MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 3 / 5 (Varia)
Julio-Diciembre 2016, ISSN 2422-779X

EL COMERCIO ULTRAMARINO POR EL COMPLEJO PORTUARIO RIOPLATENSE Y LA ECONOMÍA REGIONAL, 1714-1778

Fernando Jumar
CONICET (IdIHCS- CCT La Plata /UNLP)/UNTreF (Instituto de Estudios Históricos)/ANH, Argentina

Recibido: 11/09/2016
Aceptado: 21/12/2016

RESUMEN

A partir de informaciones sobre el comercio ultramarino practicado por el complejo portuario rioplatense se busca analizar su impacto en la economía de la región Río de la Plata. Tras plantearse un punto de vista que deja en suspenso las interferencias de los paradigmas nacional y colonial, se propone una definición de Río de la Plata como espacio económico homogéneo, se pondera el papel del comercio ultramarino en la economía regional y la configuración de los circuitos que la vinculaban a otros espacios hispanoamericanos. Algunos datos sugieren que el crecimiento de la economía regional rioplatense data de comienzos del siglo XVIII, sostenido en la exportación de derivados bovinos y en la provisión de bienes y servicios al comercio y a la corona. A partir de la observación de los circuitos se propone la observación de la conformación de un *espacio económico rioplatense*.

PALABRAS CLAVE: Río de la Plata; siglo XVIII; comercio ultramarino; economía regional

OVERSEAS TRADE THROUGH THE RIO DE LA PLATA PORT COMPLEX AND THE REGIONAL ECONOMY, 1714-1778

ABSTRACT

Based on information on the overseas trade practiced through the Río de la Plata port complex, the aim is to analyze its impact on the economy of the Río de la Plata region. After considering a point of view that leaves in suspense the interference of the national and colonial paradigms, it proposes a definition of Río de la Plata as a homogeneous

economic space, the role of overseas trade in the regional economy and the configuration of circuits which linked it to other Spanish-American spaces. Some data suggest that the growth of the regional economy of Río de la Plata dates back to the beginning of the eighteenth century, sustained by the export of bovine products and the supply of goods and services to commerce and to the crown. From the observation of the circuits it is proposed the observation of the conformation of a *rioplatense economic space*.

Keywords: Río de la Plata; XVIIIth century; overseas trade; regional economy.

Fernando Jumar es Profesor en Historia (Universidad Nacional de La Plata) y Doctor de la École des Hautes Études en Sciences Sociales (Francia) en la especialidad Historia y Civilizaciones. Área de investigación: la estructura socio-económica de Río de la Plata durante el largo siglo XVIII (1680-1820), abordando el problema desde la circulación mercantil. Docente en las universidades nacionales de La Plata (UNLP) y de Tres de Febrero (UNTreF), Argentina. En tanto que investigador, miembro de la Comisión Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), con categoría de Investigador Independiente y lugar de trabajo en el Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales. También integra el Instituto de Estudios Históricos (UNTreF). Le ha sido asignada la categoría II en el Sistema Nacional de Incentivos Docentes. Miembro correspondiente en la Provincia de Buenos Aires de la Academia Nacional de la Historia (Argentina). Coordinador de la Red de Investigación *Hispanoamérica en los Tiempos Modernos*. Correo electrónico: fjumar@conicet.gov.ar

EL COMERCIO ULTRAMARINO POR EL COMPLEJO PORTUARIO RIOPLATENSE Y LA ECONOMÍA REGIONAL, 1714-1778

Para Isabel Paredes, in memoriam

1.

En este texto me propongo presentar las cifras que obtuve para las salidas de bienes y caudales por el complejo portuario rioplatense entre 1714 y 1778 y una propuesta de explicación sobre qué pueden estar revelando de la economía rioplatense. La cronología la impone la mejor serie de datos disponible, los registros de los navíos del circuito legal español. Pero no es el único circuito legal de comercio en la región. También está el portugués, pero la naturaleza de las fuentes disponibles para analizarlo es fragmentaria y dispersa. Sin embargo, se incluirán los datos obtenidos de ese circuito para brindar una mirada más completa del tráfico rioplatense, lo que puede dar cuenta de modo indirecto de una parte no estimable del comercio clandestino entre los dominios españoles y portugueses en la región. Finalmente, también se suma lo que he podido saber de los circuitos franceses e ingleses.

El tráfico ultramarino legal español en la región Río de la Plata entre 1714 y 1778 comprende dos ramas principales y una accesoria. En primer lugar, la circulación por dentro de los tradicionales canales de la Carrera de Indias, animada por navíos de registro (desde 1622), avisos (que desde 1767 devienen fragatas-correo) y los navíos del servicio real que en sus viajes de regreso a Europa se transforman en navíos de transporte de cargas para los particulares. En segundo lugar, el tráfico de las compañías esclavistas francesa e inglesa. Cuando comienza la observación la Compagnie de Guinée et de l'Assiento está levantando su factoría (en actividad desde 1703) para ceder el mercado a la South Sea Company, cuya factoría tiene una vida accidentada entre 1715 y 1740.[1] En tercer lugar, hay embarcaciones de bandera extranjera que navegan bajo licencias especiales -asimilables a las de los navíos de registro- cuando la circulación se entorpece por los conflictos en el

[1] Entre esos años, y al ritmo de los conflictos con Gran Bretaña, la factoría de Buenos Aires funcionó entre 09/1715 y 03/1719; 09/1723 y 09/1727; 03/1730 y 04/1740.

Atlántico o cuando el rey español debe devolver favores bajo la forma de permisos comerciales. Dado que las fuentes para seguir este último flujo son las mismas que para el primero, se los presenta juntos. La naturaleza de los datos obtenidos para los navíos de la Compagnie de Guinée et de l'Assiento y el comercio directo francés, así como para la South Sea Company son diferentes, de modo que se los presenta aparte.

Para obtener los datos de lo embarcado en los navíos de la carrera del río de la Plata me serví de los registros de navíos y de algunas fuentes de sustitución cuando los primeros no pudieron ser utilizados.[2] Desde 1714 la fuente toma una forma uniforme que permite la elaboración de una serie bastante larga.

Se contrastaron los resultados obtenidos con las series propuestas por Michel Morineau (1985), Zacarías Moutoukias (1995), Antonio García-Baquero González (1996), y María Jesús Arazola Corvera (1998), que cubren total o parcialmente el período bajo observación, aunque la extensión del análisis impide incluirlo aquí.[3] En apretada síntesis, el resultado del trabajo comparativo basado en las metodologías empleadas para obtener los datos llevó preferir trabajar con los propios, sólo utilizar los provistos por M. Morineau para cubrir lagunas de información y los de A. García-Baquero González de 1996 para sustentar algunas reflexiones sobre el lugar del complejo portuario rioplatense en el conjunto de la Carrera de Indias.

En todos los casos, la prudencia me aconsejó no intentar mejorar las cifras obtenidas para la inclusión de los fraudes por dentro del sistema legal ni el comercio directo[4] a partir de la extrapolación de los datos existentes sobre ese tipo de operaciones. Estos negocios están determinados por muchas variables que no permiten suponer regularidades, escapan a los cálculos estadísticos[5], pero serán tenidos en consideración.

---

[2] El detalle sobre las fuentes utilizadas para la obtención del total de cada navío y la metodología empleada se encuentra en JUMAR (2004a). Para corroborar las informaciones relacionadas con los navíos entrados y salidos del complejo portuario rioplatense por dentro del sistema legal castellano se recurrió a los listados ofrecidos por TORRE REVELLO (1963) y MARILUZ URQUIJO (2003).

[3] JUMAR ([2002]2010), 5.1.2.2. "Les totaux obtenus comparés á ceux d'autres historiens", pp. 251-271 y Annexe 3, Chapitre V, pp. 664-678.

[4] La expresión 'comercio directo' para aludir a lo que en términos legales era el contrabando aparece ya en las fuentes francesas del siglo XVII. La expresión alude a la forma a través de la cual los contrabandistas, y sobre todo la corona francesa que los apoyaba de modo apenas encubierto, denominan el tráfico a partir de su modalidad de ejecución en vez de su carácter legal. Es 'comercio directo' porque es el que se hace sin la mediación andaluza.

[5] Un ejemplo, entre otros, podría ser un cálculo para estimar los cueros exportados ilegalmente a bordo de los navíos españoles. El cálculo se basaría en la capacidad de carga de los navíos, dato accesible en la mayoría de los casos, suponiendo que se cuenta con arqueos fidedignos, a pesar de saberse que frecuentemente no lo son.

El fraude y el comercio directo, las dos formas del contrabando, constituyen siempre una suerte de variables “locas” en los análisis y el tamaño de lo inmedible alcanza diversas proporciones entre los entendidos de la época y entre los historiadores. Las quejas oficiales al respecto, las acciones emprendidas para combatir la evasión fiscal, más los casos develados por algunas de esas acciones o algunos naufragios, contribuyen a que el tema haya devenido una puerta abierta para especulaciones e hipótesis que aunque diversas, todas confluyen en un punto: su importancia hace palidecer las cifras obtenidas a partir del estudio de la circulación legal. De ese núcleo de certeza común, apuntalado por numerosos indicios en momentos puntuales, derivan explicaciones generales y para todo el período que media entre la ocupación europea de la región y el inicio de los procesos que culminan en la formación de los estados-nación hispanoamericanos. Explicaciones relacionadas con el funcionamiento de la administración real, sus funcionarios o los comerciantes involucrados y hasta con las características de la identidad de la población. Todas ellas colaboran con que fraude y comercio directo se encuentren en la base de otras explicaciones sobre los móviles americanos para la búsqueda de la independencia.

Sin embargo, en los análisis, pasados y presentes -y en mi conocimiento-, no se incorpora una parte del problema: la capacidad de consumo de las poblaciones americanas. Mi intuición al respecto es que un estudio centrado sobre el consumo tal vez arroje como resultado que según sea el momento en que se realice la observación, quedará o no un margen de absorción considerable por parte de esas poblaciones para mucho más de lo que transportaban los canales legales. Si la capacidad de consumo se correspondiese en todo momento con las imágenes dominantes sobre el contrabando, se abre otra serie de problemas y tendríamos que modificar seriamente nuestras percepciones sobre la distribución social de la riqueza y las pautas del consumo en las economías pre-capitalistas, para que Hispanoamérica en los Tiempos Modernos represente el caso de una sociedad de consumo *avant la lettre*.

V. MORINEAU (1966), (2001). Habría que calcular el espacio de bodega destinado a los bastimentos (aguada, alimentos, animales vivos y su forraje, etc.). Luego se podría extrapolar al espacio disponible calculado el ocupado por los cueros exportados legalmente (dato igualmente accesible, suponiendo que todos los cueros tenían las mismas dimensiones y peso, cosa que no sucedía) y, sobre todo, presumir que todos los navíos salieron con sus bodegas y entrepuentes repletos de cueros. Aunque interesante y trabajoso de realizar, dicho cálculo no sirve para mucho más para que estimar la capacidad potencial de transporte de cueros de los navíos. Pero sería temerario a partir de él inferir que se puede estimar la exportación de cueros.

