

# ALGUNOS DATOS SOBRE EL COMERCIO ULTRAMARINO SALIDO DEL COMPLEJO PORTUARIO RIOPLATENSE

*SOME DATA ON OVERSEAS TRADE FROM THE RIO DE LA  
PLATA PORT COMPLEX*

Maximiliano Camarda  
InES- CONICET- UNER- FCECO- UADER  
<https://orcid.org/0000-0002-6196-4757>  
maximilianocamarda@gmail.com

Recibido: Febrero 3 de 2019 - Aceptado: mayo 17 de 2019

## **Resumen:**

En este artículo se analizarán distintos aspectos del tráfico ultramarino del complejo portuario rioplatense, en primer lugar, la circulación de navíos, sus destinos y banderas. En segundo lugar, profundizaremos en la salida de cueros, su dinámica y destinos. En tercero y último, abordaremos la salida de metales preciosos. Para ello trabajamos con registros de navíos, notas y guías de aduana. El objetivo es profundizar en el análisis de la dinámica económica regional a partir de su comercio ultramarino.

**Palabras-clave:** comercio ultramarino; complejo portuario rioplatense; siglo XVII; cueros; metales preciosos

## **Abstract:**

This article will analyze different aspects of the overseas traffic of the Rioplatense port complex, first of all the circulation of ships, their destinations and flags. In second place we will deepen in the exit of hides, its dynamics and destinies. Third and last, we will deal with the exit of precious metals. For this we work with ship registers, notes and customs guides. The objective is to deepen the analysis of the regional economic dynamics from its overseas trade.

**Keywords:** ultramarine trade; rioplatense port complex; 18th century; hides; precious metals

## Introducción

Desde principios del siglo XVIII se inició un proceso de transformaciones a partir de la consolidación de un modelo global basado en la apertura de nuevos tráficos, mayores volúmenes y mercancías producto del proceso de industrialización europeo. En ese contexto, desde el complejo portuario rioplatense partieron cueros producidos regionalmente los cuales eran destinados como insumo en los centros industriales europeos, sumado a la salida de metales preciosos<sup>1</sup>.

Las transformaciones en la política económica de la Monarquía española estuvieron vinculadas a profundizar en las producciones regionales y potenciar el caudal de intercambios comerciales dentro de los territorios de la unidad política. Progresivamente, se pasó de un sistema de gran concentración en tres puertos y grandes comerciantes vinculados a Cádiz, a la apertura (siempre dentro del monopolio) de 40 puertos, una masiva circulación de navíos y una participación de nuevos pequeños y medianos comerciantes, asentados tanto en la península ibérica como en Hispanoamérica.<sup>2</sup>

El sistema comercial desarrollado durante el siglo XVIII, que se proyectaba del XVI, establecía que los puertos de la península española eran la conexión entre el mercado interno de la monarquía española con los mercados bajo control de otras unidades políticas. Las causas de ello eran, por ejemplo, la posibilidad de un mayor control fiscal, favorecer ciertas zonas por sobre otras y la cercanía con los mercados de intercambio.

Desde la perspectiva de los circuitos comerciales, podemos señalar que dentro de la Monarquía española los dos extremos comerciales que estaban institucionalmente regulados (Manila en el Pacífico y la península española en el Atlántico) se conectaron con mercados bajo control de otras organizaciones políticas (China y el resto de Europa). Además de estos dos grandes circuitos se desarrollaba el comercio con Brasil y África -el cual tuvo una especial vinculación con la Región Río de la Plata y por medio de las compañías privilegiadas, circunscriptos espacial y temporalmente, para el comercio de esclavizados.

En este artículo se analizarán distintos aspectos del tráfico ultramarino del

<sup>1</sup> Maximiliano Camarda, "Una aproximación al comercio exterior ultramarino de la Monarquía española a fines del siglo XVIII", en *Magallánica. Revista de historia moderna*, 4, 7, 2017, pp. 240- 262. <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica/article/view/2611/2670> (consulta 13/12/2018).

<sup>2</sup> Ver: Xavier Lamikiz, "Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII", en *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 25, 2, 2007, pp. 233-260.

complejo portuario rioplatense, en primer lugar, la circulación de navíos, sus destinos y banderas. En segundo lugar, profundizaremos en la salida de cueros, su dinámica y destinos. En tercero y último, abordaremos la salida de metales preciosos.

### **La circulación de navíos del complejo portuario rioplatense**

En este apartado nos centraremos en la salida de navíos desde el complejo portuario rioplatense, con el objetivo de analizar la dinámica de los intercambios comerciales, los puertos con los que se generaban los contactos y si estos contactos se produjeron dentro de la Monarquía española o si también se sumaron los territorios de otras unidades políticas. En torno a ello, el origen de las embarcaciones, por un lado, las dividimos entre las que tienen como bandera la de la Monarquía española y aquellos que eran de otras unidades políticas. Por otro lado, se dividirán conceptualmente los destinos como mercado interno (los intercambios realizados dentro de la Monarquía española) y externa (los contactos comerciales con otras unidades políticas). En la vinculación con mercados externos floreció una gran pluralidad de orígenes de los navíos con un predominio de los ingleses y norteamericanos. En cambio, el mercado interno estuvo concentrado, salvo para los períodos de guerra, en los navíos particulares de la Monarquía española.

Gran parte de las transformaciones económicas de la Monarquía española en cuanto al comercio ultramarino estuvo marcada por la presión externa para que eso suceda. Algunos ejemplos de ello, los encontramos en que a partir de la guerra con Inglaterra y el ataque a Portobelo en 1739, se extendieron los permisos para la circulación de navíos con registros sueltos, que hasta ese momento solo podían arribar a algunos puertos, entre ellos al Río de la Plata. Otro ejemplo, es que, tras la pérdida de La Habana, que cayó también en manos de los ingleses, en 1762 se reorganizó el comercio ultramarino habilitando progresivamente puertos en América y en la península española con el objetivo de una mayor consolidación económica, demográfica y militar en los territorios de la Monarquía ante las posibles invasiones.<sup>3</sup>

En los territorios que conformaban la Monarquía española, se desarrollaron transformaciones que provocaron los cambios en el comercio ultramarino en el siglo XVIII. Un ejemplo de ello es el primer *boom* del comercio del cuero en la región Río de la Plata que muestra cómo a principios del siglo XVIII se comienzan a consolidar “intereses

<sup>3</sup> G. Douglas Inglis; Allan J. Kuethe, “El Consulado de Cádiz y el reglamento de comercio libre de 1765”, en Bibiano Torres Ramírez; José J. Hernández Palomo (Coords.), Andalucía y América en el siglo XVIII: actas de las IV Jornadas de Andalucía y América, 2 tomos, Huelva, Universidad de Santa María de la Rábida, 1, 1985, pp. 79-96.

locales” que potenciaban las actividades productivas regionales.<sup>4</sup>

En este contexto, asimismo, desde la década de 1760 se produjo un primer proceso de transformaciones institucionales.<sup>5</sup> En 1764 se creó un servicio regular de Correos Marítimos hacia Cuba, “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”.<sup>6</sup> En forma simultánea, en 1765, se decretó el comercio libre entre Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Isla Margarita y Trinidad, y entre estos y los de Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón. Además, en 1774 y en 1776 se promulgaron Reales Ordenes que permitieron el comercio entre las distintas regiones de América.<sup>7</sup>

El 12 de octubre de 1778 se sancionó el documento denominado *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España e Indias* que establecía la apertura de diversos puertos americanos y españoles para comerciar con un registro de salida y un puerto o varios de llegada, además de un minucioso detalle de los aranceles al comercio ultramarino. Los puertos de América habilitados fueron 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 Tomás de Castilla, y el Puerto de Omoa en el Reino de Guatemala; Cartagena, Santa Marta, Río del hacha, Portobelo, y Chagre en el destino de Santa Fe, y Tierra Firme; Montevideo, y Buenos Aires en el Río de la Plata; Valparaíso y la Concepción en el Reino de Chile; y los Arica, El Callao, y Guayaquil en el Reino del Perú y Costas de la Mar del Sur.<sup>8</sup>

También fueron habilitados puertos de la Península española que hasta entonces no habían podido participar de forma directa en el comercio ultramarino o, en el mejor de

<sup>4</sup> Fernando Jumar, “El primer boom de la exportación de cueros y la sociedad local. Río de la Plata. Fines del siglo XVII, comienzos del siglo XVIII”, en XXI Jornadas de Historia Económica, Asociación Argentina de Historia Económica-Universidad Nacional de Tres de Febrero, 2008.

