lo que habitualmente se identifica como corrupción era designado como “terribles excesos” o “escándalos” y de una manera más significativa, quienes se veían enjuiciados por tales actos obtenían la anulación del proceso o la gracia de las penas mediante la negociación de un *indulto*. El monto del *donativo* dado para la obtención del indulto puede ser interpretado como la transferencia a la Corona de una parte de los beneficios obtenidos hasta alcanzar ese mínimo aceptable que era mucho menor de lo que la Real Hacienda habría podido obtener si se hubieran respetado al pie de la letra las disposiciones

³⁷ Ronald Robinson y John Gallagher (1967[1961]) y John Gallagher (1982[1953]).

reales. Otro término aparece frecuentemente en los documentos para referirse a estos delitos: 'desorden'. El modo en que es utilizado me hizo pensar en los contenidos religiosos de la concepción del poder en el Antiguo Régimen. En textos tales como el Catecismo de la Iglesia Católica Apostólica Romana el término es empleado para designar lo que también se conoce como el pecado. El individuo puede tener conductas "ordenadas" o "desordenadas", queda entonces por precisar en qué grado una conducta desordenada constituye una ofensa, de qué tipo de ofensa se trata, la pena incurrida y el modo de redimirse o de obtener el perdón.

A través de los indultos el medio comercial y los funcionarios se redimían del irrespeto de las leyes comerciales del mismo modo que en otro contexto la confesión, la penitencia y los mil mecanismos de las indulgencias hacen entrar en el orden a aquél que se había desviado. La compra de un indulto pierde el carácter excepcional que tuvo en un momento para pasar a ser negociada abiertamente como una especie de tasa a porcentaje no fijo pero que no podía ir más allá de un cierto límite aceptado por el comercio.

Por otra parte, en el Río de la Plata la existencia de Colonia del Sacramento en manos portuguesas significa para los porteños ante todo una simplificación de la ruta de comercio que unía Buenos Aires a las costas del Brasil. Ruta que pasa a ser clandestina en 1618 pero tolerada hasta la secesión portuguesa y luego de ello, la más sólida ruta del contrabando. Pero lo más importante de la fundación de Colonia del Sacramento es que cambia en profundidad la naturaleza y los medios de los intercambios ilegales para las normas españolas. La novedad más significativa es sin duda la aparición del crédito en las operaciones de contrabando, gracias al establecimiento de vínculos de larga duración entre los comerciantes de Buenos Aires y de Colonia del Sacramento y gracias al factor clave que deriva de ello y torna posible el crédito: la confianza. Sin confianza, como es sabido, no hay crédito y es simple imaginar las puertas que abrió esa proximidad entre los dadores y los tomadores de crédito. Es inútil justificar la ventaja que ello representa en relación con los intercambios ilegales hechos, por ejemplo, mediante el mecanismo de las arribadas maliciosas, cuando la celeridad de las transacciones y en muchos casos único contacto entre las partes imponía el pago al contado. Si algo faltaba para que ese tipo de actividades perdiera su carácter "anormal" era el crédito, tan importante en el comercio americano (sin olvidar que en los intercambios ultramarinos de la Carrera la forma principal bajo la que se daba el crédito era la de los préstamos a riesgo de mar). De allí en más, desde el punto de vista de los comerciantes, las únicas diferencias entre una operación legal o ilegal fueron las precauciones que debieron tomar para hacer llegar los bienes hasta la costa de Buenos Aires, su introducción en el mercado y el mantenimiento de las relaciones de confianza.

Pero en un primer momento esa presencia de los portugueses en la Banda Oriental fue vista por los porteños como contraria a sus objetivos, aún si rápidamente lograron tornarla ventajosa gracias a la fijación de límites al campo de acción de los portugueses. Como se dijo, éstos serán tolerados si renuncian a convertir Colonia del Sacramento en un foco de colonización y si se limitan a mantener una factoría comercial cuyos habitantes no se dediquen a la explotación directa del ganado bovino de la Banda Oriental. Este aspecto está presente desde el comienzo de la ocupación portuguesa del sitio de Colonia del Sacramento. En general se utiliza una carta dirigida al Rey de España por el Cabildo de Buenos Aires en 1699 para afirmar que los vecinos estaban en contra de la presencia por-

tuguesa en el Río de la Plata. Si se lee más atentamente esa carta, el Cabildo solicita, ciertamente, permiso para “*pasar a desalojar a los portugueses [...], llevando a sangre y fuego aquella Colonia...*” pero no en función de una cualquiera idea geopolítica o del deseo de conservar la extensión de los dominios americanos de la Monarquía. El pedido se fundamenta en “*los daños que [Buenos Aires] recibe de ella [Colonia del Sacramento] y los que en adelante se han de seguir si no se toma esta resolución*”. ¿Cuáles son esos perjuicios? El mismo Cabildo los precisa: desde hacía poco tiempo los portugueses habían comenzado a cazar ganado bovino existente en las campañas orientales, ganado *perteneciente* a los vecinos de Buenos Aires sobre la base de argumentos tales que negarlos significaría negar los famosos títulos de la Conquista.³⁸