Para el período bajo análisis ahora, 1714-1778, el fraude se debe haber mantenido en los niveles tolerables para la autoridad (o al menos no se produjeron "terribles escándalos" que hayan compelido a las autoridades a esfuerzos represivos extraordinarios[6]), en tanto que el comercio directo tuvo dos canales. Uno de ellos se da a través de los tratos ilegales de los navíos de las compañías esclavistas francesa e inglesa[7] y el otro a través de Colonia del Sacramento mientras estuvo en manos portuguesas (alimentada a su vez por el circuito legal portugués, con el fraude dentro de él y el contrabando desde el punto de vista luso[8]). Como proponen los estudios existentes, el siglo XVII (MOUTOUKIAS, 1983) y el tiempo de la guerra de Sucesión (JUMAR, [2002] 2010:237-284) habrían sido los años dorados del comercio directo en Río de la Plata. Tras la restitución a los portugueses del sitio de Colonia del Sacramento (1716) y hasta los años 1760, todos los indicios llevan a confirmar la imagen existente de un importante tráfico ilegal en dirección de los dominios españoles. Sin embargo, el volumen de las operaciones tal vez no haya sido de las proporciones que suele ponderar la historiografía y el tráfico ilegal con centro en Colonia del Sacramento aunque intenso, parece haber sido mayoritariamente de pequeños lotes, un "contrabando hormiga" practicado sobre todo por la población para el autoabastecimiento (mediante el intercambio de excedentes agrícolas esenciales para la supervivencia de la población lusa) y el reaprovisionamiento de comercios minoristas de la región Río de la Plata (PAREDES, 2003; JUMAR y PAREDES, 2008).

Más allá de los problemas generales de interpretación de las cifras que se plantean en el próximo apartado, se retuvo una serie de datos sobre metales preciosos y *frutos* que salieron legalmente por el complejo portuario rioplatense que permite asentar algunas

[6] Los navíos del circuito legal eran objeto de diversas visitas (inspecciones) antes de su salida de Europa, como a su llegada a destino, durante la estada y antes de emprender el regreso. En todo el período analizado ninguna de las visitas realizadas en el complejo portuario rioplatense dio como resultado la detección de irregularidades, es decir, incoherencias entre las cargas declaradas y las realmente transportadas. El cohecho puede haber influido en ello, sin dudas, pero también la simple desidia de los funcionarios. Al observar lo que debía ser una visita según las normativas y lo que realmente sucedía, se dedujo que los funcionarios reales, en vez de recorrer bodegas y entrepuentes verificando los bultos, contando cueros y caudales en función del registro del navío, seguramente despachaban el trámite sobre cubierta, en medio de un "agasajo" ofrecido por el capitán del navío. Resulta difícil imaginar a los muy honorables Oficiales Reales recorriendo las bodegas, entre ratas y hedores. Por ejemplo, para la visita de entrada del aviso «Nuestra Señora de las Tres Fuentes», llegado a Buenos Aires el 24-07-1760, su administrador, Lorenzo González de Silva, hace comprar: 12 gallinas, 8 pollos, pichones, 2 pavos, 4 corderos, legumbres, pan fresco y un pastel. Archivo General de la Nación, Argentina (en adelante AGN), IX-32-8-2, Hacienda 1761-1767, expte. 55.

[7] Sobre el comercio legal e ilegal de la South Sea Company en el complejo portuario rioplatense ver JUMAR ([2002]2010), pp. 239-245.

[8] Sobre Colonia del Sacramento en el complejo portuario rioplatense y las prácticas mercantiles ver: JUMAR ([2002]2010), *passim.*

conclusiones. Esos datos -enlazados con el resto de las informaciones obtenidas- me atraen por las preguntas que generan sobre qué revelan de la economía de la región a la que pertenecía el complejo portuario rioplatense, sobre el mercado rioplatense en sí y de sus vinculaciones con otros mercados, americanos y extra-americanos. El telón de fondo está compuesto por las hipótesis de Carlos Sempat Assadourian (1972) y su revisión (ASSADOURIAN y PALOMEQUE, 2010) en relación a las dinámicas del espacio peruano más allá de mediados del siglo XVII.

2. Río de la Plata en la Carrera de Indias y la Carrera en Río de la Plata

No es ninguna novedad que la circulación mercantil en Iberoamérica en los tiempos modernos ha generado numerosos trabajos, enmarcados en diversos problemas de investigación. Se analizan las distintas esferas de la circulación, a corta, media, larga y muy larga distancia.[9] Durante mucho tiempo la atención de la investigación estuvo puesta en el comercio ultramarino iberoamericano durante los tiempos modernos y esa atención es reflejo de la que recibía en su momento por parte de los más diversos actores, ya que desde el punto de vista de los intereses europeos se entendía que era allí donde se jugaba la posibilidad de acceder a partes crecientes del *tesoro americano*, tanto por dentro como por fuera de los sistemas legales de comercio de las coronas española y portuguesa.

En el siglo XIX el grueso de los historiadores que miraron el comercio ultramarino estaba abocado a la tarea de construir historias nacionales. Se trasladó hacia atrás en el tiempo la existencia de los estados-nación recortando o reorganizando la información disponible sobre los más variados aspectos en función de la territorialidad sobre la que estaban construyendo una historia que se perdiera en la noche de los tiempos. En Hispanoamérica nacieron así las historias nacionales coloniales necesarias para justificar las revoluciones nacionales de independencia y el camino que llevó a que esas naciones, primero colonizadas y luego independientes, se dotaran de entramados institucionales acordes a la libertad conquistada. Problema historiográfico complejo, del que sólo señalo tres derivaciones. La primera es la fijación de macro-relatos que están naturalizados en las sociedades y por tanto en los historiadores. La segunda y tercera, que derivan de la anterior

[9] Para una ponderación de los diversos problemas vinculados a cada circuito ver: ROMANO (2004), Capítulo V: "La circulación de los bienes", pp. 273-342.

y en relación con el estudio del comercio, es que se agregaron o desagregaron cifras en función de realidades inexistentes en el período que se pretende observar y que el comercio ultramarino entre los dominios americanos y europeos de la corona española se analiza en términos de comercio colonial[10].

Durante mucho tiempo el corpus normativo generado por la corona castellana, así como informes y análisis elaborados por funcionarios y/o memoriales salidos de la pluma de diversos componentes del cuerpo social fueron la base de la elaboración historiográfica de los contornos generales de la Carrera, de lo que estaba en juego en ella y de la evaluación numérica de los resultados. Así, en cuanto a fuentes, se construyeron explicaciones basadas en la mirada oficial y del conjunto de los intereses peninsulares. Con esos datos se buscó sumar elementos en el análisis del proceso que llevó a la formación de los estados-nación hispanoamericanos, señalando como punto de inflexión la existencia de revoluciones anticoloniales y por tanto la colonialidad previa. Más allá del modo en que se incluyeron las informaciones recabadas en función de las hipótesis generales de trabajo y los objetivos subyacentes en las explicaciones que se buscaba dar, el estado actual de la crítica de fuentes lleva a pensar que las aludidas al comenzar este párrafo revelan más las intencionalidades, logros y frustraciones de una parte de los actores implicados en el tráfico mercantil que la realidad de la circulación y lo que estaba en juego en ella para el conjunto de los actores involucrados. En términos concretos, se elaboró una historia atendiendo a una sola voz de las intervinientes en los procesos analizados y, tal vez, lo que pudo ser la intencionalidad de un actor, se lo tomó como reflejo de la realidad que la historiografía pretendía establecer y explicar.

La renovación historiográfica de la primera mitad del siglo XX y hasta mediados de los años 1980 quiso dotar de cifras más seguras al movimiento de la Carrera que las utilizadas hasta entonces, buscando obtenerlas a partir de diversos tipos de fuentes fiscales. En una breve genealogía al respecto, en la bibliografía general, y obligatoria en la actualidad sobre el tema, el punto de inicio se encuentra en el trabajo de Earl J. Hamilton ([1934]1975), a quien le siguen Huguette y Pierre Chaunu (1955-1960) y Lutgardo García Fuentes (1980) para los siglos XVI y XVII. Para el siglo XVIII (hasta 1778) la referencia es la tesis doctoral de Antonio García-Baquero González (1976), en tanto que es menos

[10] Para una síntesis y defensa de la visión tradicional, ver: GARAVAGLIA (2005).

conocido un artículo (1996) en el que este autor revisa sus datos a la luz de las críticas metodológicas de Michel Morineau a su tesis, y el resultado en buena medida invita a repensar las explicaciones de 1976. Morineau cierra el ciclo de grandes trabajos que aportan datos sobre el conjunto de la Carrera mediante la presentación en un solo volumen (1985) de cinco estudios publicados separadamente entre 1969 y 1976. Para el seguimiento de los movimientos en tiempos del libre comercio y sus avatares, el autor más citado es John Fisher (1992, 1993). De modo general, toda esta bibliografía busca en el comercio americano lo que puede aportar al estudio del florecimiento del capitalismo (haciendo foco en los debates en torno a la crisis del siglo XVII[11]). Hispanoamérica en esos trabajos es sólo la fuente de riquezas disputadas por los europeos y lo que interesaba saber era cuánto y por dónde llegaba esa riqueza a Europa y cómo impactó en su economía.

En líneas generales, y en relación con las preguntas y las explicaciones en torno al comercio ultramarino en la monarquía española, estimo que no es abusivo sostener que estos estudios se limitan a *medir* las estructuras propuestas por la historiografía previa, pero que no llegan a cuestionar en sus bases –ni se lo proponían- el edificio construido a partir de las fuentes cualitativas generadas en la península. Se hacen retoques, se precisan cronologías, se modifica parte de la fachada, pero sigue siendo el mismo edificio estructurado en torno a la idea de la existencia de una relación colonial entre España y América, en donde el hilo conductor está dado por los avatares del monopolio, entendido como traba para el progreso y prueba en sí mismo de la colonialidad americana.

Tanto para las historias nacionales hispanoamericanas e ibéricas, como para las historias del florecimiento del capitalismo, la colonialidad americana es un dato dado y se refuerza en los estudios de historia económica. Hay matices, diversidad de aplicaciones de la idea de base por derechas e izquierdas, pero se comparte la explicación de base y las características esenciales de la categoría analítica. Dicho en el lenguaje académico que sea, una colonia es un mercado cautivo y fuente parasitaria de renta en favor de la metrópoli, y todo el entramado ideológico e institucional de la dominación tiene por finalidad que pueda cumplir su función. Como es sabido, en el campo de la historia económica, el comercio es

[11] Uno de los puntos centrales de atención fue la crisis del siglo XVII, debate que hoy pertenece a la historia de la historiografía. Un balance general en: BENIGNO (2000), CASALS (2013), y para el caso americano en particular, ROMANO (1993).

una de las variables de análisis básicas que sostiene la explicación, la otra es la recaudación fiscal, expresión ambas de la exacción colonial.

Luego de los estudios generales citados, no conozco que se hayan publicado trabajos sobre el conjunto de la Carrera de Indias a partir de nuevas investigaciones de base, pero sí varios y valiosos estudios de síntesis sobre el comercio en particular,[12] esfuerzos por enriquecer las explicaciones re-explotando los datos existentes[13] o que apelan al comercio como variable nodal de análisis en la elaboración de historias generales americanas[14].

