

ARTÍCULOS

DE COMERCIANTE EXITOSO A HACENDADO Y REVOLUCIONARIO. LA ESTRATEGIA ECONÓMICA DE FINES DEL SIGLO XVIII EN EL COMPLEJO PORTUARIO RIOPLATENSE A PARTIR DE UN ACTOR: JOSÉ RAMÓN MILÁ DE LA ROCA.

Maximiliano Camarda

Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (UNLP-CONICET)

maximilianocamarda@hotmail.com

Resumen: El objetivo de este texto es el de aproximarse al comercio ultramarino y la política de fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX en el complejo portuario rioplatense a partir del estudio de un caso particular: Josep Ramón Milá de la Roca. Para ello en primer lugar se hará una introducción sobre el comercio ultramarino del periodo señalado, luego se abordará el derrotero particular comercial de Milá de la Roca las transformaciones económicas que desarrolló y su implicancia política durante las primeras décadas del siglo XIX.

Palabras clave: Comercio ultramarino, complejo portuario rioplatense, Josep Ramón Milá de la Roca.

Title: FROM A LANDOWNER SUCCESSFUL MERCHANT AND REVOLUTIONARY. THE ECONOMIC STRATEGY OF THE LATE 18th CENTURY TO THE RIVER PLATE PORTCOMPLEX FROM AN ACTOR: JOSE RAMON MILÁ DE LA ROCA.

Abstract: The objective of this paper is to approach the overseas trade and politics of the late eighteenth and early nineteenth century the port complex rioplatense from the study of a particular case: Josep Ramón Mila de la Roca. To do this we first make an introduction on overseas trade for the period indicated, then the itinerary will address trade especially Mila de la Roca economic transformations that policy development and its implications for the early decades of the nineteenth century.

Keywords: Trade ultramarine, port complex rioplatense, Josep Ramón Milá de la Roca.

1. Introducción

El objetivo de este breve texto es presentar a uno de los actores económicos y políticos más importantes de la última década del siglo XVIII y las primeras del siglo XIX en la Región Río de la Plata: José Ramón Milá de la Roca. Rescatando para ello, los rasgos más sobresalientes de la dinámica económica personal del actor

Recibido: 18-11-2013

Aceptado: 16-02-2014

Cómo citar este artículo: CAMARDA, Maximiliano. De comerciante exitoso a hacendado revolucionario. La estrategia económica de fines del siglo XVIII en el complejo portuario rioplatense a partir de un acotr: José Ramón Milá de la Roca. *Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas* [en línea]. 2014, n. 12. Disponible en: <<http://revistas.um.es/navegamerica>>. [Consulta: Fecha de consulta]. ISSN 1989-211X.

social, los circuitos comerciales que construyó con otros espacios económicos, su duración y las causas de su modificación, relacionando en lo posible, lo específico del caso y lo general. La intención es abordar el derrotero comercial de este personaje, haciendo hincapié en evaluar los cambios institucionales que afectaron a los comerciantes y las estrategias adoptadas para prosperar y su papel en el proceso revolucionario.

En primer lugar, se realizará una aproximación a las transformaciones en los circuitos comerciales de la segunda mitad del siglo XVIII que dio lugar al ingreso de nuevos actores que buscaron prosperar a partir del comercio de cueros y sus derivados, favorecidos con la ruptura del monopolio comercial de Cádiz. Además, se analizarán los cambios industriales en la península española que fue un eje central en el cambio comercial de este periodo, haciendo hincapié en la región originaria del actor social, Cataluña, y su vinculación con el complejo portuario rioplatense. En segundo lugar, se hará una introducción al “boom catalán”¹ y nos centraremos en el actor particular, José Antonio Milá de la Roca, sus vicisitudes económicas en el Complejo Portuario Rioplatense y porqué consideramos que a partir de indagar en este actor en particular podemos aproximarnos a una parte importante de los intereses económicos de los actores que participaron en la revolución.

2. Derroteros comerciales

A partir de la década del 1760 se produjo un primer proceso de transformaciones institucionales², vinculadas al comercio ultramarino de la América hispánica. En 1764 se creó un servicio regular de Correos Marítimos, “Cada mes debía salir un navío de “aviso” hacia la América septentrional, y cada dos meses otro para la meridional. Tres años más tarde, el servicio se hacía extensivo a Buenos Aires con frecuencia de cuatro navíos anuales”³. En forma casi paralela, en 1765, se decretó el comercio libre de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Isla Margarita y Trinidad, entre ellos y con los puertos de Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón. Además, en 1774 y en 1776 se promulgaron Reales Órdenes que permitieron el comercio entre las distintas regiones de América.

El 12 de octubre de 1778 se promulgó el “Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España e Indias” en el cual se establece la apertura de diversos puertos americanos y de la península española a comerciar entre sí, con un registro de salida y un puerto o varios de llegada. Los puertos de América habilitados fueron los

...de San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, y de Monte- Chisti en la Isla Española; Santiago de Cuba, y la Habana en la Isla de Cuba; las dos de Margarita, y Trinidad; Campeche en la provincia de Yucatán; el Golfo de Santo

¹ BETANCURT, Arturo. *El Puerto Colonial de Montevideo. Guerra y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico 1791-1806*. Montevideo: FaHCE, 1997.

² Si bien, en la primera mitad del siglo XVIII se desarrollaron transformaciones institucionales vinculadas al comercio ultramarino, como los asientos, estas estuvieron proyectadas para perdurar durante un periodo corto de tiempo atendiendo a la coyuntura del momento. En cambio, las transformaciones de la segunda mitad perduraron durante varias décadas.

³ VILLALOBO, Sergio. *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, 1700-1811*. Buenos Aires: EUDEBA, 1965, p. 48.

Tomás de Castilla, y el Puerto de Omoa en el Reino de Guatemala; Cartagena, Santa Marta, Río de el hacha, Portobelo, y Chagre en el destino de Santa Fe, y Tierra Firme;...Montevideo, y Buenos Ayres en el Río de la Plata; Valparaíso, y la Concepción en el Reino de Chile; y los Arica, Callao, y Guayaquil en el Reino del Perú y Costas de la Mar del Sur.⁴

También fueron habilitados puertos de la Península española que hasta entonces no habían podido participar en forma directa en el comercio ultramarino, o en el mejor de los casos los habían hecho en forma escueta y limitada. Siendo puertos habilitados los de "...Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón, y Coruña; y los de Palma, y Santa Cruz de Tenerife en las Islas de Mallorca y Canarias"⁵.

En el Reglamento se establece además que los navíos pueden descender y ascender mercancías en varios de los puertos habilitados y pudiendo variar los puertos de destino, como plantearon Pierre Vilar y Hernán Asdrúbal Silva⁶, a partir de los cuadernos de bitácoras de varios navíos. Estos autores dieron muestras de los circuitos comerciales ultramarinos en donde los navíos cargaban y descargaban en varios puertos de la península española y también en varios puertos americanos. Por ello, se trataba de un circuito muy dinámico que permitía la llegada al puerto de Buenos Aires y Montevideo no sólo de mercaderías provenientes de Europa sino que también de mercaderías de otras latitudes de América, en especial cacao y azúcar. Por otra parte, las transportaban especialmente cueros, de los puertos de Buenos Aires y Montevideo a otros puertos americanos y españoles peninsulares.

⁴ *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España e Indias de 12 de Octubre de 1778*. Madrid: Imprenta de Pedro Marín, 1778, pp. 5-6.

⁵ Op. cit., p. 7.

⁶ VILAR, Pierre. *Cataluña en la España Moderna. La formación del capital comercial*. Barcelona: Crítica, 1988 y SILVA, Hernán A. *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*. Madrid: Banco de España, 1993.