<sup>5</sup> Si bien anteriormente se produjeron transformaciones, las verdaderas reformas se dieron a partir de la llegada de los Borbones al trono español a principios del siglo XVIII. Sin embargo, entendemos que las reformas no significaron un cambio sustancial en la dinámica económica y, de producir alguna transformación, fue esporádica y no prosperaron a lo largo del tiempo en particular para la región Río de la Plata.

<sup>6</sup> Sergio Villalobos, Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, 1700-1811, Buenos Aires, EUDEBA, 1965, p. 48.

<sup>7</sup> La ocupación británica de La Habana entre 1762 y 1763 fue uno de los factores que determinó los cambios institucionales que se desarrollaron. Esto se debe a que, a partir del ingreso de mercancías a menor precio, el retorno al sistema del monopolio de Cádiz resultó inviable. Ver César García del Pino, Toma de La Habana por los ingleses y sus antecedentes, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 2002.

<sup>8</sup> 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 y 6.

los casos, lo habían hecho de forma escueta y limitada. Los puertos habilitados fueron los de Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón, y La Coruña en el continente; y los de Palma, y Santa Cruz de Tenerife en las Islas de Mallorca y Canarias.<sup>9</sup>

En el Reglamento se establece, además, como plantearon Pierre Vilar<sup>10</sup> y Hernán Asdrúbal Silva<sup>11</sup> a partir de varios cuadernos de bitácora, que los navíos pueden descender y ascender mercancías en varios de los puertos habilitados pudiendo, a su vez, variar los destinos. Los autores antes mencionados, dieron muestras de los circuitos comerciales ultramarinos donde los navíos cargaban y descargaban en varios puertos de la península española y también en diversos puertos americanos. Por ello, se trataba de un circuito muy dinámico que permitía la llegada al complejo portuario rioplatense no sólo de mercaderías provenientes de Europa sino también de bienes de otras latitudes de América, fundamentalmente, cacao y azúcar.<sup>12</sup>

En estas últimas décadas del siglo XVIII se permitió el desarrollo de nuevas rutas y mercancías favorecidas por una baja fiscalidad. Un ejemplo de ello son las transformaciones en el comercio de esclavizados.

El comercio de esclavizados durante el siglo XVIII se desarrolló bajo control de extranjeros y, en las últimas décadas, también de hispanoamericanos. A comienzos del siglo, la Corona institucionalizó el asiento del comercio de esclavos de Francia (La Compagnie de Guinée et de l'Assiento) e Inglaterra (la South Sea Company) en el territorio americano. Por otro lado, se desarrolló el comercio directo en manos de los portugueses quienes, a partir de los puertos de Río de Janeiro y de Porto Alegre, introdujeron, en todo el territorio, esclavizados provenientes de África.

Recién en las últimas décadas los iberoamericanos intentaron tomar el control de este comercio. Con dificultades para su realización, en la década de 1770, la Corona permitió a la Compañía Gaditana de Negros y a la Real Compañía de Filipinas compraren África esclavizados, transportarlos a Hispanoamérica y comercializarlos.

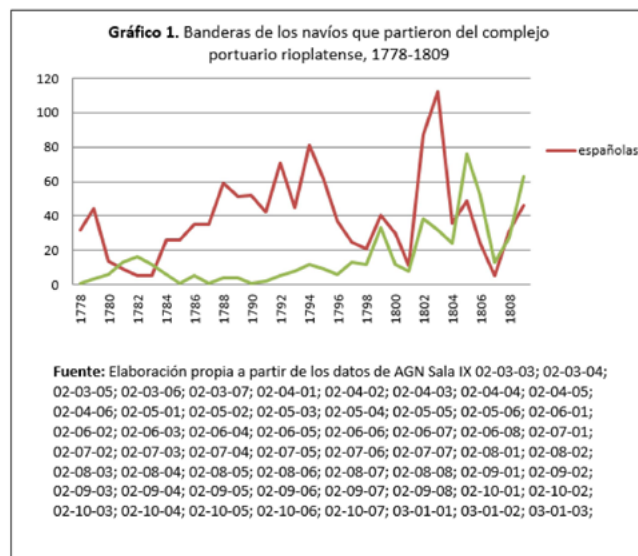
<sup>9</sup> Reglamento y Aranceles Reales, p. 7.

<sup>10</sup> Pierre Vilar, *Cataluña en la España Moderna. La formación del capital comercial*, Barcelona, Crítica, 1998.

<sup>11</sup> Hernán Asdrúbal Silva, *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*, Madrid, Banco de España, 1993.

<sup>12</sup> La circulación de metales provenientes de América fue la principal mercancía, en términos de valor, que llegaban a la península española. No se analiza en profundidad ya que requeriría un desarrollo minucioso que excede los objetivos de este texto.

Arturo Bentancur planteó que, dada la falta de experiencia, estas compañías sólo se ofrecieran de intermediarios entre los consumidores y los comerciantes extranjeros.<sup>13</sup> En la Real Cedula del 24 de noviembre de 1791 se decretó la libre introducción de esclavos permitiendo, por lo tanto, que cualquier español y extranjero pudiera comercializar. A partir de esta reglamentación, se dio permiso entonces a los hispanoamericanos para que, a través de la renta de navíos o por medio de los suyos propios, pudieran comercializar esclavizados en África y Brasil. Este proceso tuvo un éxito importante producto del crecimiento productivo y comercial que se venía desarrollando desde principios de siglo y su consolidación desde mediados, lo que permitió que a fines del siglo un número importante de rioplatenses participasen intensamente de este comercio, así como del de tasajo, con naves propias.

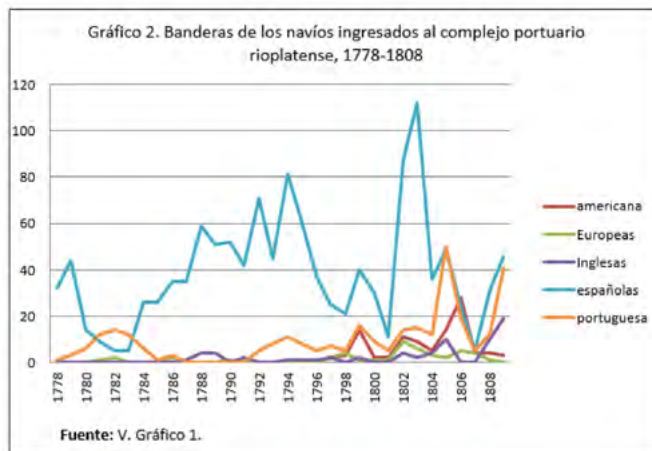


Como se puede observar en el Gráfico 1 hubo pronunciados descensos y ascensos de la circulación, pero con una tendencia general alcista. Desde mediados de siglo que se inicia el ascenso sostenido hasta la década de 1790 se mantuvo con un promedio entre 30 y 40 embarcaciones anuales. Luego se produjo un ascenso provocado por la liberación del comercio de esclavizados que duró hasta el conflicto militar de 1796, que si bien descendió en los años de guerra producto del ingreso de navíos neutrales se pudo estabilizar, hasta que con la salida del conflicto y las invasiones inglesas se incrementó el ingreso de navíos llegando hasta las 140 embarcaciones en 1804. Expulsados los ingleses se produjo una nueva expansión de la circulación sobrepasando los 200 navíos en los primeros años de

<sup>13</sup> Arturo Ariel Betancur, *El Puerto Colonial de Montevideo. Guerra y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico 1791-1806*, 2 tomos, Montevideo, Universidad de la República/Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1997-1998.

la revolución, sin descender a menos de 100 durante ese período.<sup>14</sup>

En líneas generales, los conflictos no afectaron la circulación, por lo menos no hasta el punto de generar un descenso sostenido. En las próximas páginas se analizará las formas que adquirió esta dinámica para lograr mantenerse en el tiempo, pensamos que una de las claves es analizar las banderas de las embarcaciones para establecer la incidencia de las potencias extranjeras en forma directa en el comercio regional.