En los años 1980 aparece otro tipo de investigación con la mirada centrada en el comercio ultramarino americano, que insertándose en el contexto general ofrecido por la bibliografía antes aludida, aporta la novedad de centrar la atención en alguna de las rutas de la Carrera en distintos momentos y, sobre todo, inaugurar un cambio en el punto de vista, ya que el centro de interés pasó a estar en el lado americano de esa historia. Con anterioridad, la historiografía hispanoamericanista había abordado el estudio del comercio. Ya era una de las tradiciones historiográficas más sólidamente establecidas y uno de sus puntos de llegada es la obra de Carlos Sempat Assadourian de la que emerge el *espacio colonial peruano*. Pero esa historiografía, a la hora de llegar a los puertos, utilizaba los datos y explicaciones propuestos por la bibliografía general sobre el comercio ultramarino disponible por entonces. De esa tradición la historiografía de los años 1980 en adelante se rescata la fuerte presencia de los tratos ilegales en las explicaciones, pero abordando el problema desde perspectivas renovadas y procurando incluirlos de modo más efectivo en la medición y comprensión de los flujos.

Esto último me parece que fue incentivado por la confluencia de dos elementos. El primero es que se recogió y se potenció un camino metodológico que se demostró efectivo a comienzos del siglo XX, pero que no tuvo demasiado eco: lo que en los circuitos español y portugués no dejó trazas tal vez sí las dejó en los puntos de origen de los tráficos ilegales para las coronas española y portuguesa. Trabajos como los de Erik Whilhem Dhalgren (1905, 1907, 1909) o de Albert Girard (1932) habían mostrado que era posible conocer la presencia francesa en los mercados hispanos a través de documentación francesa. Así, el trabajo de Carlos Malamud (1986) sobre el comercio francés en las costas peruanas entre

[12] Por ejemplo: PÉREZ HERRERO (1992).
[13] Por ejemplo: ACOSTA RODRÍGUEZ ET AL (Coords.) (2003); DÍAZ BLANCO (2012).
[14] Por ejemplo, GARAVAGLIA Y MARCHENA (2005).

1698 y 1725 redescubre la idea, en tanto que Zacarías Moutoukias (1983) la aplica al tráfico holandés en la parte de su tesis de doctorado que se centra en las arribadas maliciosas a Buenos Aires. El cuidado que hay que tener con este camino metodológico es que no hay que olvidar que los comerciantes ingleses, franceses, holandeses o portugueses buscaban tanto como los españoles (peninsulares y americanos) evitar el pago de derechos, con lo que las informaciones recabadas merecen las mismas ponderaciones que las emergentes de las fuentes españolas[15].

El segundo elemento aludido es un error de interpretación de los trabajos de Michel Morineau (1985): se piensa que sus datos revelan fraudes por dentro de los circuitos legales y el comercio directo.[16] La importancia que en mi opinión tiene el tema en las explicaciones actuales sobre el comercio ultramarino iberoamericano me parece que justifica una larga digresión. Se trata de cinco artículos publicados entre 1969 y 1976, que circularon con diversa fortuna, pero que desde que fueron reunidos en un solo volumen en 1985 alcanzaron gran difusión. El error, que si por un lado ayudó a renovar los esfuerzos por dotar de cifras al contrabando o interpretar su impacto, por otro lado contamina todos los estudios que lo repiten y que a partir de él evalúan los flujos de la Carrera.

Sin embargo, nunca se insistirá lo suficiente en que las cifras de Michel Morineau (1985) se relacionan con el comercio legal y que una de sus grandes virtudes es que revelan los flujos no sólo de flotas y galeones sino del conjunto de la Carrera de Indias.[17] Como es

[15] Para alusiones a los mecanismos del fraude por dentro del circuito francés en procedencia de los dominios españoles, ver: LE CORRE (1958), DELUMEAU (1959), ROMAN (2001).

[16] Entre la numerosa bibliografía que contiene este desliz interpretativo, parte de ella citada en este texto, presento un ejemplo procedente por lo demás de un libro inevitable a la hora de abordar el comercio americano: "…hay que recordar que la última obra de M. Morineau (1985) ha hecho cambiar radicalmente los argumentos iniciales de la tesis de la 'crisis'. Basándose en las 'gacetas holandesas', periódicos comerciales donde se asentaban las llegadas de plata y mercancías a los puertos europeos, comprobó cómo las series que reflejaban eran diferentes de las oficiales de P. y H. Chaunu, continuadas en 1980 por L. García Fuentes para la segunda mitad del siglo XVII. Los años de descenso en las llegadas oficiales de metales preciosos a los puertos españoles se contraponían con un aumento en las arribadas de contrabando a los puertos europeos. Hasta ahora se había contabilizado el tráfico oficial de las flotas y los galeones entre el puerto de Sevilla-Cádiz y los puertos americanos, mientras que las gacetas holandesas reflejaban las mercancías y la plata llegada a las plazas europeas vía legal o de contrabando. La plata de contrabando que salía de los territorios americanos no generaba documentación por evadir el pago de los impuestos, pero una vez llegada a los mercados europeos, donde lo que se contaba era su ley intrínseca, era contabilizada de forma puntual, independientemente de su condición legal." (PÉREZ HERRERO, 1992: 161).

[17] Desde la conquista y hasta 1561-1567 la navegación entre Andalucía y América se realizaba por medio de navíos sueltos. En los años mencionados se puso en pie el sistema de convoyes, sin que se abandonen los navíos aislados para conectar espacios que quedaban fuera de sus flujos o que sí lo estaban, pero que por diversos motivos eran visitados por navíos de registro en los períodos inter-flotas. Así se explica la serie de registros del Río de la Plata desde 1622, pero también navegaban registros sueltos a Caracas, Campeche,

sabido, Morineau utilizó las informaciones publicadas en la prensa periódica de la época en relación con la llegada a los puertos ibéricos de metales preciosos en procedencia de Iberoamérica, así como la correspondencia consular francesa en procedencia de los dominios europeos de las monarquías portuguesa y española. La historiografía americanista entendió que las cifras contenían informaciones sobre el tráfico real, es decir, el declarado y el que bajo diversas formas fraudulentas escapaba a los controles de los funcionarios españoles y portugueses, así como los flujos que llegaban a puertos no peninsulares. Es decir, se repite que esas cifras aportan datos de los fraudes realizados por dentro de los sistemas legales de comercio y del contrabando "puro" o comercio directo. El historiador francés jamás sugirió tal cosa. Al hacer la crítica de sus fuentes, por el contrario, informa que las estimaciones oficiosas de las *gazettes* se remiten siempre a las cifras del tráfico legal en los puertos de las coronas española y portuguesa, a los registros de los navíos, a veces con correcciones, pero sin que por lo tanto brinden la posibilidad de pensar que se informa lo no-registrado en todos los casos y menos aún lo llegado a Europa por fuera de los circuitos de comercio español y portugués. Para el caso rioplatense en particular, por lo tanto, no se observa en los cuadros de Morineau el resultado de las acciones de los contrabandistas estudiados, por ejemplo, por Z. Moutoukias (1983), como tampoco las operaciones legales e ilegales de las compañías esclavista francesa (1703-1715) e inglesa (1715-1740) y cualquier otro flujo que no pasara por los dominios peninsulares de las coronas española y portuguesa.

En relación con los fraudes por dentro de los sistemas legales, M. Morineau señala que cuando las gacetas dan cuenta de metales preciosos sin registrar establecen claras distinciones con los caudales registrados. A lo largo de sus *Incroyables gazettes…* el argumento se repite: la ventaja de las gacetas es que son una fuente más completa que las *relaciones* utilizadas por Huguette y Pierre Chaunu y quienes siguieron sus huellas. Antonio García-Baquero González es uno de ellos y en el artículo ya citado de 1996 hace la comparación de los datos aportados por las *relaciones* y por los registros de navíos que procesó para dar respuesta a la crítica metodológica de Morineau a su tesis de doctorado. Justamente, el francés al comenzar a analizar las causas de las diferencias entre sus cifras y

Cumaná, La Guaira, La Habana, Honduras, Maracaibo, Margarita, Nueva Córdoba, Puerto Rico, Río de la Hacha, Santa Marta, Santo Domingo, Tabasco y Trinidad. Sólo el Pacífico permaneció cerrado a este tipo de navegación, pero hasta 1740.

las de García-Baquero de 1976 presenta una síntesis de la crítica de sus propias fuentes[18] y afirma que las series deberían coincidir, porque ambas dan cuenta del circuito legal aunque por vías diferentes:

> "Les notices publiées dans les gazettes ou recueillies dans la correspondance des consuls de 1717 à 1778 sont des notices de qualité, précises dans le décompte des piastres, détaillées dans celui des marchandises. Il y a peu d'informations douteuses, […]. Il en résulte que dans la confrontation à entreprendre [con las cifras de García-Baquero], les informations sur lesquelles notre travail a été bâti ne sauraient être discréditées d'entrée, sous prétexte qu'elles seraient de moins bonne venue que les résumés conservés aujourd'hui à l'Archivo General de Indias [los *libros de registro* o *relaciones*]. En premier analyse, même, ils auraient dû coïncider… S'ils divergent, au total, une raison doit en être recherchée."[19]

La explicación de las diferencias es la falta de exactitud de las *relaciones*, como lo comprobó García-Baquero (1996) a partir de las sugerencias de Morineau.

Ciertamente, la calidad de la información de las gacetas no es la misma a lo largo del tiempo, pero como lo propone Morineau, otra de sus mayores virtudes es que el comercio de su tiempo la tomó por buena y a partir de ella operó en los mercados.[20] Pero también sostiene que los datos no revelan el fraude o las cargas no-registradas y/o por-registrar, fuera de los años en que estuvo suspendida la obligación de la elaboración de registros detallados (1660-1720). Morineau informa que el fraude, según sus cálculos, debería ser considerado aparte y que podría haber sido del orden del 15% al 20% como máximo para el período 1720-1740, único momento para el que ofrece una estimación. También sostiene que el fraude no forma parte de las informaciones de la segunda mitad del siglo XVIII (MORINEAU, 1985: 367). Además, y como ya se señaló, el trabajo de Morineau no sólo

[18] MORINEAU (1985). Para las informaciones de 1580 a 1660, pp. 45-49; de 1650 a 1700, pp. 221-224; de 1701 a 1715, pp. 312-313; de 1721 a 1805, pp. 353-354.