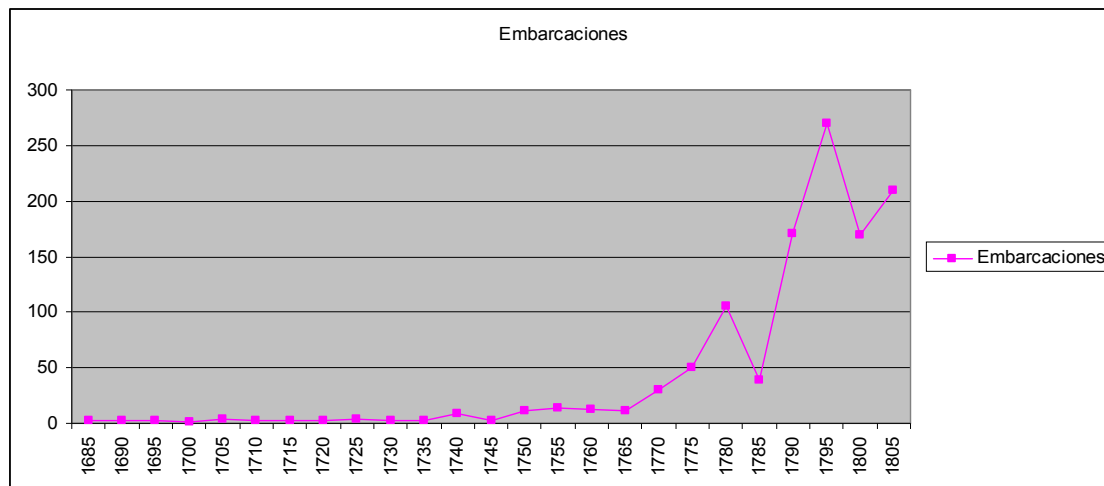


Gráfico 1: Entrada y salida de navíos del complejo portuario rioplatense. **Fuentes:** Elaboración propia a partir de los datos de Jumar, Fernando. Le commerce atlantique au Río de la Plata 1680-1778. Tesis de doctorado, École des Hautes Études Sciences Sociales. París. 2000. 2 Vols. y a partir de 1779: : AGN Sala IX 02-03-03; 02-03-04; 02-03-05; 02-03-06; 02-03-07; 02-04-01; 02-04-02; 02-04-03; 02-04-04; 02-04-05; 02-04-06; 02-05-01; 02-05-02; 02-05-03; 02-05-04; 02-05-05; 02-05-06; 02-06-01; 02-06-02; 02-06-03; 02-06-04; 02-06-05; 02-06-06; 02-06-07; 02-06-08; 02-07-01; 02-07-02; 02-07-03; 02-07-04; 02-07-05; 02-07-06; 02-07-07; 02-08-01; 02-08-02; 02-08-03; 02-08-04; 02-08-05; 02-08-06; 02-08-07; 02-08-08; 02-09-01; 02-09-02; 02-09-03; 02-09-04; 02-09-05; 02-09-06; 02-09-07; 02-09-08; 02-10-01; 02-10-02; 02-10-03; 02-10-04; 02-10-05; 02-10-06; 02-10-07; 03-01-01; 03-01-02; 03-01-03; 03-01-04; 03-01-05; 03-01-06; 03-01-07; 03-01-08; 03-02-01; 03-02-02; 03-02-03.

A partir de la década de 1760 se incrementó notablemente la circulación de navíos, perdurando en los cincuenta años como se puede observar en el gráfico número uno. Además, a partir de este período también se modificaron los destinos del comercio.

A partir de la apertura de algunos de los puertos del Atlántico Norte en la década de 1760 se produjo la ruptura del monopolio gaditano por otro monopolio, bastante más amplio. Entre 1760 y 1780 se produjo un cambio de los destinos de los navíos que partieron del Complejo Portuario Rioplatense, como se puede observar en el gráfico II. Si bien la mayoría continuaron dirigiéndose a Cádiz un tercio aproximadamente partieron a los puertos de Santander (en donde llegaban las Fragatas Correo entre otras) y al puerto de Ferrol.

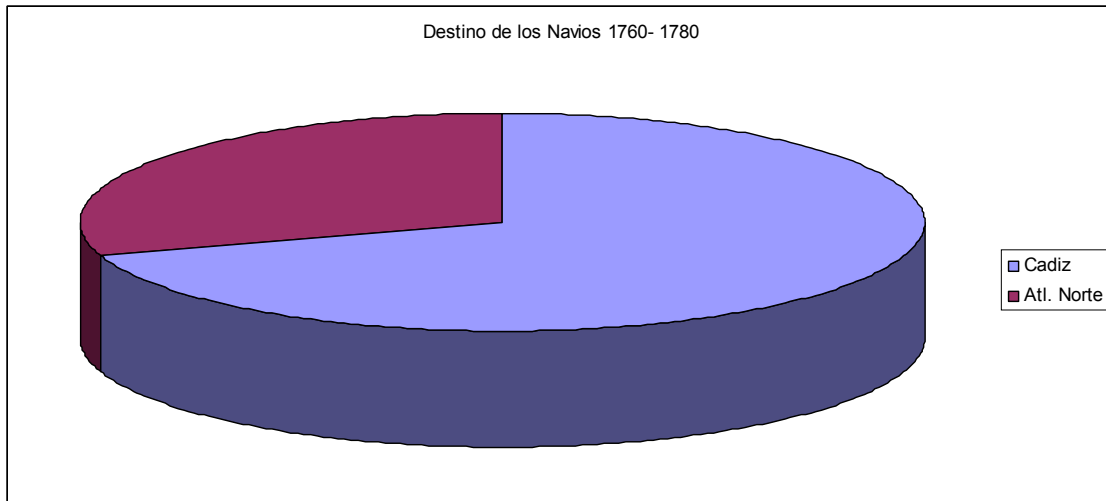


Gráfico 2: Destino de los Navíos salidos del Complejo Portuario Rioplatense 1760- 1780. **Fuentes:** Ibídem Gráfico 1.

A partir de 1780 los navíos llegados al Complejo Portuario Rioplatense provenientes de la Península española dejaron de salir mayoritariamente desde Cádiz. De esta manera, se incrementaron notablemente los puertos implicados en torno al comercio ultramarino con América en forma directa. Dada la variedad de los puertos de salida, esto obliga a abordar esta pluralidad bajo agrupaciones geográficas que permita establecer los grandes lineamientos de los circuitos, por ello lo dividí quedado distribuida en tres grandes rutas:

- Cádiz 36%.
- Del Atlántico Norte: los Puertos de Vigo, La Coruña, Santander, Ferrol y Gijón. 27%.
- Del Mediterráneo: los Puertos de Málaga, Barcelona, Tarragona, Algeciras, Mallorca y Tortosa. 37%.

En el Gráfico 3 en donde se puede observar la distribución de los navíos que salieron desde los puertos de la península española al Complejo Portuario Rioplatense. En relación a la circulación de los navíos entonces se puede afirmar que Cádiz perdió la preeminencia previa a partir de los puertos de Norte y especialmente del Mediterráneo los cuales, especialmente Barcelona, mantenían un crecimiento económico pujante motivado por el proceso de industrialización que se estaba desarrollando.

A partir de estos datos es posible afirmar que la importancia del puerto de Cádiz en relación al Complejo Portuario Rioplatense haya bajado notablemente producto del empuje de otras regiones que vieron canalizadas sus necesidades en reglamentos que desde la década de 1760 ahondaron en esta dirección. Los motivos por los cuales se produjo este incremento se debieron a una serie de transformaciones internas vinculadas a la forma de producción y a externas, una revalorización del cuero vacuno.

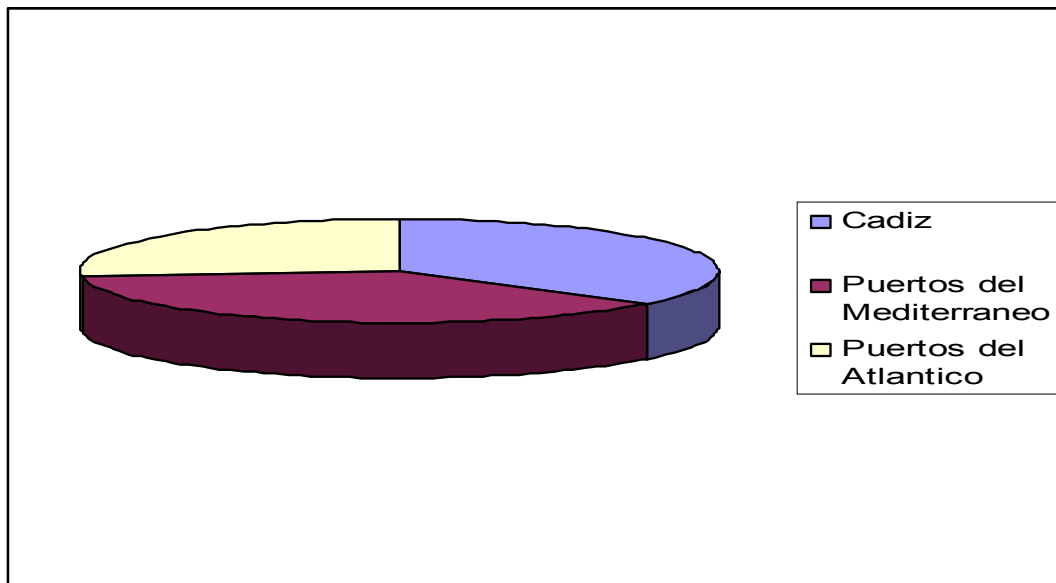


Gráfico 3: Destino de los Navíos salidos del Complejo Portuario Rioplatense 1760- 1780. **Fuentes:** Ibídem Gráfico 1.

Una de las causas del incremento de la circulación de navíos entre el Complejo Portuario Rioplatense y los puertos del mediterráneo y del Atlántico Norte provino de la necesidad de aumentar los intercambios de diversas zonas de la península ibérica, producto del comienzo de una incipiente industrialización. Con lo cual, se necesitaba introducir sus manufacturas y acceder a mercados para la compra de insumos y materias primas.

Como ya planteaba Vicens i Vives⁷ la industrialización en la Península Ibérica se produjo mediante dos mecanismos: el oficial y el privado. En el primer caso no se llegó a generar elementos perdurables que permitan hablar de industrialización y en el segundo sí, siendo Cataluña la única región en que perduró a durante los siglos siguientes, mientras que en el resto, por diversas causas, no.

Hubo zonas que no participaron de la industrialización como Extremadura⁸ o Castilla y León⁹. Pero igualmente, fueron beneficiadas por el proteccionismo económico en la América Hispana lo que les permitió, vender sus limitados excedentes agropecuarios a precios mucho más altos, pero no lo suficiente para lograr una industrialización que exceda el marco local o regional. Finalmente, se produjo la caída en estas regiones, a partir de la pérdida comercial de la mayor parte de América, durante la segunda mitad del siglo XVIII, y el ingreso, durante ese período, masivamente, de los productos catalanes.

⁷ VICENS I VIVES J. *Coyuntura económica y reformismo burgués*. Barcelona: Ariel, 1974 (1969), p. 146.