Una vez encontrado el equilibrio, el complejo portuario rioplatense conoció largos años de prosperidad bajo el control de los europeos en cuanto se relacionaba con el comercio ultramarino y del control porteño para lo relacionado con la comercialización de los bienes en los mercados interiores. El marco legal brindado por España permite la posibilidad misma de la existencia de las corrientes del comercio ilegal: sin él habría sido imposible que en Buenos Aires se desarrollasen las estructuras necesarias para que el Río de la Plata se transformase en uno de los destinos de las rutas atlánticas.

Desde la fundación definitiva de Buenos Aires en 1580, el comercio se transforma en la principal actividad económica, el “polo” en torno del cual se estructuran todas las demás. De la misma manera que ese comercio existe porque existe el complejo minero altoperuano, en el Río de la Plata existen otras actividades económicas porque existe el comercio. Esta actividad se tornó cada vez más compleja, los habitantes del Río de la Plata tuvieron la ocasión de incorporar una a una las diversas ramas hasta contar, a comienzos del siglo XVIII, con un capital de conocimientos y de experiencias relacionadas con las posibilidades comerciales que el mundo atlántico podía ofrecer. Ese capital fue su fuerza en el momento de enfrentar a los interlocutores llegados de fuera del espacio y les permitió conquistar y luego conservar bajo su control la comercialización en los mercados interiores.

Pero no hay que pensar solamente en el desarrollo de un grupo mercantil capaz de transformarse en el interlocutor de los actores externos y su intermedio con los mercados interiores. La presencia portuguesa en la Banda Oriental amplió las posibilidades de acceso al comercio a individuos que no lo hubieran podido hacer de otro modo. El crédito no se limitaba a los grandes comerciantes, sino que también encontré referencias a este tipo de operaciones cuyos beneficiarios eran individuos que compraban unos pocos bienes destinados, presumo, a proveer una pulpería.³⁹ También hay que considerar al conjunto de la población rioplatense que directa o indirectamente sobrevive, vive o progresa gracias a la existencia del complejo portuario y las oportunidades que brindaba. No es difícil imaginar y constatar la necesidad de satisfacción de una amplia gama de presta-

³⁸ Carta del Cabildo de Buenos al Rey, Buenos Aires, 19-12-1699. En: Roberto Levillier (1918), pp. 507-504.

³⁹ Del naufragio del navío portugués “Nossa Senhora da Penha de França” (25-01-1720) se rescató el libro de caja de un comerciante portugués. Allí se ven varias ventas a crédito, de poco monto, hechas a individuos tales como “un soldado español llamado Guerrero” (AGI, Charcas 315). Los mejores indicios sobre la participación de amplios sectores de la población en el tráfico con Colonia del Sacramento la ofrecen los comisos realizados por las autoridades españolas. Cfr. Fernando Jumar (2000), Vol. I, 2ª sección, pp. 352-359 y Vol. II, 1ª sección, pp. 642-687.

ciones que la región debía proveer para asegurar el tráfico naval y la comercialización de los bienes a corta, media, larga y muy larga distancia por tierra.

El mundo de la producción local se adapta a esta necesidad. Además de la subsistencia de la población local, la tierra debe producir excedentes para satisfacer las necesidades de los residentes temporarios durante sus estadas y sus viajes de regreso. ¿Cuál pudo ser la cifra exacta de esa población flotante y su impacto en la economía local?⁴⁰ Ese impacto no se limitó a la producción y elaboración de alimentos, sino también incluyó la prestación de diversos servicios (embalaje y transporte de mercaderías por tierra y agua; servicios jurídicos necesarios para asegurar el funcionamiento de un mercado cada vez más complejo; el alojamiento, entretenimiento y satisfacción de necesidades sexuales de oficiales y marineros; mantenimiento de embarcaciones; etc.).