[19] MORINEAU (1985), p. 523. "Las informaciones publicadas en las gacetas o recogidas en la correspondencia consular de 1717 a 1777 son informaciones de buena calidad, precisas en el recuento de los pesos, detalladas en el de las mercaderías. Hay pocas informaciones dudosas, […] De allí que en la confrontación que se emprende [con las cifras de García-Baquero], las informaciones sobre las cuales se construyó nuestro trabajo no podrían ser desacreditadas a primera vista, bajo el pretexto de que tendrían un origen menos bueno que los resúmenes conservados actualmente en el Archivo General de Indias [las *relaciones* de la Casa de la Contratación]. Inclusive en un primer análisis habrían tenido que coincidir… Si divergen, en suma, debe buscarse una razón." [Trad. FJ]

[20] "Ces estimations –le point est capital- le commerce les a faites siennes, et les a validées à l'époque. Les maisons gaditanes intéressées au commerce des Indes les ont acceptées ; les commis et les correspondants andalous les ont communiquées aux maisons génoises, malouines, londoniennes, anversoises, hollandaises et hambourgeoises. Elles ont été reçues sans scepticisme et ont servi à prendre le pouls des affaires de la Carrera." MORINEAU (1985), p. 228. ["Estas estimaciones –el punto es esencial- el comercio las hizo suyas y las validó en su tiempo. Las casas gaditanas las comunicaron a las genovesas, malvinas, londinenses, amberinas, holandesas y hamburguesas. Fueron recibidas sin escepticismo y sirvieron para tomarle el pulso a los negocios de la Carrera. Las divergencias entre las versiones se diluyen ante la adhesión a un orden de tamaño." [Trad. FJ].

no revela los fraudes por dentro de los sistemas castellano y portugués, tampoco da cuenta del comercio directo bajo ninguna de sus formas. En última instancia, dado que el interés de Morineau al mirar las cifras del comercio americano era participar en el debate en torno a la crisis del siglo XVII, poder llegar a afirmar que esa crisis, desde el punto de vista de la llegada de metales preciosos americanos a Europa por los circuitos legales es "une étrange hallucination produite par une lacune de l'information" (MORINEAU, 1985:218), sólo consolida sus argumentos al incluir de modo inmedible los tráficos ilegales por dentro y fuera de esos circuitos.

Si se concentra la mirada en el Río de la Plata, desde los orígenes mismos de la historiografía, primero local rioplatense y luego nacional argentina porteño-céntrica, que es la que se ocupó de estos temas con mayor asiduidad, se atribuyó al comercio ultramarino el papel de actividad económica estructurante y a los comerciantes se los presentó como el actor dominante a nivel local. En las explicaciones clásicas sobre la independencia, los intereses mercantiles y el contrabando se encuentran entre los móviles principales de la respuesta local a la crisis de la monarquía. En este tema, como en tantos otros, Bartolomé Mitre estableció la explicación de base que aún opera en las investigaciones.[21] Las fuentes utilizadas eran cualitativas, pero la historiografía local dio mucha importancia a la variable económica, con lo que los documentos fueron encuestados con intenciones estadísticas. Los datos obtenidos fueron explicados a partir de una hipótesis general de trabajo: que el crecimiento rioplatense comienza con los cambios institucionales del último tercio del siglo XVIII. Lo que se establece como un hito mayor de la historia local, la creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776-1777[22], coincide con la reforma por excelencia, el

[21] MITRE ([1856] 1887) fue el primero en enunciar la idea según la cual el contrabando habría tenido como consecuencia la entrada en el mundo del Río de la Plata. Sostiene que las actividades y las relaciones establecidas bajo cubierta de las actividades comerciales ilegales constituyeron el germen de la mentalidad independentista entre los criollos, elevando el libre comercio al rango de derecho natural y el contrabando como desobediencia legítima ante una ley injusta. El argumento se desarrolla a lo largo de los 15 primeros capítulos del tomo I de su *Historia de Belgrano…* y lo sintetiza del siguiente modo: "En condiciones tan violentas [el monopolio], el contrabando tenía necesariamente que corregir tamaños errores y tantas injusticias, reivindicando el legítimo derecho de vivir; y así fue como empezaron a difundirse las sanas ideas del buen gobierno, a formarse ese espíritu de resistencia, y a establecer por su vía natural la corriente comercial que debía engrandecer al Río de la Plata, preparando la insurrección económica…" (T. I, p. 41) que luego llevaría a la política. Además, la explicación pasa a formar parte de un listado clásico de las 'causas internas y externas de la independencia', que por lo demás sigue aportando las principales variables análisis del problema.

[22] En la historiografía clásica, la Argentina es la heredera de ese virreinato, que en su tortuoso camino de construcción estatal "perdió" el Alto Perú, Paraguay y la Banda Oriental. La creación del virreinato es el punto de inflexión institucional de un proceso en que se consolidan y a partir de allí se redefinen y

Reglamento de Libre Comercio de 1778 y ambos terminan de insertar a Buenos Aires en la senda del progreso y de realización de su destino manifiesto.

En la primera mitad del siglo XX, se da un punto de llegada de la investigación decimonónica y de inicio de miradas más complejas, aunque aun fuertemente dependiente del ciclo historiográfico anterior. Los historiadores de la Nueva Escuela Historiográfica Argentina, asociada a la Junta de Historia y Numismática Americana (creada en 1893), devenida en 1939 Academia Nacional de la Historia (Argentina), producen trabajos sólidos en función de los parámetros metodológicos de su tiempo y el estado de la crítica de fuentes. Trabajos de donde se nutren para sus ensayos, generalmente carentes de investigaciones de base propias, tanto la escuela revisionista como la materialista hasta pasados los años 1990. El trabajo faro sobre los problemas abordados es el de Ricardo Levene ([1927-1928]1952), pero también son en extremo valiosos los aportes de José María Mariluz Urquijo (p.e. [1955]1987, 1981, 1988), José Torre Revello (p.e. 1963, 1940), Elena F. S. de Studer ([1958]1984), Emilio Ravignani (1929, 1940), Guillermina Sors de Tricerri ([1933]2003), Enrique M. Barba (1937, 1980) y muchos otros investigadores vinculados a esta escuela.

Perteneciente a una generación más joven que los aludidos, Hernán Asdrúbal Silva desde los años 1980 publica trabajos en los que observando desde Buenos Aires se analiza de modo general el tráfico ultramarino en el período virreinal[23] y de modo particular muchos de sus componentes[24]. Del lado de la historiografía uruguaya, siguiendo preceptos metodológicos similares, se encuentran los trabajos de Arturo Ariel Bentancur (1997-1998), que también se consagran al período virreinal, pero con foco en Montevideo.

En los años 1980 también se dan a conocer trabajos elaborados desde otras perspectivas teóricas y metodológicas, pero que estudian Buenos Aires en el siglo XVII. Son fruto de investigaciones comenzadas a elaborar en la década anterior. Dato importante, ya que forman parte del ciclo historiográfico setentista, en los que predominan debates y miradas incluidos en la galaxia marxiana o para discutir con ella. Se recoge en líneas generales el esquema de la historiografía previa, aunque remozado y en vías de

reconfiguran en un tiempo histórico que se acelera, las variables que permiten explicar desde lo económico la independencia y sus consecuencias. Por ejemplo, ver RAVIGNANI (1940); HALPERIN DONGHI (1972). Un eco del esquema en la nueva historiografía política: TERNAVASIO (2009).

[23] Por ejemplo, SILVA (1984a), (1993).

[24] Por ejemplo, SILVA (1970/1971), (1984b), (1994).

cuestionamiento por los aportes de Carlos Sempat Assadourian, en algunos casos también fuertemente influenciados por Ruggiero Romano.[25] Entre las nuevas preocupaciones aparece la necesidad de observar más de cerca a los actores locales y se llega a conclusiones de base similares a las existentes. Eduardo Saguier (1982) y Jorge Gelman (1983), cada uno por su lado, coinciden en que en la primera mitad del siglo XVII el sector dominante local está compuesto por comerciantes y que las disputas de poder se dan entre facciones mercantiles. Zacarías Moutoukias (1983), para la segunda mitad del siglo XVII observa que ese sector dominante en realidad no posee una especialización socio-profesional y que está compuesto por un conglomerado de intereses mercantiles, burocráticos y productivos. Susan Socolow ([1978]1988), desde la historiografía anglosajona, da un retrato de grupo que consolida las explicaciones clásicas sobre el dominio del capital mercantil en Buenos Aires durante el período virreinal.[26]

Otra novedad que aportan las investigaciones es el modo en que se analiza la variable 'contrabando'. Sobre todo Moutoukias (1983) lo hace desde una perspectiva que cambia en profundidad el modo previo de explicarla. Coincide con la versión clásica en que el volumen del contrabando supera con creces el del tráfico legal. Pero además lo naturaliza, deja de lado la consideración legal del tráfico para analizarlo en función del impacto en la economía, en la sociedad local y en la monarquía. En este punto, Moutoukias propone una explicación sobre el papel del contrabando en donde desaparecen consideraciones sobre el aporte de elementos disgregadores en el momento o a futuro, y propone que, en fin de cuentas, es gracias al contrabando que la corona española pudo sostener su presencia en la región, ya que la participación de sus funcionarios en el tráfico aseguró que hubiera quienes hayan estado dispuestos a cubrir los cargos en ese rincón americano. A pesar de los malos salarios e incomodidades, mantienen la soberanía en esa frontera, que es el objetivo de máxima, por el valor estratégico en tanto que puerta trasera de los circuitos que llevaban a complejo minero altoperuano.

Se utilizan las mismas fuentes cualitativas y fiscales que en los estudios generales sobre el comercio americano, pero también una fuente mucho mejor: los registros de

[25] Sobre el impacto de la obra de C. S. Assadourian en las investigaciones sobre circuitos, que incluye alguna referencia a la compleja relación entre sus ideas y las de R. Romano, ver: JUMAR (2014a).

[26] Idea que sigue vigente, por ejemplo en SCHLEZ (2014) o CAULA (2014), que a la vez que reseñan y analizan la producción bibliográfica sobre actores mercantiles desde los años 1980 hasta comienzos del siglo XXI, aportan las investigaciones más relevantes sobre actores mercantiles rioplatenses de los últimos años.

navíos. En esto se retoma y potencia un tipo de estudios ya existentes en la historiografía local. Por ejemplo, José Torre Revello (1963) ya había mirado los registros de navíos y Elena Studer ([1958]1984) analiza el tráfico de esclavos apelando a los registros y a otras fuentes fiscales. En todos los trabajos que utilizan los registros de navíos, los datos sobre las cargas se obtuvieron a partir de resúmenes elaborados por los maestres, que es el mejor dato que se podía disponer, por diversas razones relacionadas con la fuente[27] y el estado de la tecnología accesible a los investigadores hasta mediados y fines de los años 1980.

A fines de los años 1980, el impacto de la primera difusión de la informática en las investigaciones históricas se observa en el modo en que se pudo llevar adelante la investigación de la que emergen los datos expuestos en este texto. La relación costo/beneficio del trabajo a invertir en el procesamiento de una masa considerable de datos se tornó favorable para un investigador en formación,[28] lo que permitió ir más allá de los resúmenes de los registros de navíos y seriar las unidades mínimas de información, las partidas de registro. Así, los totales obtenidos para los cargamentos de los navíos de registro emergen de la adición de 17.802 entradas de una base de datos, cada una conteniendo todas las informaciones relativas a cada licencia de embarque y en cada una de ellas se pueden declarar al mismo tiempo metales preciosos bajo diversas formas, cueros, lana de vicuña y cualquier otra cosa que alguien haya registrado legalmente. Ello permite combinar de modos diversos los datos en función de las variables de observación establecidas. Para este texto, sólo se retoma -y se enriquece y reelabora- de otro ya envejecido (JUMAR, [2002]2010) el análisis general de las cifras.

A las cuestiones metodológicas que permitieron obtener datos detallados de las fuentes fiscales y el nuevo modo de abordar el contrabando, se suman también en los años 1980 otras de corte teórico, que posibilitaron la formulación de otras preguntas a la bibliografía y a las fuentes. Lo que interesa rescatar en función de este trabajo es la eclosión de aportes que desnudaban las relaciones entre historia, memoria y la creación/reproducción de las identidades nacionales. En el campo de estudios modernistas, se identificaron primero todas las interferencias que había impuesto el paradigma nacional

[27] Recién a comienzos del siglo XVIII los registros toman decididamente la forma de listas detalladas de cada uno de los embarques que componen la cargazón del navío.