⁸ LLOPIS AGELAN, Enrique. La formación del “desierto manufacturero” extremeño, el declive de la pañería tradicional al final del Antiguo Régimen. En: ZAPATA BLANCO, Santiago (ed.). *La industria de una región no industrializada: Extremadura, 1750- 1990*. Cáceres: Universidad de Cáceres, 1996.

⁹ Ver: PALACIO ATARD, Vicente. *El comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*. Madrid: Concejo superior de investigaciones científicas escuela de historia moderna, 1960 y MIGUEL LÓPEZ, Isabel. *El mundo del comercio en Castilla y león al final del Antiguo Régimen*. Valladolid:Universidad de Valladolid, 2000.

Un proceso similar se encontró en la región de Galicia¹⁰, ya que si bien tuvo puerto habilitado para la labor de producción de telas por parte del campesinado gallego, se desarrolló solamente en sus hogares siendo una actividad complementaria a la producción agraria. Dado que por momentos resultaba redituable la realizaron, pero, una vez que el ingreso de telas extranjeras aumentó, no permitió un desarrollo mayor. Con respecto al excedente agrario mantuvo un proceso similar al de las zonas interiores de la península.

En lo que respecta a aquellas zonas que tuvieron intentos de industrialización con algo más de suerte, las investigaciones se centran en analizar por qué no lograron un proceso como el catalán. En este grupo se sitúan el País Vasco, Andalucía y Valencia.

Las investigaciones sobre el País Vasco plantean las grandes ventajas que tuvo la región producto de la extracción del hierro, sumado, según Basurto Larrañaga, al bacalao y lana que en menores cantidades también generaban beneficios que permitirían una industrialización que no se llevó a cabo por diversas causas¹¹. Para Azcona Guerra los conflictos con Inglaterra desestabilizaron el comercio y la falta de infraestructura y las barreras aduaneras no permitieron tal proceso. Fernández Albadalejo va más allá, ya que responde justamente a esas causas, planteando que los comerciantes vascos realizaban, fundamentalmente, contrabando que era más beneficioso y que por ello, no hubo inversiones para mejorar las infraestructuras y para la industrialización¹². Siendo, el aumento arancelario, la respuesta gubernamental al contrabando.

Un espacio históricamente beneficiado por la Corona fue la costa andaluza ya que mantuvo el monopolio del puerto único hasta mediados del siglo XVIII siendo la liberación de varios puertos la causa, probable, de la caída de los beneficios y del estancamiento de la región. García-Baquero plantea que las mercancías manufacturadas eran extranjeras en su mayor parte (sólo se realizaban leves modificaciones en ellos para que pasen a ser de producción española) y que la mayoría de los productos exportados producidos en la región eran agropecuarios y que tras la liberalización de los puertos se perjudicaron notablemente¹³.

¹⁰ Ver: ALONSO ALVAREZ, Luis. *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*. Resumen de la tesis presentada para aspirar al grado de doctor en Geografía e Historia. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1984. Y: ALONSO ALVAREZ, Luis. Comercio exterior e atraso económico. Os intercambios de Galicia con Latinoamérica, 1764- 1868. En: ALONSO ÁLVAREZ, Luis (coord.) *Os intercambios entre Galicia e América Latina*. Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, 1999.

¹¹ BASURTO LARRAÑAGA, Román. *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao: Servicio Editorial del País Vasco, 1983.

¹² Ver: FERNANDEZ ALBADALEJO, Pablo. *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766- 1833. Cambio Económico e Historia*. Madrid: Akal, 1975 y AZCONA GUERRA, Ana M. *Comercio y comerciantes en la Navarra del siglo XVIII*. Navarra: Gobierno de Navarra, 1996.

¹³ Ver: GARCÍA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio. Comercio colonial y producción industrial en Catalunya a fines del siglo XVIII. En: *Agricultura, comercio colonial y crecimiento de España*. Barcelona: Ariel, 1974; *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*. Sevilla: Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla, 1972.

La zona que, en principio, tuvo un desarrollo similar al catalán fue la valenciana para quienes *“la industria de la seda, sin lugar a dudas, la mas importante de las valencianas durante el siglo XVIII, tanto por el volumen de su producto, como el número de fábricas y de obreros empleados”*¹⁴. Como plantea Ernest Lluch, es motivo de controversia entre los investigadores las causas de que no haya prosperado, a lo largo del tiempo la industrialización en el Valencia, teniendo en cuenta que, a priori, las similitudes con Cataluña son notables¹⁵. Joan Fuster, a su vez, determina que en el siglo XVIII las condiciones dadas por la exportación de seda a América permitió algunos pasos en la industrialización, que a principios el siglo XIX se truncó producto de la imposibilidad de desarrollar la Industria pesada (por la falta de materia prima y de fuentes de energía) y que la industria liviana no cuajó dada la abstinencia de voluntad expansiva de la burguesía, que finalmente, con la caída de la producción de la seda realizó un giro hacia el campo que floreció con el desarrollo de la producción de naranjas¹⁶. Unos años después Giralt, planteó que el siglo XVIII fue positivo a pesar de que la industrialización no se produjo, tanto por causas externas (enfermedad de la seda y un sistema financiero perjudicial) como internas (una aristocracia ausentista -vivían en Madrid- que controlaban el estado regional y comenzaron a invertir en el campo y produjo el “boom” de la naranja)¹⁷. Finalmente, Vicent Ribes asevera que *“..la falta de solidaridad clasista existente entre los burgueses valencianos”*¹⁸ es lo que interrumpió el proceso de industrialización ya que en vez de unirse, las burguesías de las dos principales ciudades, Valencia y Alicante, se dificultaban mutuamente el florecimiento, no permitiendo un desarrollo similar al catalán.

Retomando el proceso catalán, el debate de las últimas décadas se concentró en evaluar la incidencia de la apertura comercial a partir de 1778 del puerto de Barcelona hacia diversos puertos americanos en el proceso de industrialización. La aclaración del mismo, echaría luz a su vez en la incidencia de la corona en dicho proceso “modernizador”. Es por ello que se intensificaron las investigaciones desde mediados de la década de los setenta del siglo pasado y hay dos posicionamientos hegemónicos, aquellos que plantean que si tuvo incidencia y aquellos que no o no directamente.

Durante el período anterior a la reglamentación de libre comercio, Pierre Vilar en su libro “Cataluña en la España Moderna” plantea que a partir de la década del treinta del siglo XVIII los herederos de los mercaderes barceloneses descubren la inversión industrial moderna (con el hilado de algodón) pero sin dejar la extracción señorial pura y afirma que lo que causa

...el arranque de una industria y una sociedad nueva fueron los núcleos de negocios internacionales desarrollado por la producción de un excedente exportable de vino y aguardiente desde 1760 hasta 1805, siendo los mercados

¹⁴ ARDIT LUCAS, Manuel. *Revolución liberal y revuelta campesina. Un ensayo sobre la desintegración del Régimen Feudal en el país valenciano (1793-1840)*. Barceloana: Ariel, 1977, p. 28.

¹⁵ LLUCH, Ernest. *La via Valenciana. Recerca i pensament*. Catarroja: Afers, 2003.

¹⁶ FUSTER, J. *Nosaltres, els valencians*. Barcelona: Edicions 62, 1962.

¹⁷ GIRALT, E. *L'estructura econòmica del País Valencià*. València: Estel, 1970.

¹⁸ RIBES, Vicent. *Los valencianos y América. El comercio valenciano con Indias en el siglo XVIII*. València: Diputació Provincial de Valencia, 1985, p. 11.

coloniales los que mas beneficien.¹⁹

Estas afirmaciones son la base del desarrollo posterior en torno al origen y características de la temprana industrialización catalana siendo ampliada por un grupo de notables historiadores. A su vez, Carlos Martínez Shaw determina que "...los catalanes parecen haber intervenido, con mayor o menor intensidad en la carrera de Indias desde la apertura misma del mercado americano, a pesar de la vigencia del monopolio de la ciudad de Sevilla"²⁰ ya que se realizaban escalas portuarias en Sevilla, Lisboa, y Cadiz y por medio de "...la Reial Companyia de Comerç de Barcelona a Índies."²¹ Comenzando a ser de vital importancia para el desarrollo del comercio Atlántico la flota mercante catalana.

Varios autores, por otra parte, afirman desde la década del setenta que la aplicación del libre mercado permitió un desarrollo más rápido de la industria textil tanto del algodón como de la seda²². Las investigaciones realizadas por Josep Delgado Ribas, en cambio, lo llevan a plantear que el libre mercado se convirtió en una herramienta gubernamental para amparar la industria tradicional (que se caracteriza por ser corporativista y dispersa) frente al avance de la manufactura moderna centrada en la industria algodonera que era incompatible con el orden social del feudalismo tardío²³. Martínez Shaw plantea que si bien existió por parte de la corona el apoyo a la industria tradicional, esto no bastó para que no se produjera un desarrollo de la manufactura moderna, si bien mucho menos optimista de lo que se pensaba, pero muy importante²⁴. En respuesta Delgado Ribas introdujo investigaciones de una treintena de fabricantes en donde además de reafirmar las conclusiones de investigaciones previas, abre una serie de interrogantes en torno a los estímulos de la producción algodonera catalana bastante lejanos a los vaivenes comerciales con América.

¹⁹ VILAR, Pierre. *Cataluña en la España Moderna. La formación del capital comercial*. Barcelona: Crítica, 1988, p. 449.

²⁰ MARTINEZ SHAW, Carlos. *El comercio entre Cataluña y América (1680- 1756)*. Barcelona: Crítica, 1975, p. 4.