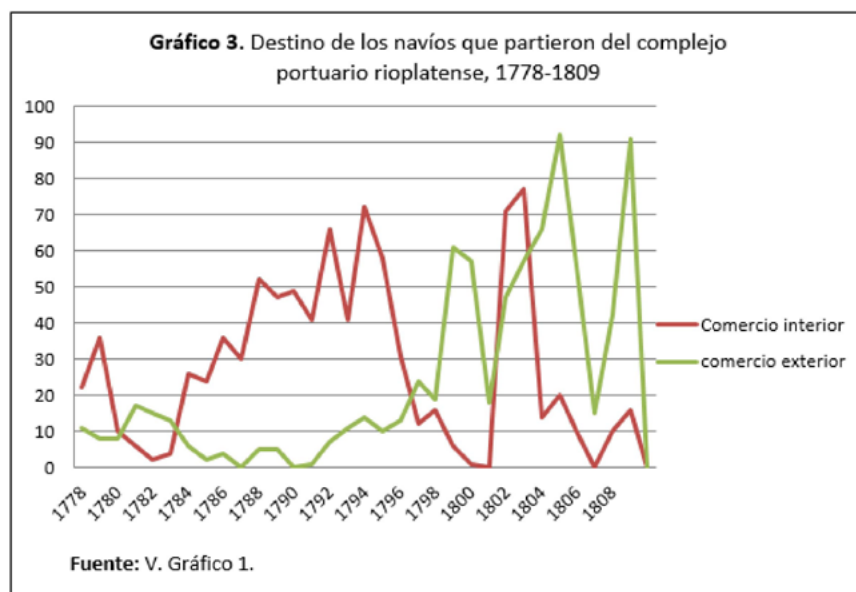
La participación de súbditos de otras unidades políticas ajenas a la Monarquía española hasta 1810 se produjo fundamentalmente en los procesos de crisis militar que dificultaron la libre circulación de navíos españoles. La Real Orden del 12 de octubre de 1779 habilitó el ingreso de navíos neutrales, esto permitió que en el período que duró el conflicto militar no se resintiera el comercio, algo similar se puede observar durante el periodo 1796-1802 durante el cual se compensó la caída de embarcaciones españolas.

Similar proceso se puede observar en torno a los destinos de las embarcaciones, dado que en los momentos de mayor tensión bélica, se buscó alternativas que permitiesen continuar con el tráfico comercial. En este sentido, la división entre mercado interno y externo parecería dar cuenta de un límite difuso entre los circuitos que atravesaban las Monarquías. Esto tiene sentido si se observa la compleja y cambiante política de alianzas que se desarrolló durante el período, para lo cual, los actores que participaron en el comercio generaron anticuerpos que les permitieron continuar con su dinámica comercial habitual. En ese sentido, las costas brasileñas ocuparon un lugar preponderante como

<sup>14</sup> Nos encontramos procesando la información de salida y entrada de navíos ultramarinos de Buenos Aires y Montevideo, encontramos que a partir del inicio del proceso revolucionario de 1810 se incrementó pronunciadamente la circulación de navíos.



nexo entre los territorios americanos de la Monarquía española y los europeos ya que el tráfico entre estos dos espacios americanos se venía gestando desde muchísimos años atrás y en los momentos de tensión militar era un espacio de canalización comercial imprescindible.



Encontramos, entonces que el tráfico comercial marítimo no fue frenado durante los conflictos militares de las últimas décadas del siglo XVIII sino que sólo se produjeron cambios en las estrategias comerciales a partir de la utilización de puertos de otras monarquías como nexos o de embarcaciones de bandera neutral. Es decir, el crecimiento sostenido de la circulación de navíos nos permite aseverar que el desarrollo productivo y comercial regional y su articulación con otros territorios tuvieron una dinámica ascendente que favoreció a los actores regionales.

### Salida de cueros del complejo portuario rioplatense

En la historiografía argentina, el análisis de la producción pecuaria y su centralidad ha ocupado un rol central. En las últimas décadas se ha relativizado la importancia de la producción pecuaria en la Región Río de la Plata, producto del redescubrimiento de la agricultura y de la población rural bonaerense.<sup>15</sup> En lo concerniente al comercio ultramarino es indudable que fue la mercancía más importante producida regionalmente

<sup>15</sup> Ver: Jorge Gelman, *Campesinos y estancieros. Una región del Río de la Plata a fines de la época colonial*, Buenos Aires, Ed. Los Libros del Riel, 1998; "Los caminos del mercado. Campesinos, estancieros y pulperos en una región del Río de la Plata colonial", en *Latin American Research Review*, 28, 2, 1993. pp. 89-118.



y que durante este período logró una mayor proporción en relación a la plata.<sup>16</sup> Los análisis plantearon que este crecimiento estuvo marcado por el incremento de navíos que circularon en el complejo portuario rioplatense en donde eran necesarios los cueros como lastre para la flotación.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII se produjo un incremento de la salida de cueros desde el complejo portuario rioplatense. La importancia regional de este proceso no atañó solamente a los grandes comerciantes que tuvieron gran incidencia en esta actividad, sino que fue un eje articulador a nivel regional, tanto en cuanto a la participación de actores en el proceso comercial (carga de los navíos, carpinteros, herreros, entre otros), la demanda de bienes y servicios destinados al mantenimiento de la tripulación y pasajeros que demandaba esta actividad, sino también en la incidencia de pequeños y medianos cargadores.

Establecer la cantidad total de cueros que partieron desde el complejo portuario es difícil de medir ya que la información con la que contamos es fiscal, y los impuestos que se debían pagar por el comercio ultramarino de cueros implicaron un complejo proceso a partir de determinar cada unidad con un peso fijo de 35 libras. Esto trajo consigo que sea necesario pesarlos y establecer el “romaneo” y una cantidad teórica de cueros que se tomó como el número efectivo de los mismos. Para establecer la variación que representó este proceso para determinar el total de cueros que partieron se calculó en base a 7.226 cueros comprados por Juan de Llanos en el año 1805. El peso de los cueros fue de 203.643 libras lo que nos da 5.818 unidades a 35, siendo necesario 1,2 cueros para llegar a la unidad de medida<sup>17</sup>. De esta manera, se da un incremento de la cantidad de cueros reales que partieron al comercio por sobre el total de unidades de 35 kg, lo que permite ajustar la dinámica comercial ya que, por ejemplo, a la salida de cueros desde Montevideo para el período 1779-1799 es necesario sumarle 882.926 cueros más cuando se utilizan fuentes fiscales.

Ahora bien, ¿cómo fue la dinámica de salida de cueros desde el complejo portuario rioplatense y en particular desde Montevideo? La salida de cueros de los dos puertos habilitados de la Región Río de la Plata da un total de casi doce millones en estos veinte

<sup>16</sup> Maximiliano Camarda; Nicolás Biangardi, “El negocio del cuero en el Río de la Plata a fines del siglo XVIII”, en *Antiteses*, Universidade Estadual de Londrina, Brasil, 10, 18, 2017, pp. 943-960; Maximiliano Camarda, “La salida de metales preciosos por el complejo portuario rioplatense durante las últimas décadas del siglo XVIII”, en *Revista Travesía*, Instituto Superior de Estudios Sociales ISES (Universidad Nacional de Tucumán-CONICET), Argentina Volumen 19, N° 2. 2017, pp.40- 63.

<sup>17</sup> Archivo General de la Nación, Argentina (en adelante AGN), Sala IX, 9-10-2 y 9-10-29.

años y un promedio de unos quinientos sesenta y seis mil (Tabla 2). Este importante número de cueros comercializados en el mercado ultramarino salió en forma relativamente equilibrada de dichos puertos, si bien desde Buenos Aires su número fue mayor que desde Montevideo durante el este período.

Cuadro 1. Total de cueros por unidades y romaneo, 1779-1799

	Total de cueros	Por año media
Por peso	4.414.630	210.220,48
Por unidad	5.297.556	252.264,57
Variación	882.926	42.044,10

Fuentes: Elaboración propia a partir de AGN Sala XIII: 15- 10-3; 37-6-4; 37-10-5; 37-10-6-; 38-8-3; 38-8-4; 38-1-1; 38-1-3; 38-2-3; 38-3-4; 38-4-4; 38-5-3; 38-6-4; 38-1-3; 39-1-3; 39-2-1; 39-2-2; 39-3-1; 39-3-2; 39-3-3; 39-4-3; 39-5-4; 39-6-2; 39-8-4; 39-9-3; 39-10-1; 39-10-4; 39-7-4; 15-10-3; 37-9-3; 37-9-4; 38-10-3; 38-6-3. 14-9-5; 14-10-1; 14-10-2; 14-10-3; 14-10-4; 15-10-1; 15-10-2; 15-10-3.