[28] Por la primera difusión de las computadoras personales y, sobre todo, por contar con la ayuda de Alejandro Zurdo, por entonces informático en formación, quien diseñó una aplicación especialmente adaptada a mis necesidades.

en la construcción de los relatos de base que llevaban a la formación de los estados-nación en el siglo XIX. Allí se abre el camino que llevó primero a las "monarquías compuestas"[29] y hoy a las "monarquías policéntricas"[30] o al "estado fiscal-militar"[31]. Una de las bases de la renovación fue el esfuerzo para la realización de una apropiada delimitación de la territorialidad de las observaciones conducentes a englobar sociedades bajo un mismo entramado institucional de dominación y sus características.

La investigación de la que emerge este trabajo se inició a mediados de los años 1980, incorporando de entrada la por entonces nueva historiografía hispanoamericanista sobre circuitos y la renovación del marco teórico general de los estudios sobre la modernidad, generándose una tensión aún no resuelta del todo entre los marcos teóricos generales dominantes en la historiografía hispanoamericanista y la renovación modernista.[32]

En algunos casos, se encontraron rápidamente puntos de encuentro entre ambas influencias. Por ejemplo, en que el *espacio colonial peruano* (Assadourian, 1972) nace, mucho antes de la renovación que exige salirse del paradigma nacional para analizar procesos de la modernidad, de una reflexión sobre la espacialidad de las observaciones:

> "Los límites geográficos impuestos a nuestro campo de observación requieren una breve explicación. Hemos esquivado el vicio tan frecuente de aplicar al tiempo colonial la noción moderna de espacio nacional que corresponde ciertamente a otra circunstancia histórica. El uso de esta arbitraria noción de espacio lleva a confusiones notables. Es que al levantar vallados y parcelar equívocamente los espacios reales de la historia colonial, los fenómenos económicos se vuelven ininteligibles a fuerza de ser circunscritos a extensiones geográficas que resultan inadecuadas para aprehenderlos en su totalidad. Recordemos a manera de simple ejemplo una forma de desvirtuación: en los análisis sobre la economía colonial se transforman en *variables y factores externos* aquellos que única y cabalmente son *variables y factores internos*. Teniendo en cuenta la trascendencia que conceden los interesados en los problemas del desarrollo a la distinción entre *externo e interno,* disipar la confusión no implica un amanerado cambio de palabras sino una precisión fundamental para detectar correctamente los procesos concretos." (ASSADOURIAN, 1972: 11).

La tensión aparece cuando se lleva el cuestionamiento del paradigma nacional a sus límites, de donde emerge que una derivación natural supondría también interrogarse sobre el paradigma colonial. El objeto de estudio específico que se identificó como una *res*

[29] P.e. ELLIOTT (1992); RUSSELL Y GALLEGO (Dirs.) (1996); GLOËL (2014).
[30] P.e. CARDIM, HERZOG, RUIZ IBÁÑEZ (Eds.) (2012) y en general los trabajos producidos por los investigadores de la Red Columnaria, http://www.um.es/redcolumnaria/, consulta el 8 de septiembre de 2016.
[31] P.e. TORRES SÁNCHEZ (Ed.) (2007); TORRES SÁNCHEZ (2013) y de modo complementario los trabajos producidos por el Contractor State Group, http://www.unav.edu/web/facultad-de-ciencias-economicas-y-empresariales/contractor-state, consulta el 8 de septiembre de 2016.
[32] Para resolver esa tensión integro junto a otros investigadores la Red Hispanoamérica en los Tiempos Modernos, http://rhitmo.institutomora.edu.mx/, consulta el 8 de septiembre de 2016.

nullius en la renovada historiografía sobre circuitos de los años 1980, el comercio ultramarino rioplatense entre 1680 y 1778[33], que se abordaba a partir del marco general ofrecido por Assadourian, ofrecía la posibilidad de hacerse algunas preguntas al respecto.

Hasta el momento, sólo he dado pasos firmes en el esfuerzo por construir una mirada espacial que elimine el paradigma nacional y ponga en reserva todas las explicaciones asociadas a la colonialidad.

Así, siguiendo y enriqueciendo la más reciente formulación (JUMAR y BIANGARDI, 2014) que sintetiza los aportes del equipo de investigación del que formo parte[34], se propone que la región Río de la Plata en los tiempos modernos estuvo constituida por territorios dominados efectivamente por los occidentales a ambas orillas de los ríos de la Plata y Uruguay, con fronteras difusas hacia el interior de las tierras y con un alto grado de autonomía para su vida interna, aun pasándose por sobre los conflictos entre las coronas española y portuguesa por el dominio de la región. Es un espacio acuático y térreo, articulado por un complejo portuario, sin solución de continuidad a la hora de analizar los campos de fuerzas económicas que lo integran hacia dentro o de seguir el rastro de las que lo vinculan con otros espacios económicos americanos y extra-americanos.

La historia del complejo portuario rioplatense arranca con la invasión europea, ya que desde el comienzo se necesitó de la articulación de ambas orillas del río para el mantenimiento de los contactos con las costas del Brasil y con las rutas atlánticas ultramarinas. Se propone la existencia de una larga etapa formativa, entre ca. 1588 y ca. 1700, en la que las adaptaciones a las imposiciones geográficas se combinan con un proceso de acumulación de experiencias en los que se observa cómo los porteños van incorporándose de modo progresivo en los flujos mercantiles, con un orden de lo simple a lo complejo que bien podría haber sido diseñado por un ministro planificador. Primero, el comercio de cabotaje con las costas del Brasil, ruta creada de modo oficial en 1588 y al

[33] En un primer momento la intención fue retomar allí donde MOUTOUKIAS (1983) había dejado las cosas: 1702. Pero la investigación me llevó a comenzar la observación en 1680 por advertir que en ese año se podía establecer un momento de inflexión en los procesos que se querían analizar. El límite superior, 1778, cedió a la fuerza de la tradición que pone en ese año otro punto de quiebre. Hoy pienso, que la unidad cronológica de análisis debería ser un largo siglo XVIII rioplatense, entre los años 1680 y 1820, año este último en que terminan de entrar en crisis las estructuras del Antiguo Régimen en lo que había sido el Virreinato del Río de la Plata.

[34] Formalmente son dos, uno radicado en el Instituto de Investigaciones Históricas (UNTreF, Argentina) y otro en el Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (CONICET/UNLP, Argentina), compuestos por investigadores que desarrollan sus labores en una u otra institución, y algunos en ambas.

calor de la unión de las coronas ibéricas, que para cuando deja de ser permitida, en 1618, se transforma en tolerada hasta 1640 y desde allí en ilegal. En 1622 los porteños se integran a la Carrera de Indias, por la apertura de la ruta de navíos de registro que los vincula con el gran comercio atlántico. Tras ella, aparece el gran contrabando, analizado sobre todo a través de los casos que dejaron huellas, las arribadas forzosas maliciosas. En 1680-1683, la instalación de los portugueses en la banda norte, en uno de los puertos informales hasta entonces del complejo portuario, encuentra del otro lado una comunidad con intereses arraigados, dispuesta a proteger su economía productiva y capaz de ofrecer servicios de mediación con una vasta red de mercados americanos. En 1703, con la instalación en Buenos Aires de la factoría de la Compagnie de Guinée et de l'Assiento, los porteños aprenden la rama del comercio que les faltaba, la de esclavos a gran escala (para el contexto).

La Guerra de Sucesión tuvo uno de sus escenarios bélicos en Río de la Plata, lo que altera la vida del complejo portuario rioplatense, abriéndose una breve etapa de reacomodamientos que dura hasta la primera consolidación de las derivaciones de los tratados de paz, que ubico en la ocupación española de Montevideo en 1724-1726. Sin embargo, es en estos años que la economía rioplatense conoce su primer gran momento de crecimiento concentrado en el tiempo. Con la guerra, se corta la llegada de navíos de registro entre 1698 y 1712, los portugueses son expulsados de Colonia del Sacramento en 1705, con lo que el comercio francés dominó las relaciones ultramarinas gracias a la factoría de la Compagnie de Guinée et de l'Assiento (1703-1715) y el comercio directo. El fin de la guerra y las condiciones de los tratados de paz, cambiaron a los franceses por los ingleses y devolvieron a los portugueses a Río de la Plata. El intento expansivo de los portugueses con la ocupación de la bahía de Montevideo a fines de 1723 termina con la fundación española de Montevideo, y queda el escenario armado para un largo período en el que el complejo portuario rioplatense funcionó a pleno, aun teniendo presente la ajetreada vida de Colonia del Sacramento en manos portuguesas y las tensiones crecientes entre porteños y montevideanos claramente visibles desde 1808.

Se abre así la etapa de pleno funcionamiento y en su momento de mayor integración (ca. 1730 - ca. 1820), que incluye el inicio de su redefinición (desde 1777) y crisis (desde 1808). El complejo portuario rioplatense estuvo compuesto, en primer lugar, por la ciudad de Buenos Aires con sus malos y transitorios apostaderos navales, más las ciudades-puerto

de Colonia del Sacramento y Montevideo. En segundo lugar, se articulaban con esas ciudades un reducido conjunto de apostaderos secundarios, aptos para naves mayores y medianas, con mayor o menor control por parte de las autoridades (Maldonado, la Ensenada de Barragán). También con control escaso o al menos sin dudas deficiente, había atracaderos transitados por naves medianas y menores, fundamentalmente destinados a articular zonas productivas del litoral con el estuario del río, como Las Conchas (terminal de la ruta fluvial que llevaba a Paraguay), pero que también eran útiles para vincular por agua las zonas productivas de la región rioplatense con los puertos mayores, como Las Vacas o las Víboras. Finalmente, un indefinible número de desembarcaderos clandestinos o simplemente sin control, permitidos por las características de las orillas, aptos para los movimientos de pequeñas embarcaciones, útiles no sólo para los tratos ilícitos sino también para los movimientos de una población que iba y venía de una banda a otra del río con mucha asiduidad siguiendo, por ejemplo, las fuentes de trabajo. Así, el río, debido a la intensa circulación de embarcaciones de todo porte entre ambas orillas o entre puntos distantes de alguna de ellas, se convirtió en el vector de integración y articulación regional y él mismo en uno de los espacios que la componían.

Sobre el proceso de crisis y desarticulación del complejo portuario rioplatense sólo intuyo su periodización y algunas de sus características.[35] La expulsión de los portugueses de Colonia del Sacramento en 1777 abre un proceso de cambios, del que interesa rescatar ahora que Colonia pasa a ser un puerto de vinculación interna dentro del complejo portuario, reservándose la conexión ultramarina a Buenos Aires y Montevideo de modo preponderante y a Maldonado y la Ensenada de Barragán como complemento extraordinario. Bajo estos cambios se iniciaría la progresiva diferenciación entre porteños y montevideanos, que llega a su clímax al calor de la crisis de la monarquía, y culmina cuando el río, por fin, deviene realmente una frontera internacional en términos del comercio, tras las resolución de la guerra económica entre la Confederación Argentina y el Estado de Buenos Aires (1862), con el tema de los derechos diferenciales como telón de fondo.[36]

[35] Sobre la vida del complejo portuario rioplatense tras 1777 y hasta los años 1820 ver: CAMARDA (2015); PRADO (2015).