²¹ MARTINEZ SHAW, Carlos. El comerç Catalá, del Mediterrani a L'Atlantí. En: AA. VV. *El comerç entre Catalunya i America, 1680- 1898*. Barcelona: L'avenç, 1986, p. 32.

²² GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII. En: *Actas del I Congreso de Historia Económica de España*. Barcelona, 1975, pp. 268-294 y FISHER, John R. *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*. Madrid: Ed. MAPFRE, 1992.

²³ DELGADO RIBAS, J. M. Política Ilustrada, Industria española y Mercado Americano (1720- 1820). *Pedralbes*. 1983, n. 3, pp. 253-263.

²⁴ MARTÍNEZ SHAW, Carlos. El libre comercio y Cataluña: contribución a un debate. En: AA VV. *El comercio libre entre España y América Latina, 1765- 1824*. Barcelona: Fundación Banco Exterior, 1987.

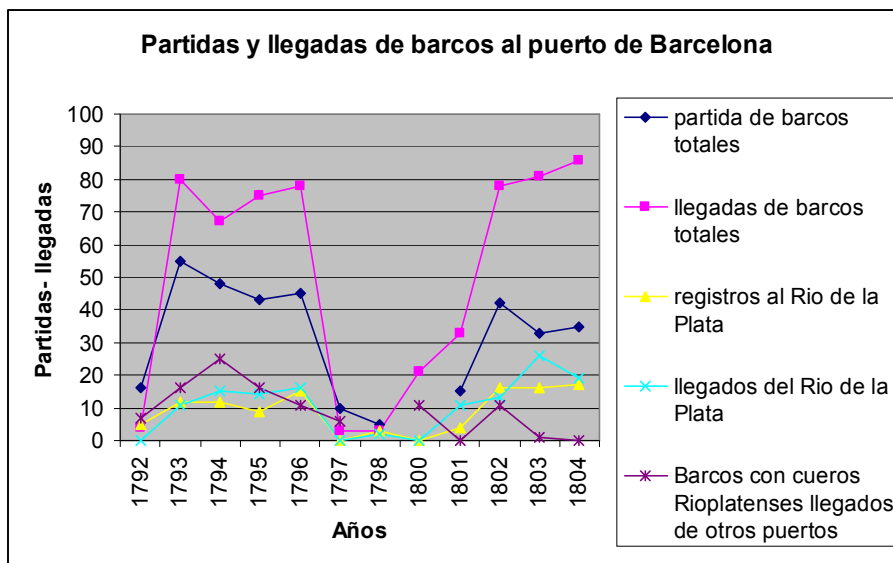


Gráfico 4: Sobre las partidas y salidas de los navíos del puerto de Barcelona. **Fuente:** elaboración propia a partir de los datos del “Diario de Barcelona”. Arxiu de la Ciutat de Barcelona.

Como observamos en el gráfico N° IV, elaborado a partir del Diario de Barcelona, la cantidad de barcos provenientes del Complejo Portuario Rioplatense fluctuaron acorde al movimiento general del comercio con el resto de América, manteniendo una constancia ascendente entre los años 1792 a 1804 y la cantidad de barcos con registro directo a América fue de 347 y al Complejo Portuario Rioplatense fue de 100 lo que nos daría un 28, 82% de barcos con registro a este espacio, por lo que podemos aventurar de la vital importancia del comercio con la Región Río de la Plata dado que Buenos Aires y Montevideo fueron abiertos junto al resto de puertos. Menor es el porcentaje de barcos llegados al puerto de Barcelona desde el Río de la Plata, de 605 barcos solo 127 retornaron del Río de la Plata lo que nos daría un 21%, pero si incluimos los barcos provenientes de Cádiz, Málaga La Habana que trajeron cueros al pelo rioplatenses, sumando 103 barcos²⁵ más, lo que nos daría un 35,4 % lo que superaría el tercio de las embarcaciones provenientes de América. A partir de esta aproximación al comercio podemos afirmar que el comercio entre Cataluña y el Espacio Portuario Rioplatense, si bien tuvo un freno durante los últimos años del siglo XVIII, se recuperó tanto a partir del comercio directo saliendo y llegando del puerto de Barcelona como con la llegada de cueros al pelo rioplatenses desde otros puertos.

3. Implicancia política

Durante el siglo XVIII, Cataluña fue la región más densamente poblada y más rica de los *Reinos* de España. La base de la prosperidad se encontró en un proceso de especialización productiva que culminó en el último tercio de siglo merced a la conquista de un importante mercado exterior: Hispanoamérica. El asalto a este mercado tras la liberalización de los intercambios propiciada por el libre comercio es la razón última que justificará el desplazamiento de cientos de catalanes a los

²⁵ Las cantidades de cueros al pelo por barco son muy variables en este caso ya que van desde 800 hasta 3000.

principales núcleos comerciales de las Indias.²⁶

El trabajo de Josep María Delgado Ribas que tiene dedicado a la inmigración catalana a América, encontramos que de 1263 de migrantes totales, 321 fueron hacia Montevideo y Buenos Aires lo esto nos da, aproximadamente, un cuarto del total, en el gráfico número uno encontramos la distribución regional. Además, dieciséis de los cuarenta comerciantes matriculados catalanes en América para el año 1796, se encontraban en el consulado de Buenos Aires:

Jaume Alsina i Vergès, Joan Viola, Joseph Roca, Ignasi Tomba, Fransesc Bosch, Antoni Ferrer i Llavallol, Joaquim Pinto, Adjutori Clascà, Miquel Cornet, Jaume Nadal, Joan Reixach, Santiago Flotats, Montéis i C^a, Joan Viladerbó, Joseph Riera y Antoni Carbonell²⁷.

Durante estas décadas, la importancia de los catalanes en este espacio es advertida por el Teniente José de Espinosa, de la expedición de Malaspina quien plantea que “...la población de Montevideo crece de día en día con la franquicia del comercio y la concurrencia de buques de los puertos habilitados de la Península, especialmente las embarcaciones catalanas”.²⁸ No solo fue muy importante numéricamente dentro de la migración catalana este destino, sino que también lo fue comercialmente ya que fue integrado en el circuito como lugar de descarga de manufacturas y de carga de cueros.

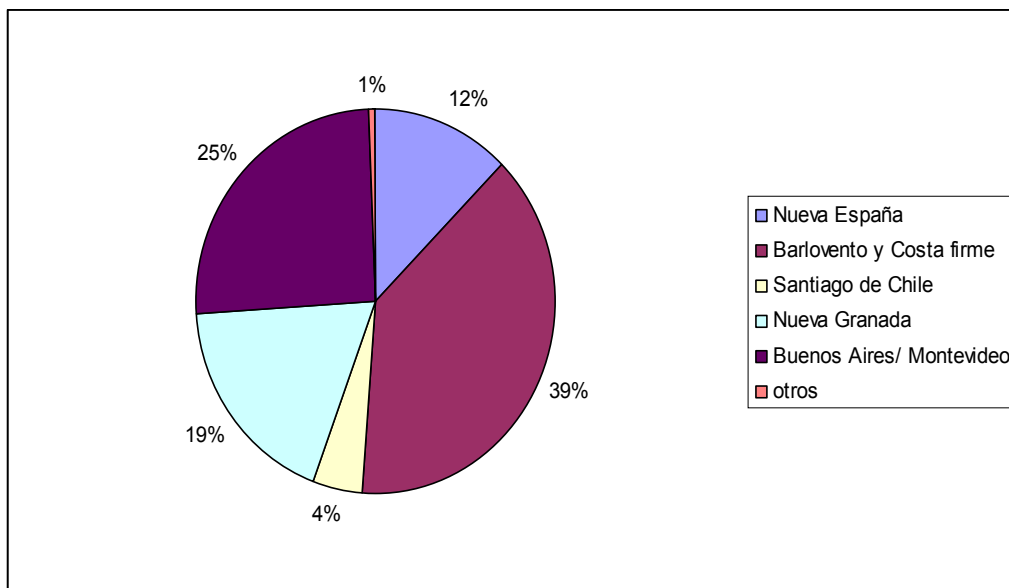


Gráfico 5: Totales de migrantes catalanes en América 1778- 1820. **Fuente:** Elaboración propia a partir de los datos aportados por DELGADO RIBAS, J. M. La inmigración española a América Latina durante la época del comercio libre (1765- 1820) el ejemplo catalán. *Boletín Americanista*. 1981, n. 31, any XXIII.

²⁶ DELGADO RIBAS, J. M. La inmigración española a América Latina durante la época del comercio libre (1765- 1820) el ejemplo catalán. *Boletín Americanista*. 1981, n. 31, any XXIII.

²⁷ Ver: *Almanak Mercantil o Guía del comerciante para el año 1796*, pp. 433-434.

²⁸ MALASPINA, A. *Viaje al Río de la Plata en el siglo XVIII*. Reedición de los documentos reativos al viaje de la corbeta Descubierta y Atrevida e informes de sus oficiales sobre el virreinato. Buenos Aires, 1938, p 278.