Cuadro 2. Totales de cueros salidos por Montevideo y Buenos Aires, 1779-1799

	Total de cueros	Porcentaje %	Media anual
Montevideo	5.297.556	44,51%	252.264,57
Buenos Aires	6.605.022	55,49%	314.524,86
Total	11.902.578	100,00%	566.789,43

Fuente: Cuadro 1

El movimiento naviero del complejo portuario rioplatense, durante el siglo XVIII, tuvo una dinámica progresivamente ascendente. La llegada y salida de los navíos legales comenzó a incrementarse en forma acelerada durante la década de 1760 y no volvió a bajar a cifras de décadas previas durante el resto del período estudiado.

Durante la primera mitad del siglo XVIII, la división entre los destinos de las embarcaciones que arribaban a las costas rioplatenses se daba entre extranjeras y Sevilla-Cádiz. En general, eran embarcaciones de gran tamaño a la que sólo podían acceder grandes comerciantes y consignatarios de casas comerciales afincadas en Cádiz. Con el correr de la segunda mitad del siglo esto fue variando notablemente, la circulación de navíos se hizo masiva, pequeñas embarcaciones lograron hacer mucho más rentable cubrir el circuito con distintos puertos de la península española. Por este motivo, los pequeños y medianos comerciantes e industriales peninsulares se arriesgaron a enviar cantidades menores de manufacturas y la carga en el Río de la Plata fue ocupada por

pequeños y medianos cargadores de cueros. En este contexto, la importancia del puerto de Cádiz en relación al complejo portuario rioplatense bajó notablemente como producto del empuje de otras regiones que vieron canalizadas sus necesidades en reglamentos que, desde la década de 1760, se re-direccionaron para su beneficio. Los destinos de los cueros se dividieron durante la segunda mitad del siglo XVIII, en tres partes: Cádiz, los puertos del Mediterráneo y los del Norte. Estas pequeñas y medianas embarcaciones se sumaron a las preexistentes embarcaciones de guerra y de correo que incrementaron previamente (desde la década de 1730 y 1740) la salida de cueros<sup>18</sup>, estos navíos serán claves también, como veremos más adelante, en la salida de metales preciosos.

Se ha planteado que el cuero era un lastre conveniente para la circulación de los navíos ya que las piedras que se utilizaban habitualmente para ello tenían un alto costo producto de la falta crónica de ese material en la zona y se retornaba, con cueros para mantener el nivel de flotación<sup>19</sup>. Por el contrario, se puede afirmar que el cuero constituyó un bien importante en el comercio ultramarino durante este período. Esto se torna evidente al observar el epistolario de varios comerciantes<sup>20</sup>, los cuales no sólo están muy pendientes de los precios y dinámicas de esta mercancía, sino que también, en varias oportunidades la prefieren antes que a los metales preciosos. Allí se percibe que el aumento de la demanda fue muy importante, ya que era un insumo imprescindible para la industrialización.

La mayoría de los cueros, luego de su llegada al puerto de la península española, era reenviada a otros lugares de Europa. Los arribados a Santander, por ejemplo, eran reenviados en su mayoría a Bayona, Burdeos, Ostende y Londres.<sup>21</sup> Con lo cual, el circuito que comienza con la producción en la Región Río de la Plata cubre un intrincado recorrido hasta su final utilización en alguna maquina textil de un centro industrial europeo.

---

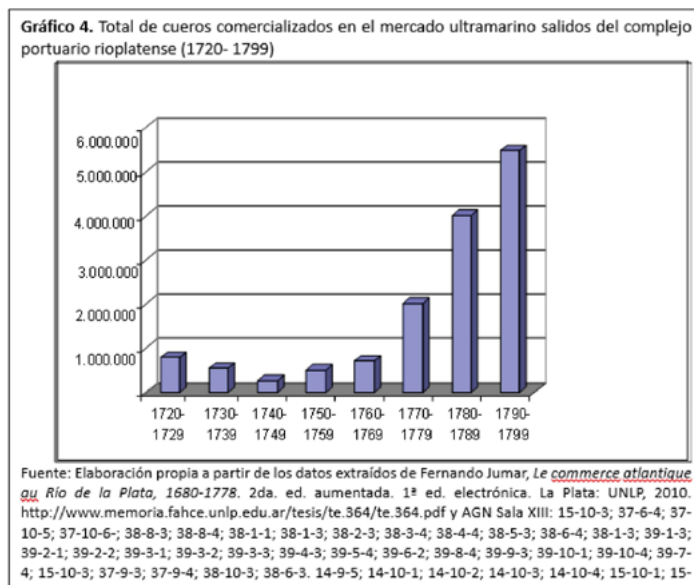
<sup>18</sup> Fernando Jumar, "El comercio ultramarino por el complejo portuario rioplatense y la economía regional, 1714-1778", en *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, 3, 5, 2016, pp. 171-259.

<sup>19</sup> Miguel Ángel Rosal; Roberto Schmit, "Del reformismo colonial borbónico al libre comercio: las exportaciones pecuarias del Río de la Plata (1768-1854)", en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, Tercera Serie, 20, 1999, pp. 69- 109; "Las exportaciones pecuarias bonaerenses y el espacio mercantil rioplatense (1768- 1854)", en Juan Carlos Garavaglia; Raúl Fradkin (Eds.), *En busca del tiempo perdido. La economía de Buenos Aires en el país de la abundancia 1750- 1865*, Buenos Aires, Prometeo, 2004, pp. 159-194.

<sup>20</sup> *Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona*. Fondo Comercial. Ignacio Parera y Cía. Cartas, pp. 16 y 17.

<sup>21</sup> Isabel Miguel López, "El censo de manufacturas de 1784. Una nueva fuente para el análisis de la industria catalana", en *Revista Historia Económica*, 14, 1, 1996, pp. 125-181.

En el Gráfico 4 se puede apreciar la importancia de las primeras décadas del siglo XVIII, ya que las cifras de este período recién se recuperarán treinta años después, en la década de 1760.<sup>22</sup> A partir de entonces comienza a incrementarse el comercio en forma paulatina. Según María Inés Moraes, ello se debió a una transformación en los mecanismos de la producción.<sup>23</sup> Durante la primera mitad del siglo XVIII, se producen circunstancias específicas que incrementan la salida de cueros como el asentamiento de la Compagnie de Guinée et de l' Assiento (1703-1715), la South Sea Company (1715-1738, con interrupciones) y el comercio con Brasil, sin embargo, fueron insuficientes para mantener ese nivel e incrementarlo.

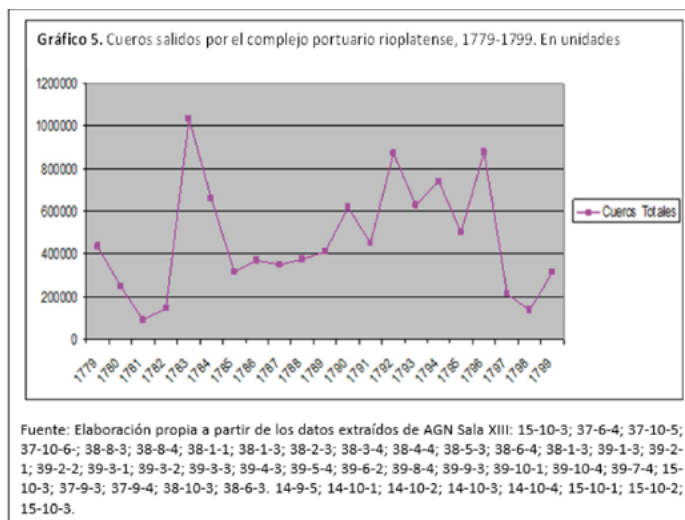


En 1779, la salida de cueros del complejo portuario rioplatense continuó aumentando, manteniéndose la tendencia ya desarrollada durante el siglo XVIII a partir de 1760. La guerra con Inglaterra, que comenzó precisamente en 1779, no permitió que se reflejara esta tendencia. Sin embargo, a partir del acuerdo de paz en 1783, se produjo un incremento sustancial que compensó la caída de la salida previa, con más de un millón unidades en 1783 y casi setecientos mil durante el año siguiente. Como se puede observar en el Gráfico 5, salvo en el período de guerra con Inglaterra, el comercio de cueros no bajó ningún año de las trescientas cincuenta mil unidades, hasta el nuevo conflicto militar de finales de siglo, en donde se vuelve a exportar mínimas cantidades.

<sup>22</sup> Se grafican para la primera mitad del siglo XVIII los datos totales de Fernando Jumar, dado que solo contiene datos fiables el comercio por Colonia en los años 1720-1730, con lo cual es posible que el descenso de las décadas siguientes sean producto de la falta de información. De ser de esta forma, se podría afirmar que el crecimiento se produjo previamente perdurando en su asenso durante el resto del siglo.