[36] El complejo portuario se termina de desintegrar en el contexto de la guerra económica entre la Confederación Argentina y el Estado de Buenos Aires (1852-1862) y con el tema de los derechos diferenciales como telón de fondo. V. BARBA (2005).

Antes de llegar allí, el complejo portuario rioplatense no sólo es el pivote entre los circuitos americanos y extra-americanos, sino que también cumple una función integradora a nivel regional.

En relación con la función mediadora, el complejo portuario rioplatense se asemeja mucho a un enclave, operado por intereses ajenos al espacio, pero que contaba con aliados locales que obtenían beneficios mayormente del trabajo a comisión. Las redes de intereses complementarios y contradictorios que se tejen desde el complejo portuario rioplatense al calor del tráfico ultramarino, tanto en la propia región Río de la Plata como hacia los mercados interiores, en el tiempo colaboran con la explicación de la formación de algunos mercados internos suramericanos, aunque tal vez de modo levemente distinto al como lo hizo C. S. Assadourian (1972).

Una región que contaba con un complejo productivo de base agropecuaria y una muy activa área de servicios con asiento en ambas bandas, siendo a su vez, las dos ramas de actividad integradas e interdependientes, estimuladas por las demandas en temas de logística del comercio y por la corona. El mundo de la producción, más allá de las necesidades de la población fija, genera excedentes destinados a satisfacer las de la población flotante, tanto en sus estadías como en sus viajes de regreso o de continuación hacia el Mar del Sur, lo que a su vez estimula diversas ramas de actividad relacionadas con la producción, conservación, empaque y acarreo de alimentos procesados. Asimismo, la región produce mulas y bovinos en pie con destino en los mercados interiores americanos así como derivados bovinos para ultramar. En cuanto a los servicios, la región provee de modo eficaz los requeridos por las operaciones mercantiles a corta, media, larga y muy larga distancia tanto por tierra como por agua, así como los relacionados con el mantenimiento de las embarcaciones diverso porte. Parte de las demandas de los insumos necesarios por el conjunto de las actividades aludidas no podían ser satisfechas por la región, lo que generó estímulos para otras economías regionales americanas.[37]

Ello, asociado a los flujos mercantiles y decisiones políticas, convirtió progresivamente la región Río de la Plata en un polo de atracción en torno a la cual se estructuró un *espacio económico rioplatense*, claramente observable en el último cuarto del siglo XVIII, emergente del quiebre del espacio económico peruano que el crecimiento

[37] Temas investigados por BIANGARDI (2015); SANDRÍN (2016).

rioplatense detectable en la primera década del siglo XVIII y que los objetivos borbónicos contribuyeron a terminar de estructurar.

En lo que sigue, se presentan los resultados obtenidos hasta el momento en el estudio de la vida del complejo portuario rioplatense, entre los años 1714 y 1778, con algunas referencias a lo investigado para los años de la Guerra de Sucesión que considero oportuno incluir para intentar justificar alguna de las explicaciones ensayadas. En función de lo expuesto hasta aquí, la pregunta que le hago a los datos, aunque clásica y con respuestas consolidadas, no me deja de parecer pertinente: ¿cuál es el lugar del comercio ultramarino en la economía regional?

3. Las cifras del comercio legal español, 1714-1778

3.1. Generalidades

El Reglamento de Libre Comercio de 1778 no introdujo grandes novedades en la ruta española hacia Río de la Plata, recorrida por navíos sueltos del comercio legal desde 1622. Para el período 1714-1778 se tienen informaciones sobre los cargamentos de retorno de 245 sobre los 257 navíos identificados[38] en el complejo portuario rioplatense pertenecientes a dos de las tres ramas del circuito legal español. Se toman en cuenta los cargamentos que salieron de Río de la Plata, independientemente de que los navíos hayan llegado a destino o no. Entre el momento en que analicé los datos por primera vez, los presenté (JUMAR (2000), se publicaron sin modificaciones (JUMAR ([2002]2010) y la actualidad he completado algunas lagunas y desagregado de otro modo los datos. Ello deriva en diferencias entre los resultados publicados hasta ahora y los de este texto, pero -felizmente- no son tantas como para cambiar las apreciaciones generales originales e incorporan algunas nuevas.

Como ya se mencionó, el tráfico ultramarino legal español en dirección del complejo portuario rioplatense por dentro de canales de la Carrera de Indias estaba animado por navíos de registro de mercaderías (desde 1622), avisos (que desde 1767 devienen fragatas-

[38] De los navíos faltantes, en dos casos se declara que regresaron sin cargas registradas (nada se puede decir sobre la presencia de cargas sin registrar). Con respecto a los otros, no se encontraron datos sobre la presencia de cargas ni documentación que sostenga que salieron en lastre.

correo) y los navíos del servicio real, que en sus viajes de regreso a Europa se transformaban en navíos de transporte de cargas. Los propietarios de las licencias que permitieron la circulación de los navíos de registro fueron españoles, al menos formalmente. También se dieron licencias directamente a comerciantes franceses y portugueses, cuando la circulación se entorpecía por los conflictos en el Atlántico o cuando el rey español debía devolver favores bajo la forma de permisos comerciales, como ya se mencionó.

Otro canal del comercio legal era la trata de esclavos, pero por fuera de la Carrera. Al iniciarse el período analizado ahora está cerrando su factoría la Compagnie de Guinée et de l'Assiento[39] e instalándose la de la South Sea Company.[40] Sus cuentas se presentan aparte, por una cuestión de fuentes. Tras la última suspensión de las operaciones de la South Sea Company (1740), se dan licencias a comerciantes españoles para que vendan esclavos, como en sus viajes de regreso se asimilan a los navíos de registro de mercaderías, generaron las mismas fuentes y se los estudia junto a ellos.[41]

En total, se calcularon[42] como trasportados por los 245 navíos mencionados 52.048.788 pesos en metales preciosos y *frutos* embarcados por cuenta de particulares, 1.950.524 pesos por miembros del clero y 3.495.345 pesos por cuenta de la Real Hacienda.[43] En total suman 57.488.747 pesos, que provienen de la adición de 17.802 entradas[44] de una base de datos[45] que recupera informaciones de los registros de los navíos que circularon por dentro de las mallas del circuito legal de comercio español y de fuentes de sustitución cuando no pudieron ser utilizados.[46] El Cuadro 1 presenta el detalle.

[39] En operaciones en Río de la Plata entre 1703-1715.
[40] Al ritmo de los conflictos entre la Monarquía Española y Gran Bretaña, la factoría de Buenos Aires funcionó entre 09/1715 y 03/1719; 09/1723 y 09/1727; 03/1730 y 04/1740.
[41] Para el análisis de la trata de esclavizados en Río de la Plata entre 1585 y 1835, v. BORUCKI (2015).
[42] Uno de los mayores desafíos técnicos de la investigación fue la reducción a denominadores comunes de los distintos sistemas monetarios y de pesos y medidas. También, asignar precios a los bienes exportados. Por eso las cifras que se presentan son emergentes de cálculos, justificados en cada caso (JUMAR ([2002]2010), *passim*).
[43] Para simplificar la presentación de los resultados se convirtieron los pesos de a 8 reales al sistema decimal (*n,000 pesos = x pesos + (y reales/8) + z maravedís/272*) y se redondearon las cifras obtenidas a enteros.
[44] Se utiliza 'entrada' en vez del más técnico 'registro' para no generar confusiones con los navíos de registro y las partidas de registro.
[45] Siempre agradezco la colaboración de Alejandro Zurdo, quien dio forma a mis necesidades informáticas y codificó un programa que me permitió iniciar la investigación. Con el pasar de los años lo fue adaptando a tecnologías más amables y complejas, lo que me permitió explotar los datos de modo más intensivo.
[46] JUMAR (2004a). Hacia 1720 se estabiliza un modo de elaborar los registros de los navíos, ya visible en 1714. Con anterioridad, se recopiló información desde 1681, se obtienen informaciones sobre lo transportado por resúmenes elaborados por los maestres y se pueden intuir las cargas reales a partir de los indultos. No se

Lo primero que hay que señalar sobre esos datos es que en el conjunto de la Carrera, son poca cosa. Esas sumas despachadas desde el complejo portuario rioplatense en 65 años equivalen a una buena flota de la Nueva España. De modo que en todas las observaciones es necesario tener presente que se observan economías relativamente pequeñas, ya que en su conjunto, lo registrado en el complejo portuario rioplatense es expresión de varias economías regionales que se vinculan con el Atlántico a través de él. Hasta el momento, nadie ha podido establecer en qué proporción lo salido por el complejo portuario rioplatense da cuenta de la economía regional, salvo cuando se miran los derivados bovinos[47].

Cuadro 1. Resumen general de salidas por el complejo portuario rioplatense. Distribución de riesgos. Circuito español. Cuentas particulares, del clero y de la Real Hacienda, 1714-1778. En pesos de 8 reales

	Particulares	Clero	Real Hacienda	Total
Partidas	**17.001**	**586**	**215**	**17.802**
Metales preciosos	pesos[8]	pesos[8]	pesos[8]	pesos
Plata				
amonedada	39.072.195	1.411.838	3.074.292	43.558.325
labrada	676.577	99.286	88.208	864.071
en pasta	243.684	18.597	5.508	267.789
A. Sub.total plata	*39.992.456*	*1.529.721*	*3.168.008*	*44.690.185*
Oro				
amonedado	4.486.735	284.285	4.388	4.775.408
en pasta y labr.	1.275.516	103.260	1.600	1.380.376
B. Sub-total oro	*5.762.251*	*387.545*	*5.988*	*6.155.784*
Sub-total metales (A+B)	*45.754.707*	*1.917.266*	*3.173.996*	*50.845.969*
Producciones americanas				
cueros	4.626.853	22.280	120.866	4.769.999
lana de vicuña	772.832	4.286	22.132	799.250
tabaco			178.441	178.441
otros	888.396	6.692		895.088
C. Sub-total prod. am.	*6.288.081*	*33.258*	*321.439*	*6.642.778*
TOTAL (A+B+C)	**52.042.788**	**1.950.524**	**3.495.435**	**57.488.747**

Fuente: F. Jumar, [2002]2010, Tableaux A - I, Annexe 3, Ch. V, pp. 571-635.

agregaron las informaciones a la serie obtenida a partir de los registros por su falta de homogeneidad. Para el comercio rioplatense en la segunda mitad del siglo XVII y hasta 1702, ver MOUTOUKIAS (1983) y para el período 1680-1713, JUMAR ([2002]2010), Ch. 3 "Le complexe portuaire rioplatense, 1680-1715", pp. 117-180.

[47] El grueso de la bibliografía suele separar en sus análisis ambas bandas del río. De modo que, por ejemplo, para la historiografía centrada en Buenos Aires, los cueros salidos por su puerto, pero procedentes de la otra banda, no son producciones locales.