Y todo ello posibilitado en permanencia porque la existencia del complejo portuario alejó del Río de la Plata los efectos nocivos de las guerras de la Monarquía patentes en otras regiones. En efecto, la presencia portuguesa aseguró una puerta abierta al tráfico y los conflictos entre España y Gran Bretaña no tuvieron un teatro más en el Río de la Plata. Como se vio, ésta puerta era utilizada inclusive por la Real Hacienda, con lo que el complejo portuario también tuvo una cierta institucionalización.

En 1777-1778 se desarticula el complejo portuario. Ello seguramente creó problemas al comercio inglés y portugués. Sería interesante poder determinar en qué medida afectó a los intereses locales. También analizar cuáles fueron las soluciones buscadas por los actores internos y externos para volver a aprovechar el río como en el pasado. Tal vez la independencia fue en parte un efecto perverso generado por esas búsquedas, en un mundo que cambiaba más rápido que la mentalidad de unos comerciantes sólidamente establecidos en el mundo de privilegios que ofrecía la *antigua constitución del Reino* que se negaban a ver morir y que intentaron mantener vigente en tanto pudieron. Pero intentar determinarlo escapa a los objetivos de este artículo.

⁴⁰ Un cálculo aproximativo permite estimar la presencia de unos 4.500 hombres en total entre 1705 y 1715 (claro que no todos juntos) para una población de Buenos Aires estimada en 7.000 habitantes para el año 1700 y 9.000 en 1720.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ASSADOURIAN, Carlos Sempat. *El sistema de la economía colonial. El mercado interior, regiones y espacio económico*. México: Nueva Imagen, 1983.
- BERNAL, Antonio-Miguel. *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español*. Sevilla: Fundación EL Monte, 1992.
- GALLAGHER, John. «The Imperialism of Free Trade». En: GALLAGHER, John. *The decline, revival and fall of the British Empire. The Ford Lectures and other essays, edited by Anil Seal*. Oxford: Cambridge University Press, 1982, pp. 1-18 (1ª publicación del artículo en 1953).
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. «Las remesas de metales preciosos americanos en el siglo XVIII: una aritmética controvertida». En: *Hispania*, LVI/1, 192, 1996, pp. 203-266.
- GARDNER SORSBY, Victoria. *British Trade with Spanish America under the Asiento, 1713-1740*. Tesis de doctorado, University of London, Londres, 1975.
- JUMAR, Fernando. “Colonia del Sacramento y el complejo portuario rioplatense, 1716-1778”. En: Silva, Hernán Asdrúbal (dir.); *Los caminos del MERCOSUR. Historia económica regional. Etapa colonial*; México, Instituto Panamericano de Historia y geografía – OEA, en prensa (¿2002?).
- JUMAR, Fernando. «Los comerciantes rioplatenses: su participación en el comercio legal español, 1720-1778». Texto presentado en el coloquio “Mercantilismo y comercio en el mundo ibérico”; Buenos Aires, Universidad Argentina de la Empresa, septiembre de 2001 (2001a).
- JUMAR, Fernando. «Negocios en red: Los Basavilbaso. Río de la Plata, mediados del siglo XVIII». Texto presentado en: VIII Jornadas Ínter-escuelas y Departamentos de Historia; Salta, Universidad Nacional de Salta, septiembre de 2001 (2001b).
- JUMAR, Fernando. *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. Tesis de doctorado, École des Hautes Études en Sciences Sociales (Francia), 2000. Existe una versión impresa con el mismo título, Lille: Presses Universitaires du Septentrion, 2002.
- LEVENE, Ricardo. *Investigaciones acerca de la historia económica del virreinato del Plata*. Segunda edición corregida y ampliada. Buenos Aires: El Ateneo, 1952, 2 vols. (1ª edición: La Plata, 1927-1928).
- LEVILLIER, Roberto (dir.). *Correspondencia de la Ciudad de Buenos Aires con los Reyes de España. Documentos del Archivo de Indias*. Tomo III: 1660-1700. Madrid, 1918.
- LYNCH, John. *El siglo XVIII*. Barcelona: Crítica, 1991 (Historia de España, XII).
- MORINEAU, Michel. *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI^e-XVIII^e siècles)*. París – Londres: Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme – Cambridge University Press, 1985.
- ROBINSON, Ronald y John GALLAGHER. *Africa and the Victorians. The official mind of Imperialism*. New York: Macmillan, 1967 (1ª ed. 1961).
- SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Río de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.
- STUDER, Elena F. S. de. *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: Libros de Hispanoamérica, 1984 (1ª ed. 1958).