<sup>23</sup> María Inés Moraes, "Las economías agrarias del litoral rioplatense en la segunda mitad del siglo XVIII. Paisajes y desempeños", Tesis de doctorado inédita, Facultad de Ciencias Sociales y Empresariales, Universidad Complutense de Madrid, 2011.

Es interesante remarcar que la oferta, durante este último conflicto armado, se mantuvo disponible, siendo la pauta de salida marcada por la dinámica externa (contexto bélico) a partir del ingreso de navíos neutrales de



distintos orígenes que transportaban cueros. Estos navíos eran de origen angloamericano en su mayoría y no sólo fletaban mercancías desde y hacia la península española, sino que también comerciaban con otros lugares, como Estados Unidos o Hamburgo (Silva: 1997), estableciendo así redes de relaciones con los productores locales y demás actores ávidos de consumición de cueros e inserción de mercancías manufacturadas propias. Esta oferta de cueros fue lo que permitió el mantenimiento del precio durante todo el período ya que, mientras que la demanda creció lentamente, siempre se mantuvo la oferta en las dos bandas del río.<sup>24</sup>

La salida de cueros de los dos puertos habilitados de la Región Río de la Plata da un total de casi diez millones en estos veinte años y un promedio de casi quinientos mil al año. Este importante número de cueros comercializados en el mercado ultramarino salió en forma relativamente equilibrada de dichos puertos, si bien desde Buenos Aires su número fue mayor que desde Montevideo como ya se mencionó. La paridad señalada, dado que había una diferencia sustancial en cuanto a la población y dinámica económica entre las dos bandas del río, se pudo haber debido a dos causas. En primer lugar, el incremento de la población de Montevideo y del comercio y, en segundo lugar, la expansión de la producción pecuaria en las antiguas posesiones de los Jesuitas.

<sup>24</sup> M. I. Moraes, "Las economías agrarias...".

<sup>25</sup> Entre marzo de 1779 y diciembre de 1783, según las notas de aduana, salieron de Buenos Aires 889.062

En este trabajo no lo desarrollamos, ya que tomamos los datos de salida en su conjunto sea para la carga inmediata en el navío como hacia Montevideo, pero a partir de los datos desagregados de RegAduAR, se puede estimar que una parte importante de los cueros fueron en primer lugar a conservarse en barracas de Montevideo antes de su embarque, observando el central papel del complejo portuario en la dinámica comercial del cuero.<sup>25</sup>

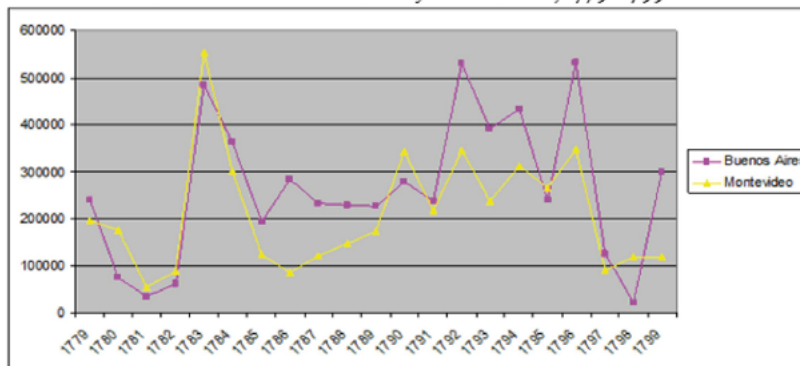
Las fronteras de la zona norte de la Región Río de la Plata se tornaron difusas en este período, con lo cual, no es posible establecer certeramente el lugar de donde provinieron los vacunos. Sin embargo, es para remarcar el hecho de que lleguen a cada uno de los puertos. En primer lugar, la cercanía del puerto de salida ya establece que, probablemente, el transporte de cueros por el río se tornaba innecesario. En segundo lugar, el paso de cueros hacia la zona de Buenos Aires se vuelve improbable ya que la mayoría de los envíos se encontraba cercana a Montevideo por las facilidades que deja ese puerto. Por último, dado el fluido contacto entre los actores comerciales se dificultaba la posibilidad de que fueran transportados para realizarse las transacciones comerciales. Todas las investigaciones coinciden en que la mayor producción de cueros está en la Banda Oriental y, sin embargo, salen por Buenos Aires. Otro motivo es que fuera más barato moverlos por botes desde Víboras, Colonia, etc. a Buenos Aires que por tierra a Montevideo.

En el Gráfico 6 se puede observar cómo durante el período estudiado de los dos puertos el comercio se produjo, en términos generales, con armonía en relación al porcentaje. Así todo, es remarcable el hecho de que se cumple la conocida premisa de que en los conflictos militares se produce un descenso marcado y en los años de paz, se incrementa sustancialmente el comercio.

En el Gráfico 6 se puede observar como en los primeros años estudiados, el predominio de Buenos Aires no es claro sino todo lo contrario, ya que en algunos años desde Montevideo salieron más cueros que desde Buenos Aires. Sin embargo, esta tendencia pronto se truncó y el predominio de Buenos Aires se hizo notable y con cierta regularidad. Una posible causa de esta tendencia es que en Buenos Aires se concentraban los cueros del litoral, siendo su única salida el puerto bonaerense. En cambio, en el caso de Montevideo, la existencia de la frontera con Brasil permitía la posibilidad de otra salida de los mismos. Ésta posible salida “ilegal” de los cueros, entra en el plano de lo incierto.

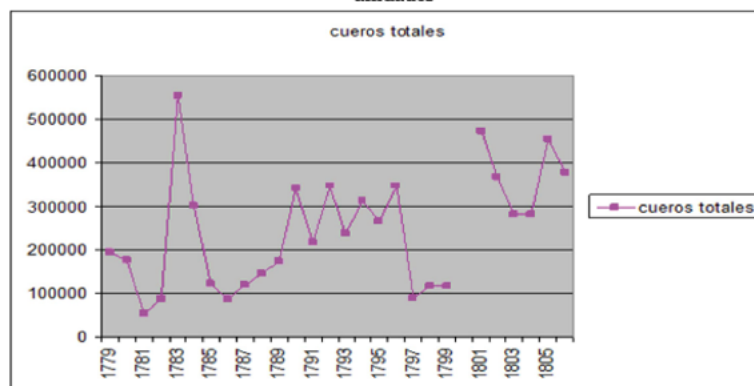
Sumado al incremento de la cantidad de navíos que ingresaron y salieron en forma regular del complejo portuario rioplatense, se encuentra el aumento de productos regionales comercializados. Esto nos da un cambio producido en la economía regional que fue acompañado de una política de homogeneización durante el siglo XVIII.

Gráfico 6. Cueros salidos desde Montevideo y Buenos Aires, 1779- 1799. En unidades



**Fuente:** Elaboración propia a partir de los datos extraídos de AGN Sala XIII: 15-10-3; 37-6-4; 37-10-5; 37-10-6; 38-8-3; 38-8-4; 38-1-1; 38-1-3; 38-2-3; 38-3-4; 38-4-4; 38-5-3; 38-6-4; 38-1-3; 39-1-3; 39-2-1; 39-2-2; 39-3-1; 39-3-2; 39-3-3; 39-4-3; 39-5-4; 39-6-2; 39-8-4; 39-9-3; 39-10-1; 39-10-4; 39-7-4; 15-10-3; 37-9-3; 37-9-4; 38-10-3; 38-6-3. 14-9-5; 14-10-1; 14-10-2; 14-10-3; 14-10-4; 15-10-1; 15-10-2; 15-10-3.

Gráfico 7. Cueros salidos por el complejo portuario rioplatense, 1779-1806. En unidades



**Fuente:** Elaboración propia a partir de los datos extraídos de AGN Sala XIII: 15-10-3; 37-6-4; 37-10-5; 37-10-6; 38-8-3; 38-8-4; 38-1-1; 38-1-3; 38-2-3; 38-3-4; 38-4-4; 38-5-3; 38-6-4; 38-1-3; 39-1-3; 39-2-1; 39-2-2; 39-3-1; 39-3-2; 39-3-3; 39-4-3; 39-5-4; 39-6-2; 39-8-4; 39-9-3; 39-10-1; 39-10-4; 39-7-4; 15-10-3; 37-9-3; 37-9-4; 38-10-3; 38-6-3. 14-9-5; 14-10-1; 14-10-2; 14-10-3; 14-10-4; 15-10-1; 15-10-2; 15-10-3. AGI, Buenos Aires 848.

cueros al pelo. De ellos, se remitieron 138.293 a la ciudad de Montevideo, presumiblemente para ser almacenados antes de su embarque y 748.361 unidades para ser directamente embarcadas en navíos anclados en ese puerto. Registros de Aduana de Antiguo Régimen, base de datos marzo de 1779 a diciembre de 1783 recopilada a partir de las notas de aduana registradas en la Aduana de Buenos Aires, Archivo General de la Nación, Argentina, XIII-14-9-1; 14-9-5; 33-11-2; 33-11-3; 34-1-5; 34-2-1; 34-2-5; 34-3-1; 34-4-1; 34-4-2; 34-1-5.