Uno de estos migrantes fue José Ramón Milá de la Roca, quien nació en San Sebastián de Guipúzcoa en el año 1769, su padre era catalán y su madre vasca de origen noble²⁹, fue educado en Cataluña y en 1790, y producto de su orientación liberal y afrancesada partió de la península, específicamente desde Barcelona, tras la derrota de José I, en el año 1790, a la edad de 21 años, con un cargamento perteneciente a su casa paterna hacia el Río de la Plata, se asentó en Montevideo. Mantuvo vinculación con actores sociales franceses durante la república, manteniendo una regular correspondencia con los mismos, participando en diversas operaciones comerciales de estos en la América Hispana.³⁰

Como él mismo describió, los objetivos económicos que llevó a cabo desde su llegada fueron dos, como comisionista y para invertir lo traído y sus ganancias en nuevas inversiones. Por lo tanto su actividad se centró en las actividades como comisionista y en:

....el despacho de esas mismas expediciones y otras, que sucesivamente mi referido padre y otros pusieron a mi cuidado, me situé en el puerto de Montevideo por contemplarlo a propósito, así para la atención de los buques, que se me asignaban, como para dar curso a las ideas que había concebido, que al mismo tiempo que su asistencia me fuese benéfica, lo fuera también a esta provincia y sus habitantes.³¹

Desde su llegada a la Región Río de la Plata, José Ramón Milá de la Roca en 1790, envió cueros a los puertos de Barcelona y Cádiz, probablemente como intercambio de mercancías comisionadas por él. Solo dos años después de su arribo, en 1792, dio comienzo a enviar tasajo y cebo a La Habana que ya había comenzado tímidamente pero que en la década del noventa se consolidó.

La producción de carne salada en la Región Río de la Plata se inició a partir de la década del setenta del siglo XVIII a partir de la instalación del Correo Marítimo en 1767 para proveer a las Reales Armadas, pero dada las circunstancias propias institucionales del Correo Marítimo no prosperó. A partir de la década del ochenta existieron varios emprendedores privados, como el de Francisco Medina quien la industria a partir de su estancia de Colla, la cual contaba con galpones para el saladero y para la tonelería, así como con todo tipo de herramientas, carros y embarcaciones propias. El incremento de los saladeros se produjo a partir de una serie de factores en la Isla de Cuba y en el Río de la Plata. A partir del incremento de la demanda de azúcar durante el siglo XVIII a partir de las ventajas del libre comercio³², provocó la necesidad de aumentar la mano de obra, que en este caso fue fundamentalmente esclava, por lo que "...el esclavismo se convierte en el nervio motor de la economía cubana."³³ Por otra parte, como plantea Hernán Asdrúbal

²⁹ Itamar Olivares plantea que el linaje de Mila de la Roca se remonta a los tiempos de Carlomagno manteniendo un gran poder en Cataluña y Aragón.

³⁰ OLIVARES, Itamar. José Ramón Milá de la Roca, un afrancesado du Río de la Plata. *CMHLB CARAVELLE*. 1988, n. 51, p. 10.

³¹ AGN Comerciales Legajo 27 Expediente 3.

³² PARCERO TORRE, Celia. La alimentación en Cuba en el siglo XVIII. *Revista de Humanidades*. Otoño 2005, n. 19, p. 104.

³³ TORNERO, Pablo. Comercio colonial y proyección de la población: La emigración Catalana a Cuba en la época del crecimiento azucarero (1790- 1817). *Boletín americanista*. 1989, n. 39-40, p. 24.

Silva, “...el arribo de navieros y comerciantes catalanes al Río de la Plata. Así como generaron una política mercantil agresiva en la puja por ocupar lugares dentro del manejo del movimiento comercial con la Península, también tuvieron una actitud promotora y competitiva en el intercambio con Cuba.”³⁴ Milá de la Roca fue uno de los más activos en este rubro.

En cinco años, desde 1792 a 1796, este catalán, envió veintitrés cargamentos con un total de 114026 qq. El primer año solo envió un barco, dos al año siguiente, seis en 1794, cinco en 1795 y ocho el último año que envió tasajo a La Habana. Milá de la Roca se expresó en relación a la producción, en donde planteó que en

....los años de 1795 y 1796 ver establecidos once saladeros a expensas mías, que solo trabajaban para las expediciones que yo dirigía para el puerto de la Habana, donde a fuerza de mi cuidado y de mi anhelo por la perfección del indicado fruto, consiguieron los tasajos de esta provincia la preferencia sobre quantos le remitían de otras partes del continente septentrional; llevando a tal puerto su perfección en al fabrica, y en su modo de conducirlo, que la considerable perdida en las mermas del 30 y mas por ciento, que en los principios sufría solo llegó a un 6 % consiguiendo los hacendados fabricantes también la extraordinaria ventaja de hacer rendir 150 libras de tasajo en lugar de 100 libras que les redituable...”

En el gráfico número seis, se puede observar el crecimiento del tasajo a lo largo de los años que paso de menos de 10000 qq a casi 45000 qq en 1796. Distribuyendo 22 salidas de barcos en este periodo de los cuales solo uno partió en 1792 a ocho de 1796 dando muestra del crecimiento de la circulación y aumento de las ganancias, Milá de la Roca afirmó que fueron “los mejores años” comerciales ya que le permitieron con las ganancias construir varios saladeros y comprar varios barcos llegando a tener en los últimos años de este período seis barcos, nombrados: Reina de los Ángeles, Nuestra Señora de los Ángeles, Número siete, Número ocho, Astigarraga y Elisa.

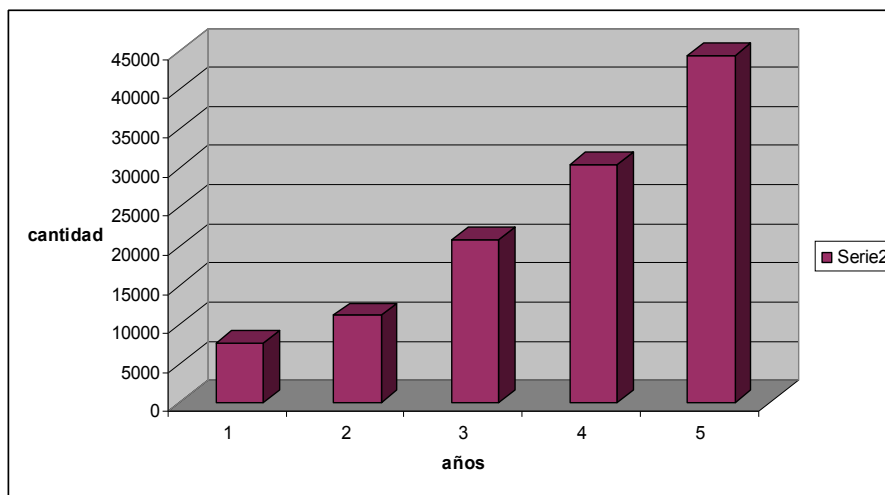


Gráfico 6: Exportación de tasajo a Cuba realizada por J. R. Milá de la Roca entre los años 1792 a 1796. **Fuente:** Elaboración propia a partir de AGN Comerciales Legajo 27 Expediente 3.

³⁴ SILVA, Hernán Asdrúbal. La estructuración del comercio y la navegación desde el Río de la Plata a Cuba. *Anuario de Estudios Americanos*. 1994, tomo LI, n. 2, 1994, p. 63.

En 1796 se intensificó la guerra con Gran Bretaña, lo que provocó cambios en la circulación comercial ya que “Tanto la acción de la armada inglesa como los corsarios, incidieron duramente sobre el comercio de Ultramar. Cercaron los puertos y efectivizaron un fuerte control en las más importantes rutas”³⁵, esto influyó, por lo tanto el comercio rioplatense con la Isla de Cuba. Por lo que a partir de 1797, Milá de la Roca, comenzó a girar hacia dos nuevos emprendimientos, en primer lugar buscar nuevos mercados para el tasajo y en segundo insertarse en el comercio de esclavos. En los siguientes tres años, intermitentemente, comercializó tasajo, cebo y otros productos hacia mercados que con anterioridad no había contactado, como Bahía de Todos los Santos, Chile y Lima.

A su vez durante este período comenzó a incursionar en el comercio de esclavos, ya en 1795 tuvo su primera compra a partir de que la fragata de su propiedad como describió Alex Borucki

....Reina Luisa partió de Montevideo rumbo a La Habana con carnes saladas. Al llegar a la altura de Río de Janeiro entró a puerto para hacer reparaciones. Allí, su capitán fletó un bergantín para que la carga continuara a Cuba. Una vez realizadas las reparaciones, la fragata salió de Río de Janeiro hacia Montevideo. A los cinco días de navegación, la Reina Luisa encontró dos fragatas portuguesas que venían de Benguela, y en alta mar compró 359 africanos con los que llegó a Montevideo en enero de 1796.³⁶

Esta primera experiencia, a partir de los beneficios ocasionados, dio pie a que comenzara a enviar sus barcos a las costas africanas a comprar esclavizados a partir de la apertura económica que se produjo en los años precedentes producto de la motivación que llevó a cabo la Corona en 1791 de liberalizar la introducción de esclavos hacia el Virreinato del Río de la Plata teniendo como lugar de ingreso el puerto de Montevideo. Si bien, según este comerciante, no fue beneficioso este comercio por la pérdida de barcos en diversas circunstancias, en 1797 envió tres expediciones en el 98 dos y en 1799 nuevamente tres expediciones, pero con un incremento de la cantidad, como podemos observar en el gráfico número VII.