La cantidad de navíos que transportaron cargas a Europa se incrementa notoriamente desde la apertura de la ruta de las fragatas-correo (1767, con 55 que regresaron con cargas entre 1768 y 1778) y, sobre todo, por la expedición de Pedro de Cevallos con navíos comenzados a regresar en 1777. De los 110 navíos que la compuso, 44 abrieron registro de tornaviaje hasta fines de 1778[48]. También hubo barcos del servicio real con anterioridad y avisos. De modo que para hacerse una idea del comercio en dirección del complejo portuario rioplatense no hay que considerar todos los navíos que zarpan con cargas, sino los llegados con fines comerciales y las cargas limitadas que transportaban primero los avisos y más tarde las fragatas-correo. La aplicación del palmeo ya en los viajes de 1712, cuyos registros de tornaviaje de 1714 inician la serie procesada, no permite conocer la composición de los cargamentos de los viajes de Europa a Río de la Plata, de modo que no se pudo intentar establecer algo que se asemejara a una balanza comercial de este circuito de la circulación interna de la monarquía española. Como demostró Michel Morineau hace tiempo (1966, 2001), el tonelaje, bruto o de registro, es un indicador muy poco fiable para hacer conjeturas y me abstuve de hacerlas. Lo único que se puede argumentar es que el flujo de mercaderías en dirección del complejo portuario rioplatense es menor que el que se puede imaginar a partir de la cantidad de navíos que regresaron a Europa con cargas registradas. Al mismo tiempo, la mayor regularidad en la disposición del comercio de canales de comunicación con España aumentó la integración a los circuitos atlánticos del complejo portuario rioplatense y aseguró un flujo de beneficios que no dependía sólo del regreso de los navíos del comercio, pudiéndose despachar los *retornos* a medida que se iban constituyendo.

Algo que esperaba encontrar y encontré poco son contactos con el Pacífico por agua. Se pudo observar que inmediatamente antes del período tomado como eje ahora, 1714-1778, el comercio francés durante la Guerra de Sucesión articuló la ruta. El comercio legal podría haber comenzado a hacerlo desde 1740, pero al parecer la ruta por agua con el Pacífico nunca terminó de despegar, aún más allá del período observado[49].

El Gráfico 1 muestra el movimiento anual por cuenta y una media móvil del total (10 años). Se observa claramente que entre 1714 y 1743 la carrera de Río de la Plata funciona

[48] Para seguir la denominación de las fuentes a los viajes Río de la Plata-Europa.
[49] CAMARDA (2015).

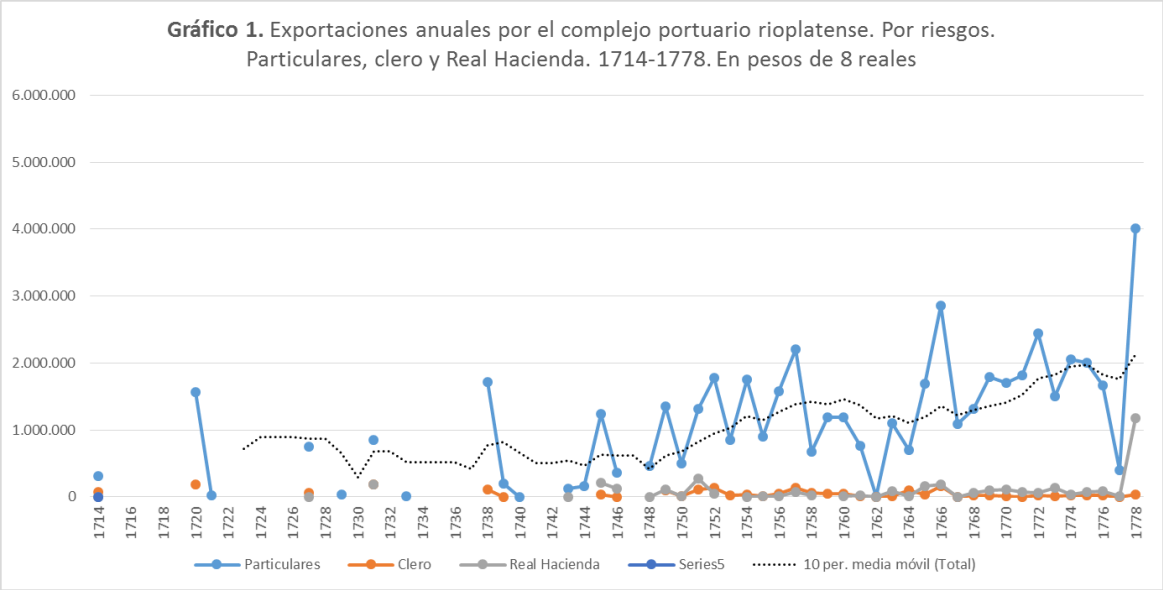
de modo espasmódico, reacomodándose luego de la Guerra de Sucesión y en la antesala del proceso de cambios que se generalizan con el *Reglamento* de 1720. Esta disposición no implicó cambios para el comercio rioplatense en cuanto a la cantidad de navíos o el tipo de operaciones. Sí introduce cambios profundos en el sistema de control y fiscalización, que afectan a toda la Carrera. En cuanto interesa ahora, en 1720 se generaliza la elaboración de registros detallados de las cargas, que asumen la forma de escrituras, según el modelo con que ya habían llegado navíos de registro a Buenos Aires en 1712 y se generaliza el palmeo, ya aplicado a Río de la Plata también desde 1712.[50]

En el período 1714-1740 la mayor parte de las cargas a España navegaron en avisos y embarcaciones del servicio real, mientras que la concesión de licencias de comercio seguía respetando las características y periodicidad establecida en 1674, que a su vez formalizaba los usos previos para los registros de Buenos Aires: quien obtenía una licencia de comercio podía realizar hasta dos viajes, dentro de un período de cinco años, llevando en cada viaje dos navíos principales y un vivandero. Durante ese tiempo, el propietario de la licencia gozaba en exclusividad de la ruta.[51] Lo que varía de una licencia a otra es la extensión permitida de los circuitos. Todas abren los de las gobernaciones del Tucumán, Río de la Plata y Paraguay, se niega o se permite el acceso al Alto Perú y al Pacífico[52], y cuando se lo permite, suele ser en condiciones no siempre iguales.

[50] Durante la mayor parte del siglo XVIII, las reformas relacionadas con el comercio ultramarino consisten en el refinamiento y aplicación de iniciativas del reinado de Carlos II (1665-1700). Las reformas realmente "borbónicas" son las del reinado de Carlos III. En no pocos casos, se puede pensar que Río de la Plata fue uno de los espacios en donde se experimentaron medidas que tras ajuste fueron generalizadas, como la institucionalización reglamentada formalmente de los registros sueltos (1674, hasta allí y desde 1622 circulaban bajo el régimen de gracias especiales), la aplicación del palmeo (desde fines del siglo XVII) o la forma de establecimiento de los registros de navíos que duró casi sin variaciones hasta el fin de la sujeción a España (visible en los registros de Río de la Plata desde 1712, generalizada desde 1720). La evolución hacia el palmeo en tanto que forma única de imposición del almojarifazgo se hizo por etapas, con algunas idas y vueltas, entre 1680 y 1720. Se lo aplica entre 1680 y 1698. Entre 1698 y 1707 se tasó sobre la base de la cantidad de contenedores, con independencia de su volumen ni del valor de lo transportado. En 1707 se regresa al palmeo, que adquiere forma definitiva (hasta 1778) en 1720. V. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ (1976), I, pp. 197-199.

[51] Archivo General de Indias (en adelante AGI), Charcas 286. "Copia de los capítulos que tratan de los permisos de Buenos Aires y forma de introducción de las ropas y géneros de la cédula que se despachó en 1674".

[52] En la práctica, la ruta siempre estuvo abierta, ya que se solía permitir el comercio con Cuyo, parte de Chile hasta 1778. Ello suma elementos para sostener la importancia, derivada de la regularidad, de la ruta del oeste desde el complejo portuario rioplatense. V. PAREDES (2001a), (2001b), (2002); SOVARZO (2015).



Si se exceptúa el vacío de 1747, desde 1743 en adelante todos los años salen navíos con cargas del complejo portuario rioplatense. El hecho no se debe del todo a la suspensión de los galeones y la generalización de los registros sueltos (1740), sino a una mayor presencia de navíos del servicio real que al regresar a Europa se transformaban en un servicio de cargas para los particulares.

El mayor impacto de la generalización de los navíos de registro es de tipo cualitativo. Río de la Plata desde 1622 participa en la Carrera a través de los navíos de registro, así que de ese lado no hay novedad ninguna. Como se verá enseguida, el aumento de la presencia de navíos del comercio español es recién de los años 1760. El gran cambio es que ya no se concede la ruta en exclusividad a nadie. Ello altera drásticamente las relaciones entre la comunidad mercantil local y la peninsular. Hasta allí, los rioplatenses durante varios años tenían un solo interlocutor. La última licencia según el viejo estilo es de 1729, renovada en 1733 y sus últimos navíos salieron en 1738. Su dueño, Francisco de Alzaybar llegó a ser odiado a nivel local, pretendió ejercer plenamente el monopolio de la ruta y recibe en merced enormes extensiones de tierra en la banda norte. A partir de 1743 la presencia de varios empresarios peninsulares al mismo tiempo en el complejo portuario rioplatense, que compiten y se complementan, ayudan a diversificar la vida mercantil local, hay más oportunidades y son más los peninsulares que terminan arraigándose, aunque también hay quienes regresan a Europa pasados muchos años y con una familia formada en América. Las relaciones complementarias y contradictorias que tejen el comercio local y el

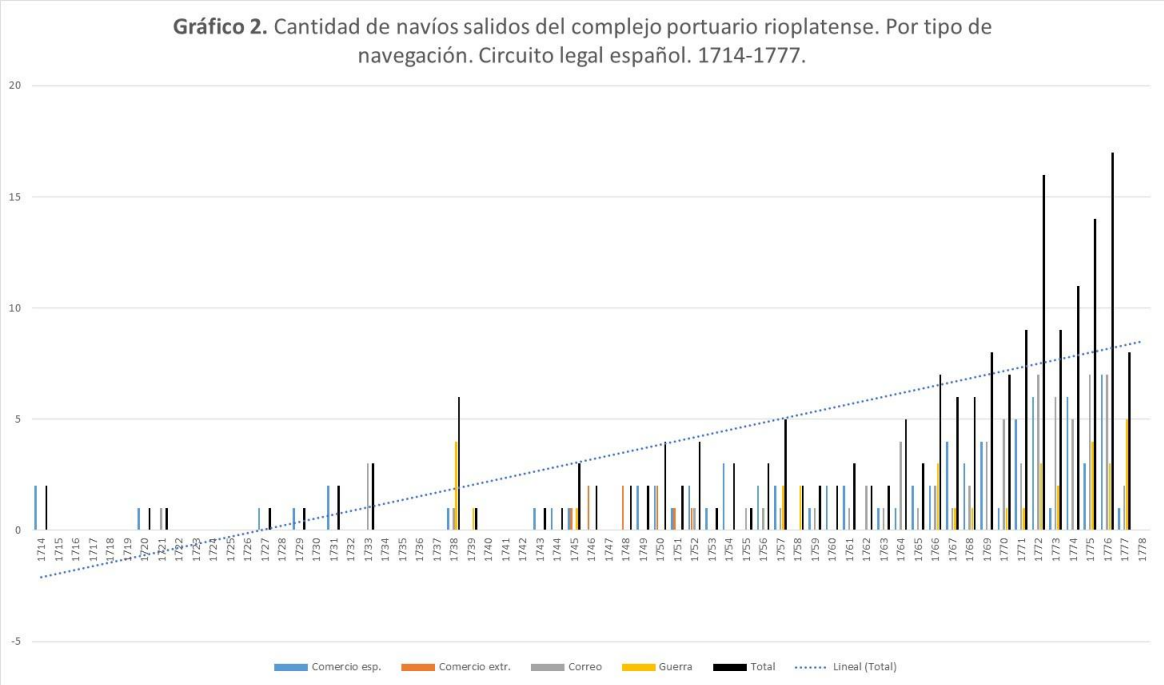
peninsular será el origen de la formalización de un sector de defensa de intereses claramente identificados con el comercio, que hasta el momento no tenía un canal de expresión política, ya que el cabildo está controlado por una oligarquía comarcal con fuertes intereses en el mundo de la producción y los servicios.[53]