Como se puede apreciar en el Gráfico 7, a partir de la guerra de 1796 con Inglaterra se produjo un descenso de la salida de cueros pero, como en la guerra anterior, se recuperó velozmente una vez concluida. Por lo tanto, si bien los conflictos armados generaron dificultades en este comercio en particular, no produjeron un declive pronunciado sino que, todo lo contrario, una vez firmada la paz, continuaron saliendo masivamente cueros desde el complejo portuario.

### **La salida de metales preciosos**

En este apartado se analizará la salida de metales preciosos del complejo portuario rioplatense entre 1779- 1794 con el objetivo de establecer las cifras y los destinos. Para ello trabajamos con los registros de los navíos durante el período mencionado, durante el cual se contabilizaron 18.787 partidas. La información que esta fuente nos provee da cuenta de: el año de partida, la embarcación en donde fue cargada, el nombre y procedencia de quien la cargó, a cargo y cuenta de quien, el destinatario, la cantidad de metales preciosos y el destino. Además se incluyó las cifras de la tesis doctoral de Fernando Jumar para el período anterior<sup>26</sup>. Sostenemos que a mediados del siglo XVIII se dio un crecimiento de la salida de metales preciosos continuado en el resto del siglo y que fue producto de una serie de dinámicas económicas interrelacionadas.

Continuado lo planteado por Fernando Jumar<sup>27</sup> se parte del análisis de los registros de los navíos para lograr reconstruir las cantidades de metales que salieron. La utilización de los registros de los navíos permite separar los envíos fiscales y privados y dentro de los privados aquellos que eran para herencias y donaciones para iglesias de los que se efectuaban para el comercio.

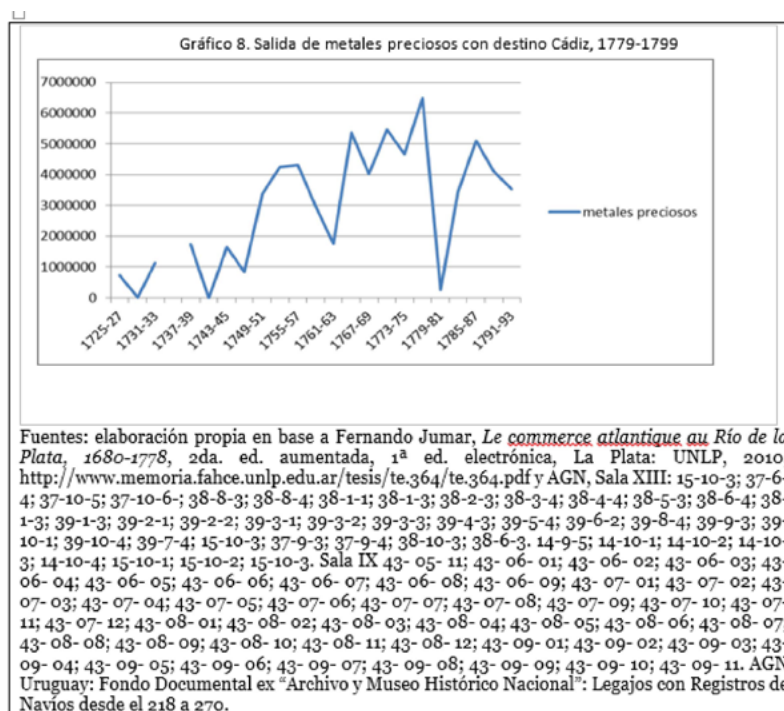
Como ya dijimos en la introducción de este trabajo, el total de metales preciosos salidos registrados comenzó a crecer en forma paulatina desde mediados del siglo XVIII, producto de una serie de dinámicas económicas interrelacionadas. En primer lugar, la consolidación del complejo portuario como punto de vinculación entre el interior americano y, en principio Brasil y luego la península ibérica. En un solo trienio, 1746- 48, partieron desde el complejo portuario 9.188.275 pesos hacia territorios de la Monarquía

<sup>26</sup> Las series que presenta Fernando Jumar son del circuito español, es fragmentaria la información del circuito portugués presente en fuentes fiscales de ese origen. Pese a ello, tomamos como base la información existente e intentamos problematizar en función de ella.

<sup>27</sup> Fernando Jumar, *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*, 2da. ed. aumentada, 1ª ed. electrónica, La Plata, UNLP, 2010, <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.364/te.364.pdf> (consulta 15/11/2018).

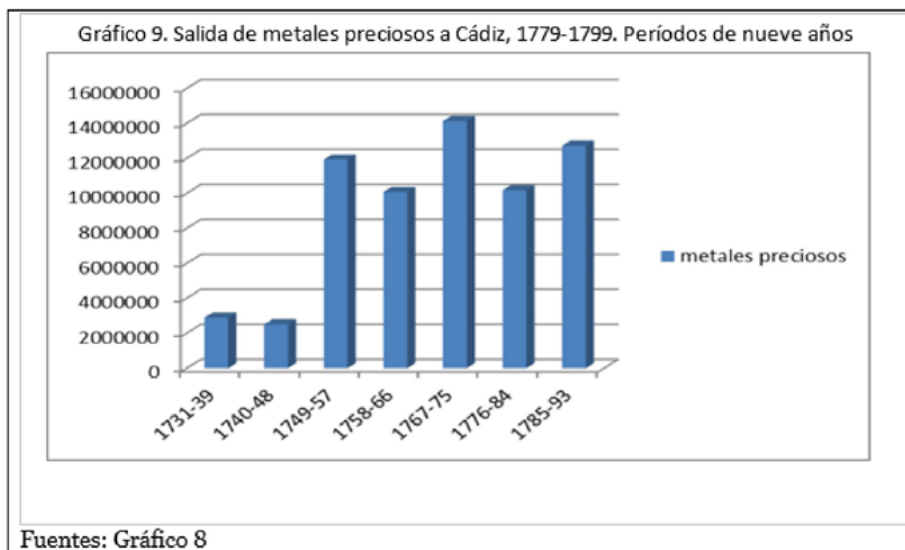
portuguesa. Este intercambio fue perdiendo peso progresivamente en pos de la vinculación con la dentro de la Monarquía española, en particular a partir de la posibilidad de la conexión con La Coruña por medio de las fragatas-correo y la apertura de otros puertos de los dominios peninsulares.

En la historiografía<sup>28</sup> que analizó el papel de Cádiz y del resto de puertos a partir de la aplicación del reglamento de libre comercio hubo consenso en que Cádiz mantuvo el predominio como puerto de llegada de los metales preciosos americanos, siendo hasta beneficiado por las reformas y el resto de puertos mantuvo un lugar testimonial sin producir gran incidencia.



En el Gráfico 9 se puede apreciar que la salida de metales preciosos hacia Cádiz se incrementó a mediados de siglo, sólo bajando en el período del conflicto armado iniciado en 1779 y manteniendo la salida en las décadas siguientes. Si se compara, por lo tanto, la salida total y las enviadas a Cádiz encontramos que el impacto de las reformas institucionales fue mínimo y que el incremento se produjo a partir del ascenso del comercio de mediados de siglo.

<sup>28</sup> John Fisher, *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid, Banco de España, 1993. Antonio García-Baquero González, *Andalucía y la carrera de Indias, 1492-1824*, Granada, Universidad de Granada, 2002.