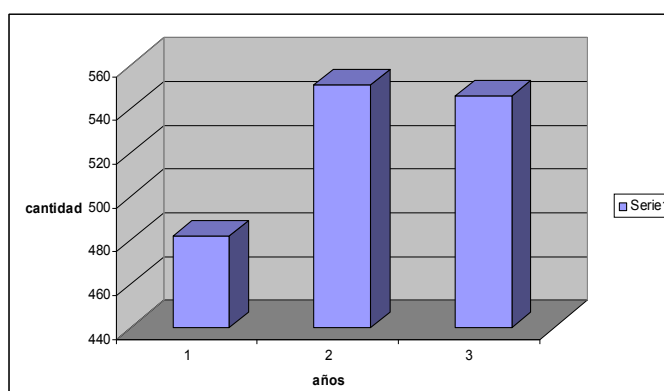


Gráfico 7: Comercio de esclavizados por Milá de la Roca entre los años 1797 a 1799. **Fuente:** Elaboración propia a partir de: AGN Comerciales Legajo 27 Expediente 3.

³⁵ SILVA, Hernán Asdrúbal. La estructuración del comercio y la navegación desde el Río de la Plata a Cuba. *Anuario de Estudios Americanos*. Tomo LI, núm. 2, 1994.

³⁶ BORUCKI, Alex. Las rutas brasileñas del tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata, 1777-1812. En: *4 encontro escravidao e liberdade no Brasil Meridional*. Curitiba, 2009.

Fue para este actor social una alternativa que reemplazó durante un breve período el comercio de tasajo como eje central en el comercio, permitiendo continuar con el funcionamiento de sus barcos, alternando nuevos destinos (fundamentalmente colonias extranjeras) y mercancías jabón, cacao, cascarilla, entre otras). A partir de varios inconvenientes que se sucedieron con sus embarcaciones producto de la guerra, tuvo que optar por contratar navíos de bandera neutra que fletaban sus productos, dejando aparcado su ímpetu naviera en el período posterior que coincidió con el nacer del nuevo siglo.

Durante los primeros años del nuevo siglo, continuó con la producción de tasajo y cebo, en 1805 presentó la instancia en donde expresa que para:

....seguir el fomento del tasajo y sebos, y con particularidad las carnes y tocinos en barril y harinas no solo con destino al tráfico en general, sino también ara proveer la Real Armada; al efecto tengo meditado la compra del terreno mas aparente que pueda pensarse en toda esta provincia, que es la Estancia de Haedo, colocada en la península que forman los ríos Uruguay y Negro, cuyos herederos tratan de vender y me han ofrecido la preferencia; pero como mis fondos ya no pueden soportar unas tan crecidas anticipaciones según son necesarias, es indispensable ocurrir al Rey N. Señor a fin de conseguir sus auxilios, que al mismo tiempo los necesito, así para proveerme de sujetos aparentes para mis empresas, como para traer las maquinas e instrumentos necesarios a ellas, y también introducir los negros bozales dirigiendo mis expediciones directamente a la Africa, evitando en quanto sea posible que el extranjero lleve nuestras riquezas.

Su objetivo era durante ese período el de comprar tierras y no el de continuar con la producción de los saladeros ya que durante ese mismo año fueron vendidos a Francisco Antonio Maciel³⁷ y sólo un par de años después, en 1807 le serán entregadas por medio de la mediación "...del Corregidor y Cabildo de Yapeyú las tierras comprendidas entre el Guaviyú, el Uruguay, el arroyo San José y las tres puntas al este siguiendo en línea recta hasta las puntas de Sarandí"³⁸.

Desde su llegada a la Región Río de la Plata mantuvo una actividad política muy activa, epistolario con representantes de la República Francesa, participación en las Invasiones Inglesas, diputado en Bayona y benefactor durante los primeros años de la Revolución de Mayo.

Con respecto a la vinculación de Milá de la Roca con Francia, Itamar Olivares³⁹ realizó un análisis puntilloso de este proceso. Su vinculación se produjo a partir de que en las islas del Índico de posesión francesa, entraron en una hambruna durante 1792. A raíz de lo cual los representantes institucionales de las mismas, gobernador M. de Malartic y Intendente Dupuy, decidieron comprar un gran cargamento de trigo en el Río de la Plata. A finales de ese año enviaron un navío que tras dos meses de travesía llegó al complejo portuario rioplatense. Las relaciones diplomáticas entre

³⁷ SALA DE TOURON, Lucía; DE LA TORRE, Nelson y RODRÍGUEZ, Julio Carlos. *Estructura económico-social de la colonia*. Montevideo: Ediciones Pueblos Unidos, 1967, p. 56.

³⁸ SALA DE TOURÓN, Lucía; DE LA TORRE, Nelson y RODRÍGUEZ, Julio Carlos. *Evolución económica de la Banda Oriental*. Montevideo: Ediciones Pueblos Unidos, 1967.

³⁹ OLIVARES, Itamar. José Ramón Milá de la Roca, un afrancesado du Río de la Plata. *CMHLB CARAVELLE*. 1988, n. 51.

España y Francia durante este período mantuvieron problemas, los cuales produjeron la declaración de guerra a mediados de ese año. La fragata y sus mercancías fueron confiscadas por orden del virrey. Tras la detención de su tripulación, Milá de la Roca ofició de intermediario, con gran éxito ya que se le permitió zarpar, llevando el trigo comprado. Durante los siguientes años, mantuvo correspondencia con varios de los máximos dirigentes franceses con el objetivo de conectar comercialmente con las posesiones francesas en América y enviar mercancías a Francia.

Durante las invasiones inglesas (1806-1807) se distinguió por su participación en la reconquista de Buenos Aires y para la defensa de Buenos Aires. Tras la derrota de las invasiones fue enviado a la península ibérica para desarrollar un plan de defensa regional. Tras la invasión de Napoleón a la península ibérica formó parte como miembro de la Asamblea de Bayona. Planteó, junto a Nicolás Herrera, la abolición del diezmo, la igualdad de derechos entre las regiones de la Península y de América, entre otros⁴⁰.

Durante el inicio del proceso revolucionario se mantuvo activo en forma constante a favor del Cabildo de Buenos Aires. Mantuvo esta actividad política a favor de los revolucionarios, no sólo a partir de donaciones sino con la participación activa de su único familiar directo, que se llamó Josep Milá de la Roca, quien fue secretario de Manuel Belgrano en la campaña de Paraguay, amigo personal de José de San Martín (fue el intermediario en el epistolario entre estos dos revolucionarios) y fue uno de los que firmó el testamento de Belgrano. Las causas de que este actor social, recientemente llegado al Río de la Plata y con una participación dentro de la estructura institucional, se mantuviese a favor de un proceso secesionista corresponde a su actividad económica y al plano ideológico.

4. Observaciones finales

En los siglos XVI y XVII los puntos de conexión ultramarina atlántica fueron tres en América y uno en la península española. Durante el siglo XVIII fue cambiando progresivamente hasta dar un giro pronunciado durante las últimas décadas. La apertura de nuevos puertos al comercio ultramarino, gozó durante estas últimas décadas de un mayor flujo de navíos que aquellos que participaban anteriormente. En este sentido, las causas de estas transformaciones estarían dadas por la necesidad de la Corona de aumentar sus ingresos fiscales. A su vez, para que se produzca este crecimiento, tuvieron que intervenir otros actores que utilizaron estas nuevas vías comerciales. Por lo tanto, si la Corona no fue la única beneficiada estaríamos ante una serie de acciones de la Corona en detrimento de actores que habían sido beneficiados hasta entonces con el monopolio, y en contrapartida, se benefició a otros que, anteriormente, no participaron.

El monopolio gaditano que otrora había sido el principal beneficiado del comercio entre América y la península española a partir de 1760 fue perdiendo peso. Los

⁴⁰ Ver: Memoria presentada en Bayona por José R. Milá de la Roca y Nicolás Herrera sobre el Virreinato del Río de la Plata para lograr su progreso (Bayona, 28 de junio de 1808). En: *Mayo Documental*. Buenos Aires, 1962, tomo II, pp. 19-21.

principales beneficiados de este proceso fueron los pequeños y medianos comerciantes e industriales de las regiones de la España peninsular que se encontraban ávidos de comerciar con América pero que su escasa infraestructura comercial (dado que manejan pequeñas cantidades de mercancías y no tenían agentes en Cádiz) no les permitía realizar. Otros actores beneficiados fueron aquellos que vincularon los distintos espacios habilitados con el Complejo Portuario Rioplatense y aquellos que invirtieron en las distintas actividades que florecieron producto de esta dinámica económica como los saladeros, la compra de navíos, tierras, entre otros.

Este catalán llegado en 1790, fue pasando durante los años analizados por distintos circuitos económicos influidos indefectiblemente por la política implementada por la Corona. En un principio, llegó como comisionista de productores industriales catalanes que le encomendaban su mercancía. Prontamente, se relacionó con los productores agrarios y comenzó a exportar a la península española cueros, luego, a partir de la exención de impuesto para el tasajo rioplatense hacia la Isla de Cuba, sus vinculaciones locales y las mejoras que implemento transcurrieron varios años de exportación comercial de tasajo, lo que le permitió la compra de varios barcos y la instalación de varios saladeros. Intento, sin éxito, comerciar con Francia durante la década de 1790. Luego, en 1797, a partir de la guerra con Inglaterra, por un lado, tuvo que buscar nuevos mercados para esa producción, encontrando una salida en el pacífico, Chile y Lima y en colonias extranjeras. Por otro lado, comenzó a introducirse en el transporte y comercio de esclavos, beneficiado por una política real que motivaba a realizarlo. Finalmente, a partir de beneficios dados por el Corregidor se instaló definitivamente como Hacendado.