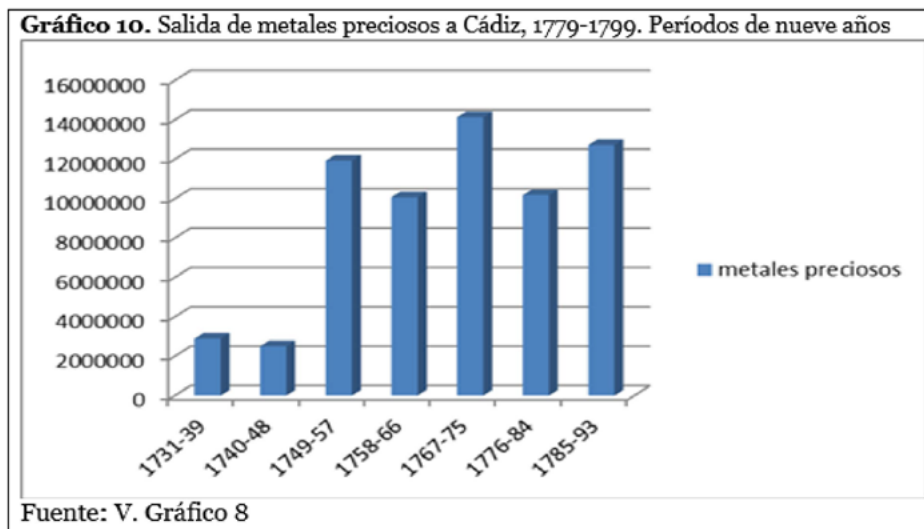
La salida de metales preciosos hacia Cádiz tuvo un crecimiento importante a mediados del siglo XVIII. Este crecimiento, probablemente esté marcado por la consolidación comercial que se produjo a partir de que el complejo portuario rioplatense se encontraba en expansión interna en detrimento de Lima como lugar de ingreso de mercancías del circuito legal español. El crecimiento del complejo portuario, estuvo marcado por la guerra con Inglaterra y el ataque sobre Portobelo que forzó el incremento de navíos de registro sueltos. La circulación de embarcaciones de esta característica entre Cádiz y el complejo portuario rioplatense, como se desarrolló en el primer apartado se incrementó a partir de este período. Esto consolidó los lazos entre los comerciantes de estos dos espacios en detrimento de los de Lima<sup>29</sup>.

Para el período 1716-1749 partieron 1.174.994 pesos hacia el extranjero y 243.383 pesos hacia Cádiz, esta dinámica fue posible ya que durante gran parte de este período se produjeron los asientos inglés y francés, sumado al circuito comercial portugués arroja 83% del total de salidas de metales preciosos.

Las invasiones a Portobelo en las décadas de 1730 y de Cuba en 1740 por parte de los ingleses, se realizaron a partir de la búsqueda de mercados en donde colocar sus mercancías y de productores de materias primas. Esto provocó en la Monarquía española una crisis dentro de los sectores económicamente hegemónicos y el surgimiento de otros grupos de actores cobró fuerza ya que el mantenimiento de los territorios estaba en juego.

<sup>29</sup> Javier Kraselsky, "Las estrategias de los actores del Río de La Plata: Las juntas y el Consulado de Comercio de Buenos Aires a fines del Antiguo Régimen 1748-1809", Tesis de doctorado inédita, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, Argentina, 2011. eritorios estaba en juego.

Por ese motivo, por ejemplo, se produjo la crisis del Consulado de Cádiz, generada a partir de la habilitación de puertos al comercio ultramarino interno, el fomento a la producción de mercancías regionales, la ampliación del incremento del “valor agregado” a mercancías provenientes de otros territorios europeos.



Para que este proceso se desarrollase fue necesario que las reformas institucionales acompañasen la dinámica comercial. Se modificaron los gravámenes y derechos comerciales, se dejó el palmeo, se produjo una rebaja de los impuestos sobre los productos de la tierra y manufacturas. Además, se favoreció la frecuencia y cantidad de intercambios transatlánticos, promoviendo la participación de individuos con poco caudal y, por lo tanto, la competencia y baja de los precios de las mercancías favoreciendo a los consumidores americanos<sup>30</sup>. Otra transformación fue en torno al propio crecimiento de la circulación de navíos que promovió una mayor producción de embarcaciones, tripulantes de las embarcaciones, insumos producidos en los territorios cercanos a los puertos y mano de obra para los arreglos y carga y descarga. Por último, permitió el crecimiento poblacional de las zonas portuarias favoreciendo la defensa de esos territorios ante un potencial desembarco de tropas de otra potencia.

En los treinta años que van desde 1749 hasta 1779 partieron 3.180.489 pesos, de los cuales 96% fueron hacia Cádiz y sólo 4% hacia el extranjero según los registros oficiales españoles. Que partan hacia Cádiz, permitió que el circuito de los metales preciosos y las mercancías intercambiadas por ella se complejizara. Como ya demostró la historiografía, innumerables casas comerciales europeas se encontraban en esa ciudad, siendo por ello,

<sup>30</sup> X. Lamikiz, “Patrones de comercio”.

un enclave en donde confluyeron distintos circuitos comerciales. Mientras que hasta mediados de siglo el intercambio se produjo en la propia costa americana, en las décadas siguientes hubo un mayor eslabonamiento comercial que hacía que las mercancías europeas debieran pasar primero por los dominios peninsulares, en donde en muchos casos se le incluía “valor agregado” –por ejemplo, con las telas llamadas indianas que eran pintadas- y se producía un mayor control fiscal del comercio.

Durante el periodo 1779-1794, partieron 46.797.846 pesos de comercio vinculado a cargadores rioplatenses, de los cuales 21.670.034 pesos (46%) hacia Cádiz y 25.127.812 pesos (54%) hacia el resto de puertos de la península. Como se analizó, durante la segunda mitad del siglo XVIII se mantuvo relativamente constante la llegada de metales preciosos a Cádiz, siendo el crecimiento de las últimas décadas producto del ingreso de otros puertos al comercio ultramarino. La causa superficial de ello, lo encontramos en la aplicación del Reglamento de libre comercio en donde se permite el comercio directo entre el Río de la Plata con un gran número de puertos peninsulares. Ahora bien, que este proceso sea tan masivo, responde más bien a cuestiones comerciales, como lo es el desarrollo industrial de diversas regiones, como Cataluña, Valencia o el País Vasco, en donde no sólo podían comercializar grandes actores, sino que por medio de la salida de embarcaciones de menor tamaño, los pequeños y medianos industriales y comerciantes pudieron colocar su mercancía en el Río de la Plata.

En suma, durante el siglo XVIII se tendría tres etapas con respecto a la salida de metales, una primera marcada por los Asientos francés e inglés y el comercio con Brasil. Un segundo período marcado por el predominio de Cádiz, anteriormente presente pero minoritario y un tercero con la apertura de los puertos peninsulares al comercio. Tenemos por lo tanto que Cádiz, mantuvo hasta la década de 1780 una tendencia creciente en su vinculación con el área articulada al complejo portuario rioplatense y a partir de allí, se estancó, creciendo la vinculación con otras regiones de la península.

## **Conclusión**

En estas breves páginas se analizaron las cifras del comercio ultramarino rioplatense durante las últimas décadas del siglo XVIII y la primera del siglo XIX. Para ello se profundizó en la circulación de navíos, la salida de cueros y de metales preciosos. Si bien para el periodo previo no hay cifras confiables totales de la salida de metales y cueros (son fragmentarios los datos de Colonia), tomamos los realizados por Fernando Jumar para intentar establecer si en las últimas décadas hubo un crecimiento del comercio.

A partir de las transformaciones del mercado global, encontramos que la circulación de navíos vinculados al complejo portuario rioplatense se modificó sustancialmente en cuanto a la cantidad de embarcaciones, los tipos de navíos y los destinos. Al incremento de navíos de guerra y de correo que se incorporaron a mediados del siglo, se les sumó las embarcaciones de pequeño y mediano porte que realizaban travesías con una dinámica distinta, visitaban varios puertos antes de llegar al de destino final, y conectaban los puertos habilitados del Mediterráneo y del Atlántico del norte.

El incremento de la circulación de navíos, fue posible por el incremento de la demanda de cueros, los que dejaron de ser un lastre para la navegación y se transformaron en la mercancía más importante producida regionalmente, ya que encontramos embarcaciones que vinieron hacia este territorio en busca de esta mercancía. Esta salida, que provenía de distintos territorios de la Región Rio de la Plata, se concentraba en los dos puertos más importantes, el de Buenos Aires y el de Montevideo, circulando a su vez entre estos dos puertos. En los periodos de conflictos militares, observamos que se desacelera la salida, pero en los años siguientes se recupera, esta dinámica la encontramos tanto para los conflictos de fines del siglo XVIII como para los años posteriores a las invasiones inglesas.

La salida de metales preciosos acompañó el crecimiento de los aspectos ya señalados, ya que este incremento estuvo marcado por la diversificación de destinos peninsulares, ya que mientras en las décadas siguientes a mediados de siglo, el destino estuvo concentrado en Cádiz, la ampliación de puertos al comercio atlántico también influyó fuertemente en el arribo de los metales a esos territorios.

En suma, la dinámica del comercio ultramarino del complejo portuario rioplatense sufrió progresivamente transformaciones en su composición, la cuales corresponden a demandas de los mercados europeos al calor de la revolución industrial, como así también de la monarquía, reformas institucionales que permitieron la ampliación de comercio con otros puertos y productos, e internas, la expansión de la producción y comercialización de productos pecuarios, los cuales se transformaron en la mercancía más importante producida a nivel regional.

En las vísperas de la revolución, el comercio del complejo portuario se encontraba desarrollando un gran abanico de estrategias de acumulación e intercambio. Las cuales, serán transformadas nuevamente para continuar desarrollándose, una vez más.

## Fuentes

AGN (Argentina) 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.

AGN (Argentina) Sala XIII: 15-10-3; 37-6-4; 37-10-5; 37-10-6-; 38-8-3; 38-8-4; 38-1-1; 38-1-3; 38-2-3; 38-3-4; 38-4-4; 38-5-3; 38-6-4; 38-1-3; 39-1-3; 39-2-1; 39-2-2; 39-3-1; 39-3-2; 39-3-3; 39-4-3; 39-5-4; 39-6-2; 39-8-4; 39-9-3; 39-10-1; 39-10-4; 39-7-4; 15-10-3; 37-9-3; 37-9-4; 38-10-3; 38-6-3. 14-9-5; 14-10-1; 14-10-2; 14-10-3; 14-10-4; 15-10-1; 15-10-2; 15-10-3.

AGN, Sala XIII: 15-10-3; 37-6-4; 37-10-5; 37-10-6-; 38-8-3; 38-8-4; 38-1-1; 38-1-3; 38-2-3; 38-3-4; 38-4-4; 38-5-3; 38-6-4; 38-1-3; 39-1-3; 39-2-1; 39-2-2; 39-3-1; 39-3-2; 39-3-3; 39-4-3; 39-5-4; 39-6-2; 39-8-4; 39-9-3; 39-10-1; 39-10-4; 39-7-4; 15-10-3; 37-9-3; 37-9-4; 38-10-3; 38-6-3. 14-9-5; 14-10-1; 14-10-2; 14-10-3; 14-10-4; 15-10-1; 15-10-2; 15-10-3. Sala IX 43-05-11; 43-06-01; 43-06-02; 43-06-03; 43-06-04; 43-06-05; 43-06-06; 43-06-07; 43-06-08; 43-06-09; 43-07-01; 43-07-02; 43-07-03; 43-07-04; 43-07-05; 43-07-06; 43-07-07; 43-07-08; 43-07-09; 43-07-10; 43-07-11; 43-07-12; 43-08-01; 43-08-02; 43-08-03; 43-08-04; 43-08-05; 43-08-06; 43-08-07; 43-08-08; 43-08-09; 43-08-10; 43-08-11; 43-08-12; 43-09-01; 43-09-02; 43-09-03; 43-09-04; 43-09-05; 43-09-06; 43-09-07; 43-09-08; 43-09-09; 43-09-10; 43-09-11.

AGN (Uruguay) Fondo Documental ex “Archivo y Museo Histórico Nacional”: Legajos con Registros de Navíos desde el 218 a 270.

## Bibliografía

Bentancur, Arturo Ariel, *El Puerto Colonial de Montevideo. Guerra y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico 1791-1806*, 2 tomos, Montevideo, Universidad de la República/Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1997-1998.

Camarda, Maximiliano, “La salida de metales preciosos por el complejo portuario rioplatense durante las últimas décadas del siglo XVIII”, en *Revista Travesía*, Instituto Superior



- de Estudios Sociales ISES (Universidad Nacional de Tucumán-CONICET), Argentina, 19, 2, 2017, pp.40-63, <http://www.travesia-unt.org.ar/cuerponumeros.php?nlibro=23> (consulta 15/11/2018),
- Camarda, Maximiliano, “Una aproximación al comercio exterior ultramarino de la Monarquía española a fines del siglo XVIII”, en *Magallánica. Revista de historia moderna*, 4, 7, 2017, pp. 240- 262, <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica/article/view/2611/2670>.(consulta 13/12/2018).
- Camarda, Maximiliano; Biangardi, Nicolás, “El negocio del cuero en el Río de la Plata a fines del siglo XVIII”, en *Antiteses*, Universidade Estadual de Londrina, Brasil, 10, 18, 2017, pp. 943-960, <http://www.redalyc.org/pdf/1933/193354726018.pdf>.(consulta 11/10/2018).
- Fisher, John, *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid, Banco de España, 1993.
- García del Pino, César, *Toma de La Habana por los ingleses y sus antecedentes*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 2002.
- García-Baquero González, Antonio, *Andalucía y la carrera de Indias, 1492-1824*, Granada, Universidad de Granada, 2002.
- Gelman, Jorge, “Los caminos del mercado. Campesinos, estancieros y pulperos en una región del Río de la Plata colonial”, en *Latin American Research Review*, 28, 2, 1993. pp. 89-118.
- Gelman, Jorge, *Campesinos y estancieros. Una región del Río de la Plata a fines de la época colonial*, Buenos Aires, Ed. Los Libros del Riel, 1998.
- Inglis; G. Douglas; Kuethe, Allan J., “El Consulado de Cádiz y el reglamento de comercio libre de 1765”, en Torres Ramírez, Bibiano; Hernández Palomo, José J. (Coords.), *Andalucía y América en el siglo XVIII: actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, 2 tomos, Huelva, Universidad de Santa María de la Rábida, 1, 1985, pp. 79-96, <https://dspace.unia.es/handle/10334/411> (consulta 13/11/2018).
- Jumar, Fernando, “El comercio ultramarino por el complejo portuario rioplatense y la economía

- regional, 1714-1778”, en *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, 3, 5, 2016, pp. 171-259, <http://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica/article/view/2006> (consulta 12/11/2018).
- Jumar, Fernando, “El primer boom de la exportación de cueros y la sociedad local. Río de la Plata. Fines del siglo XVII, comienzos del siglo XVIII”, en *XXI Jornadas de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia Económica-Universidad Nacional de Tres de Febrero, 2008.
- Jumar, Fernando, *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*, 2da. ed. aumentada, 1ª ed. electrónica, La Plata, UNLP, 2010, <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.364/te.364.pdf> (consulta 15/11/2018).
- Kraselsky, Javier, “Las estrategias de los actores del Río de La Plata: Las juntas y el Consulado de Comercio de Buenos Aires a fines del Antiguo Régimen 1748-1809”, Tesis de doctorado inédita, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, Argentina, 2011.
- Lamikiz, Xavier, “Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII”, en *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 25, 2 Otoño 2007, pp. 233-260, <https://doi.org/10.1017/S0212610900000124> (consulta 10/11/2018).
- Miguel López, Isabel, “El censo de manufacturas de 1784. Una nueva fuente para el análisis de la industria catalana” en *Revista Historia Económica*, 14, 1, 1996, pp. 125-181, <https://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/1994> (consulta 11/11/2018).
- Moraes, María Inés, “Las economías agrarias del litoral rioplatense en la segunda mitad del siglo XVIII. Paisajes y desempeños”, Tesis de doctorado inédita, Facultad de Ciencias Sociales y Empresariales, Universidad Complutense de Madrid, 2011.
- Rosal, Miguel Ángel; Schmit, Roberto, “Del reformismo colonial borbónico al libre comercio: las exportaciones pecuarias del Río de la Plata (1768-1854)”, en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, Tercera Serie, 20, 1999, pp. 69-109 [http://ravignanidigital.com.ar/\\_bol\\_ravig/n20/n20a03.pdf](http://ravignanidigital.com.ar/_bol_ravig/n20/n20a03.pdf) (consulta 11/11/2018)

Rosal, Miguel Ángel; Schmit, Roberto, “Las exportaciones pecuarias bonaerenses y el espacio mercantil rioplatense (1768- 1854)”, en Garavaglia, Juan Carlos; Fradkin, Raúl (Eds.), *En busca del tiempo perdido. La economía de Buenos Aires en el país de la abundancia 1750-1865*, Buenos Aires, Prometeo, 2004, pp. 159-194.

Silva, Hernán Asdrúbal, *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*, Madrid, Banco de España, 1993.

Vilar, Pierre, *Cataluña en la España Moderna. La formación del capital comercial*, Barcelona, Crítica, 1998.

Villalobos, Sergio, *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, 1700-1811*, Buenos Aires, EUDEBA, 1965.