Es interesante remarcar la amplitud de mercados y mercancías que aborda en los pocos años analizados. Parte de una vinculación, de alguna manera estándar, con los reinos de España, pasando por exportar a la Isla de Cuba, Colonias extranjeras, Nueva York, ciudades del pacífico español y el comercio de esclavos en las costas africanas. Esto nos daría cuenta de una gran flexibilidad a la hora de comerciar, lo que no nos permitiría obtener patrones estáticos de circuitos, sino, todo lo contrario, una gran movilidad de mercados y mercancías, vínculos construidos y mantenidos por poco tiempo y supeditados a los cambios institucionales y la búsqueda cada vez mas cambiante de mejores beneficios. No es un dato menor, si continuamos con ese razonamiento, el hecho de que se preocupara y logre la compra de tierras, vendiendo los saladeros (siendo una actividad en activo y muy lucrativa en la Banda Oriental durante toda la primera mitad del siglo XIX) transformándose en un hacendado. Tal vez, no dejó de tener como objetivo el aumento de la rentabilidad, claramente con menor riesgo, pero con menores posibilidades, como lo sería la tierra, siendo este un objetivo al que deseaba acceder con anterioridad a lo expresado, claro que esto forma parte de la especulación, pero marcaría un cambio en la concepción del lugar en donde se encontraba la mayor rentabilidad y el poder económico en el Río de la Plata.

Milá de la Roca expresa el objetivo de una parte de los comerciantes llegados a la Región Río de la Plata. Ya que, comienza con la búsqueda sistemática de altos beneficios durante una primera etapa. En una segunda se produce un cambio, ya que se produce un mayor asentamiento regional, en la cual priorizaron la estabilidad

que da la propiedad de la tierra relegando los altos beneficios del comercio.

A partir de los cambios que encontramos a partir de 1760 se produjo un incremento comercial muy importante, este proceso trajo aparejado el ingreso de nuevos actores comerciales y la apertura a nuevos mercados y mercancías de origen vacuno, acompañado de transformaciones institucionales favorables. Como consecuencia, se produjo una articulación entre los productores de cueros y estos nuevos actores. Esta articulación conllevó a que sus integrantes consolidaron su poder en detrimento de los comerciantes monopolistas quienes ocuparon un lugar marginal en relación al entramado comercial ultramarino. Este proceso se consolidó durante la primera década del siglo XIX y continuó, por lo menos, durante la primera década revolucionaria, en donde los conflictos dentro de la élite se produjeron a partir de la formación de facciones conformadas al calor de los intereses e ideas de los actores.

Por lo tanto, Milá de la Roca, y otros actores sociales vinculados al comercio de productos vacunos, fueron los mayores beneficiados del proceso independentista abierto en 1810 ya que, a la preeminencia regional que adquirieron durante los cincuenta años previos, se les sumó la inestabilidad de la Corona. Por ello, lucharon en contra de la invasión de los ingleses, que los pondría en una posición marginal y también en contra de la posible limitación que la Corona, ante un cambio coyuntural desfavorable, les podría provocar.

Es decir, una vez que los productores y comercializadores de las mercancías extraídas a los vacunos lograron consolidar y mantener un poder económico y político central en la Región Río de la Plata, siendo actores necesarios para el desarrollo de una de las mercancías claves para la industrialización, buscaron mantener esta hegemonía regional contra los embates de los ingleses y de los vaivenes políticos de la Corona, que hasta este periodo les había sido favorables, pero ante los cambios, perdió la estabilidad necesaria que buscaban. Por ello, apoyar una mayor independencia política era bienvenida.

5. Bibliografía

ALONSO ALVAREZ, Luis. *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*. Resumen de la tesis presentada para aspirar al grado de doctor en Geografía e Historia. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1984.

Almanak Mercantil o Guía del comerciante para el año 1796/97/98/99/00/01/02.

ALONSO ALVAREZ, Luis. Comercio exterior e atraso económico. Os intercambios de Galicia con Latinoamérica, 1764- 1868. En: ALONSO ÁLVAREZ, Luis (coord.) *Os intercambios entre Galicia e América Latina*. Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, 1999.

AZCONA GUERRA, Ana M. *Comercio y comerciantes en la Navarra del siglo XVIII*. Navarra: Gobierno de Navarra, 1996.

- ARDIT LUCAS, Manuel. *Revolución liberal y revuelta campesina. Un ensayo sobre la desintegración del Régimen Feudal en el país valenciano (1793-1840)*. Barceloana: Ariel, 1977.
- BASURTO LARRAÑAGA, Román. *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao: Servicio Editorial del País Vasco, 1983.
- BORUCKI, Alex. Las rutas brasileñas del tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata, 1777-1812. En: *4 encontro escravidao e liberdade no Brasil Meridional*. Curitiba, 2009.
- DELGADO RIBAS, J. M. La inmigración española a América Latina durante la época del comercio libre (1765- 1820) el ejemplo catalán. *Boletín Americanista*. 1981, n. 31, any XXIII.
- DELGADO RIBAS, J. M. Política Ilustrada, Industria española y Mercado Americano (1720- 1820). *Pedralbes*. 1983, n. 3.
- FERNANDEZ ALBADALEJO, Pablo. *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766- 1833. Cambio Económico e Historia*. Madrid: Akal, 1975.
- FISHER, John R. *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*. Madrid: Ed. MAPFRE, 1992.
- FUSTER, J. *Nosaltres, els valencians*. Barcelona: Edicions 62, 1962.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII. En: *Actas del I Congreso de Historia Económica de España*. Barcelona, 1975, pp. 268-294.
- GARCÍA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio. Comercio colonial y producción industrial en Catalunya a fines del siglo XVIII. En: *Agricultura, comercio colonial y crecimiento de España*. Barcelona: Ariel, 1974.
- GARCÍA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio. *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*. Sevilla: Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla, 1972.
- GIRALT, E. *L'estructura econòmica del País Valencià*. València: Estel, 1970.
- LLOPIS AGELAN, Enrique. La formación del "desierto manufacturero" extremeño, el declive de la pañería tradicional al final del Antiguo Régimen. En: ZAPATA BLANCO, Santiago (ed.). *La industria de una región no industrializada: Extremadura, 1750- 1990*. Cáceres: Universidad de Cáceres, 1996.
- LLUCH, Ernest. *La via Valenciana. Recerca i pensament*. Catarroja: Afers, 2003.
- MARTINEZ SHAW, Carlos. El comerç Catalá, del Mediterrani a L'Atlàntic. En: AA. VV. *El comerç entre Catalunya i America, 1680- 1898*. Barcelona: L'avenç, 1986.

- MARTINEZ SHAW, Carlos. *El comercio entre Cataluña y América (1680- 1756)*. Barcelona: Crítica, 1975.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos. El libre comercio y Cataluña: contribución a un debate. En: AA VV. *El comercio libre entre España y América Latina, 1765- 1824*. Barcelona: Fundación Banco Exterior, 1987.
- MALASPINA, A. *Viaje al Río de la Plata en el siglo XVIII*. Reedición de los documentos relativos al viaje de la corbeta Descubierta y Atrevida e informes de sus oficiales sobre el virreinato. Buenos Aires, 1938.
- MIGUEL LÓPEZ, Isabel. *El mundo del comercio en Castilla y León al final del Antiguo Régimen*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2000.
- OLIVARES, Itamar. José Ramón Milá de la Roca, un afrancesado du Río de la Plata. *CMHLB CARAVELLE*. 1988, n. 51, p. 10.
- PALACIO ATARD, Vicente. *El comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*. Madrid: Concejo superior de investigaciones científicas escuela de historia moderna, 1960.
- PARCERO TORRE, Celia. La alimentación en Cuba en el siglo XVIII. *Revista de Humanidades*. Otoño 2005, n. 19.
- Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España e Indias de 12 de Octubre de 1778*. Madrid: Imprenta de Pedro Marín, 1778.
- RIBES, Vicent. *Los valencianos y América. El comercio valenciano con Indias en el siglo XVIII*. València: Diputació Provincial de Valencia, 1985.
- SILVA, Hernán A. *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*. Madrid: Banco de España, 1993.
- SILVA, Hernán Asdrúbal. La estructuración del comercio y la navegación desde el Río de la Plata a Cuba. *Anuario de Estudios Americanos*. 1994, tomo LI, n. 2, 1994.
- SALA DE TOURÓN, Lucía; DE LA TORRE, Nelson y RODRÍGUEZ, Julio Carlos. *Evolución económica de la Banda Oriental*. Montevideo: Ediciones Pueblos Unidos, 1967.
- TORNERO, Pablo. Comercio colonial y proyección de la población: La emigración Catalana a Cuba en la época del crecimiento azucarero (1790- 1817). *Boletín americanista*. 1989, n. 39-40.
- VILLALOBO, Sergio. *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, 1700- 1811*. Buenos Aires: EUDEBA, 1965.
- VILAR, Pierre. *Cataluña en la España Moderna. La formación del capital comercial*. Barcelona: Crítica, 1988.

VICENS I VIVES J. *Coyuntura económica y reformismo burgués*. Barcelona: Ariel, 1974.

VILAR, Pierre. *Cataluña en la España Moderna. La formación del capital comercial*. Barcelona: Crítica, 1988.

Anexo I

Año	Barco	Capitán	Destino	Mercancías
1790	fragata Unión	Juan Antonio Martorell	Cádiz	25149 cueros
1791	Bergantín Reyna de los Ángeles (alias) Guipuzcoana	Pablo Antonio Calleja	Barcelona	15011 cueros
1792	Bergantín Reyna de los Ángeles (alias) Guipuzcoana	Pablo Antonio Calleja	Barcelona	16800 cueros
1792	Fragata Unión	Juan Antonio Martorell	La Habana	500qq tasajo 363qq sebo
1793	Bergantín Reyna de los Ángeles (alias) Guipuzcoana	Pablo Antonio Calleja	La Habana	4000qq tasajo 500qq sebo
1793	Fragata Júpiter	Domingo Colombo	La Habana	7104qq tasajo 564qq sebo
1794	Polacra San Felix	Manuel Molay	La Habana	1100qq tasajo
1794	Bergantín N. S. de los Dolores	alvador Ferrer	La Habana	2000qq tasajo 390qq sebo 15 B. pastillas
1794	Bergantín Reyna de los Ángeles (alias) Guipuzcoana	Pablo Antonio Calleja	La Habana	4022qq tasajo 510qq sebo
1794	Bergantín Bella Americana	Vicente Silva Araujo	La Habana	3600qq tasajo
1794	Fragata N S de los Dolores	Miguel Costa	La Habana	5000qq tasajo 350qq sebo 1B de mantequilla
1794	Fragata La Perla	nacio Lauburu	La Habana	5000qq tasajo 22qq sebo
1795	Fragata Vigilante	Juan Vidal	La Habana	5700qq tasajo 399qq sebo
1795	Fragata Minerva	Joseph Lopez	La Habana	6250qq tasajo 451qq sebo
1795	Fragata Oliva	pablo Colombo	La Habana	8000qq tasajo 323qq sebo
1795	Fragata Reunión	Thomás Lopategui	La Habana	5400qq tasajo 132qq sebo

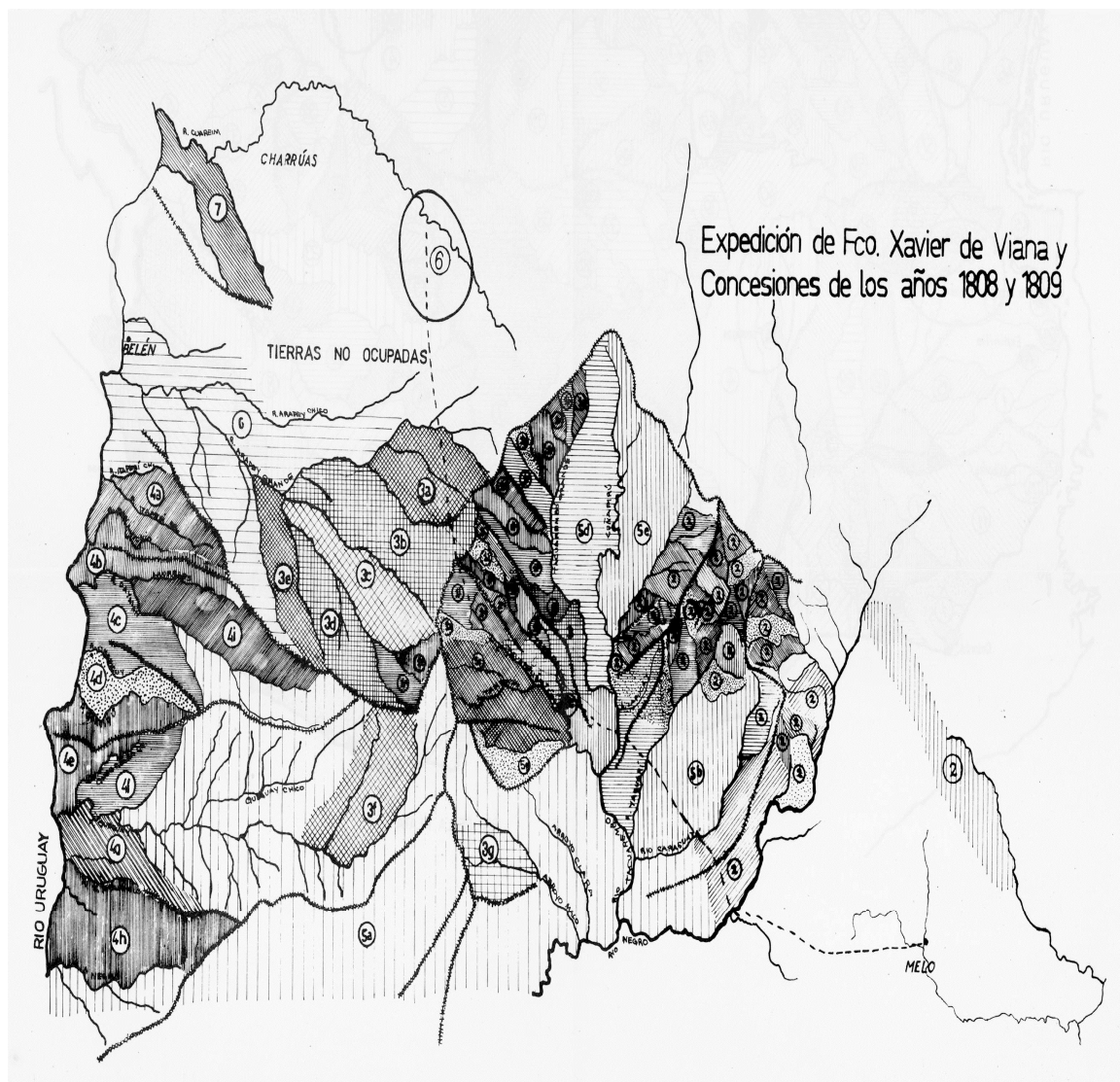
Maximiliano CAMARDA. De comerciante exitoso a hacendado revolucionario. La estrategia económica de fines del siglo XVIII en el complejo portuario rioplatense a partir de un acotr: José Ramón Milá de la Roca.

1795	Bergantín Barcelonés	Gabriel Romeu	La Habana	5000qq tasajo 380qq sebo
1796	Fragata Magdalena	Francisco Ferrer	La Habana	7000qq tasajo 442qq sebo
1796	Fragata S José y S Antonio	Jerónimo Añeces	La Habana	6000qq tasajo
1796	Fragata Ajuta	Francisco Beferano	La Habana	6500qq tasajo 135qq sebo
1796	Bergantín Carmen	Jaime Picas	La Habana	4800qq tasajo
1796	Fragata Reyna Luisa	Pedro Escardo	La Coruña y Países extranjeros	6426 cueros 160qq sebo (Esclavos)
1796	Fragata Francisco de Paula	Pedro Mun	La habana	6500qq tasajo 50qq sebo
1796	Bergantín Reyna de los Ángeles (alias) Guipuzcoana	Pablo Antonio de la Calleja	Costa de África	arios, Cueros, Plata, aguardiente
1796	Fragata José y Animas	José Fuentes	La Habana	6200qq tasajo 476qq sebo
1796	Paquebot Mercedes	Juan Delgado	La Habana	3000qq tasajo 171qq sebo
1796	Bergantín Ángel de la Guarda	Juan Bautista Cañellas	La Habana	4250qq tasajo 264qq sebo
1797	Umaca Melo de Portugal	Juan Antonio Mendieta	Bahía de todos los Santos	1900qq de harina 2000qq carne 100qq de sebo
1797	Fragata Faustina	Joaquín Millet	Mozambique	280 esclavizados
1797	Bergantín Reyna de los Ángeles (alias) Guipuzcoana	Pablo Antonio de la Calleja	Chile y Lima	1300qq tasajo 510qq sebo 47 pipas vino 2 barriles de cerveza
1797	Fragata Faustina de Buenos Aires	Pedro Uraga	Mozambique	161 esclavizados
1797	Corbeta Francesca Ceres	Lambert	Isla de Francia	41 esclavizados
1798	Fragata Faustina de Buen Aire	Joaquín Millet	Mozambique	280 esclavizados
1798	Fragata esperanza	Francisco Zobarán	Chile u Lima	2500qq tasajo 640 sebo 4 tablones de cedro
1798	Fragata Alfigarrana	Francisco Lopategui	Mozambique	271 esclavizados
1799	Bergantín N S de Chile	Thomas Sopartegui	Colonias extranjeras	351qq carne salada
1799	Fragata Astigarraga alias N S	Tomás Calbo	Nueva York y La Habana	2558qq tasajo 2000 cueros 8@ lana de carnero

1799	Fragata Astigarraga alias N S	Francisco Lopetegui	Mozambique	271 esclavizados
1799	N7	Domingo del Calbo	Mozambique	94
1799	Paquebot seguridad alias n8	Juan Bautista Megaña	Mozambique	181
1800	Bergantín N S	Pablo Antonio de la Calleja	Isla de Francia	417qq jabón 742qq sebo
1800	Fragata Alfigarrana	José Vicente Milá de la Roca	Golfo de Vizcaya	3935qq tasajo 8331 cascarilla 38qq sebo
1800	Bergantín N S	José Antonio de Aguirre	Brasil	900qq carne salada
01/2				8000 cacao de Guayaquil 600qq de cobre

Fuente: Elaboración propia a partir de: AGN Comerciales Legajo 27 Expediente 3.

Anexo II



El punto 4e es el que fue entregado a José Ramón Milá de la Roca en 1807. Mapa extraído de Sala de Touron, Lucía, de la Torre, Nelson y Rodríguez, Julio Carlos. "Evolución económica de la Banda Oriental". Montevideo, Ediciones Pueblos Unidos, 1967.