El Gráfico 2 presenta la cantidad de navíos salidos según su función en los viajes Europa-América[54]: navíos de registro españoles (estimulados desde 1740), navíos de registro extranjeros (licencias a comerciantes extranjeros, por distintos motivos pero en condiciones muy próximas a los españoles), correo, servicio real (guerra en su mayor parte, sólo 2 para transporte de cargas y personas). La tendencia lineal muestra que el crecimiento de la cantidad de navíos salidos es en los años 1730, y se trata de navíos de guerra y de correos. Río de la Plata merece cada vez más la atención de la corona española, escenario de conflictos bélicos (enlazados o no con las guerras atlánticas). Una de las tantas derivaciones de ello es el impacto positivo en la economía regional parezca ser mayor que su capacidad recaudadora (SANDRÍN, 2016; JUMAR y SANDRÍN, 2015). Es una de las fronteras calientes de la monarquía, y su valor estratégico se observa en detalles. Por ejemplo, la corona cambia el sentido de circulación de la información en América del Sur. Sólo La Habana y Río de la Plata se beneficiaron de rutas regulares del sistema de fragatas-correo. Desde 1767 la información llega primero a Río de la Plata, y desde allí se distribuye en dirección de Paraguay, Chile y el Bajo y el Alto Perú.[55] El tráfico de mercaderías no ha de haber crecido mucho por el circuito legal. En los años 1740 la mayoría de los navíos del comercio legal español pertenecían a empresarios extranjeros (sobre todo portugueses y franceses, con algún genovés). La navegación mercantil española está principalmente representada por empresarios esclavistas españoles. El comercio español de mercaderías comienza a crecer en los años 1760, pero crece igual o más la presencia de los correos y los navíos del servicio real.

[53] El proceso que se inicia allí, que tiene un punto de llegada con la creación del Consulado de Buenos Aires en 1794, es estudiado por KRASELSKY (2011).

[54] No se exhiben los datos del año 1778 para que se observe mejor la variación en años anteriores, dado el gran número de navíos de guerra salidos en dicho año pertenecientes a la expedición de Cevallos.

[55] Entre 1768 y 1798, el seguimiento de la correspondencia mantenida entre dos amigos, uno instalado el Chuquisaca (Alto Perú) y otro en Buenos Aires, permite ver cómo todo se sabe antes y de modo más seguro desde Río de la Plata que por otras vías. JUMAR (2016).



De modo que en el Gráfico 1 sería engañoso leer que el aumento en la regularidad de las exportaciones y su crecimiento son eco de un movimiento similar pero en la dirección contraria de las importaciones. El crecimiento de la regularidad de las exportaciones por el complejo portuario rioplatense es favorecido por su condición de frontera en litigio.

En relación con lo que se remite a España, son los retornos del comercio que llega, pero enviados de modo más fluido que si se dependiera de la presencia de navíos españoles del comercio para llevarlos. También, aunque menor frente al comercio español, el crecimiento se debe a que los rioplatenses arriesgan sus capitalitos en el Atlántico. Además, el complejo portuario rioplatense escapa formalmente antes que otros al exclusivismo gaditano. La apertura de la ruta de las fragatas-correo desde La Coruña en 1767, genera una sólida ruta mercantil con el norte peninsular. La Coruña es un mercado de tamaño similar al rioplatense, con actores que se les parecen más que los gaditanos y que como Río de la Plata está creciendo junto con la novedad (ALONSO ÁLVAREZ, 1986). El gran salto de 1778 no acusa el impacto de Auto de libre internación del virrey Cevallos de 1777 ni el libre comercio de octubre de ese año[56], sino la expulsión de los portugueses de Colonia del Sacramento el año anterior y la concentración del tráfico por dentro del circuito español.

[56] No habría habido tiempo aún para que generasen retornos emprendidos a partir del primero y los navíos del libre comercio comenzaron a llegar a comienzos de 1779.

En relación al conjunto de la Carrera de Indias, los millones salidos por el complejo portuario rioplatense durante los 65 años analizados representan poca cosa. Se puede tener una idea de su peso en el conjunto a partir de la serie presentada por Antonio García-Baquero González (1996), que a pesar de las distancias que tomo de ella[57], puede ser utilizada a modo de indicador de tendencias.

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

Años	Nva España	Cuba	Nva Granada	Guatemala	Venezuela	Perú	R. de la Plata	S/d	TOTAL
1719-1728	51.450.824	6.799.059	9.249.729	3.813	148.945	1.180.496	4.946.017	3.600.000	77.378.883
1729-1738	48.794.302	13.118.508	41.057.925	18.401	862.837	0	921.834	88.311	104.862.118
1739-1748	39.519.861	2.713.697	772.123	160.377	635.317	3.810.765	3.850.368	3.000.000	54.462.508
1749-1758	117.264.793	5.711.157	24.740.510	3.049.582	748.392	32.103.126	11.524.652	7.102.900	202.245.112
1759-1768	72.517.466	10.573.826	7.518.556	517.060	347.980	45.563.132	11.099.883	400.000	148.537.903
1768-1778	65.051.163	24.199.581	14.084.104	1.966.388	417.570	44.712.294	13.539.266	0	163.970.366
Total	394.598.409	63.115.828	97.422.947	5.715.621	3.161.041	127.369.813	45.882.020	14.191.211	751.456.890

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

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

Fuente: Antonio García-Baquero González (1996).

Los Cuadros 2 y 3 presentan las llegadas de metales preciosos a Andalucía[58] según el autor mencionado, organizadas por décadas y en función de las regiones americanas de salida (siguiendo las unidades administrativas de la segunda mitad del siglo XVIII). De modo general, esos cuadros no presentan ninguna sorpresa. Nueva España provee la mitad de los metales preciosos y la evolución de los porcentajes de las otras regiones muestran el fin de los galeones y la distribución consecuente de una parte de los tesoros que hasta 1739 llegaban desde Nueva Granada. Después del crecimiento posterior a las paces de Utrecht, los años 1739-1748 acusan el golpe de la guerra "de la oreja de Jenkins" (que tuvo por

[57] JUMAR ([2002]2010), 5.1.2.2. "Les totaux obtenus comparés á ceux d'autres historiens", pp. 251-271.

[58] A pesar de que rige el exclusivismo andaluz, de todos modos hay navíos que al zarpar declaran otros destinos o terminan llegado a ellos bajo pretexto de arribada. García-Baquero no los toma en cuenta. Si bien en el conjunto representan poca cosa y se justifica no considerarlos para tener una adecuada imagen de conjunto, es distinto cuando se mira una ruta aislada.

teatro a los territorios del norte); el aumento espectacular de la década siguiente seguramente refleja en gran parte el retorno de la paz. Las dos décadas posteriores parecen mostrar un tráfico "normal" y no parece inútil observar que la tendencia es de crecimiento aunque moderado. La distribución de los envíos entre las regiones es más importante que el crecimiento en sí (si se excluye Nueva España). Esto no hace más que reflejar la desaparición de los galeones aun cuando se restablecen las flotas de Nueva España, como es sabido, en 1754. Si se miran las cifras absolutas se pueden observar los efectos de la guerra sobre la navegación española en las rutas troncales de la Carrera, mientras que Río de la Plata parece ajena a ellos, con lo que conviene recordar que lo que mantiene el ritmo de las salidas por el complejo portuario rioplatense son los navíos de guerra y los avisos.

Los porcentajes correspondientes a Río de la Plata se tornan interesantes en comparación con los del Perú. La navegación comercial directa al Perú (prohibida hasta la anulación definitiva de los galeones de Tierra Firme y sus ferias en 1739), muestra claramente que los flujos controlados por Lima eran de importancia. Su participación en los envíos de metales preciosos, aunque lejos de Nueva España, ocupan el segundo lugar aun cuando se atomizaron las salidas por distintos puertos suramericanos.[59] Esta participación, posibilitada por la expedición de navíos de registro principalmente en dirección de El Callao, se duplica de una década a otra a partir de 1739 para estabilizarse en torno a un 30% en la última década antes de la promulgación del Reglamento de Libre Comercio. De una manera casi demasiado perfecta, esas cifras muestran el nacimiento de una ruta de comercio marítimo entre España y las costas del Perú, su crecimiento y lo que parece constituir su equilibrio.

Si se comparan esas cifras con las que A. García-Baquero consigna como llegadas desde el Río de la Plata, desde siempre independientes de flotas y galeones, se ve que los envíos desde allí no tuvieron grandes variaciones en su participación en el conjunto, excepción hecha de la década 1729-1738. Lo que muestran los datos propios es lo ya señalado, no es un gran volumen lo que sale por Río de la Plata, pero sale de modo regular y creciente por la presencia de los correos (ya desde antes de 1767) y los navíos del servicio real.

[59] Pero ya no son buena base de comparación entre el aporte de las minerías novohispana y suramericana (plata altoperuana y oro neogranadino y chileno principalmente); las salidas previas por los Galeones se han atomizado y el aporte de la minería suramericana debe calcularse sobre la base de todos los puertos.

Ante ambas series no parece exagerado preguntarse si el fin de los galeones y el nacimiento de la ruta directa hacia el Perú no pudieron haber tenido como efecto la anulación de lo que podría haber sido un mayor crecimiento de los envíos hechos desde el Río de la Plata. Sin embargo nada permite afirmarlo y en el fondo es un juego intelectual inútil. Sin embargo, ante la prohibición de la navegación en dirección del Pacífico sur era más económico abastecer los mercados chilenos y en parte bajoperuanos a través del complejo portuario rioplatense. De no haberse abierto el Mar del Sur, al menos algunos navíos del comercio que pasaron el cabo de Hornos habrían terminado su viaje en el complejo portuario rioplatense. De este modo, y contrariamente a lo que se suele pensar, y si tal cosa fuera posible, el monopolio y los convoyes tradicionales habrían permitido que la ruta del complejo portuario rioplatense fuera cada vez más importante dentro del circuito español. Es decir, que esta primera liberalización del tráfico pudo haber ido en contra de los intereses anudados en torno al complejo portuario rioplatense y moderar su ritmo de crecimiento aunque sin detenerlo.[60]

Lo cierto es que en el conjunto, la ruta de Río de la Plata crece menos que otras en el período. Pero como se verá más adelante, la apreciación cambia si se incorporan los otros circuitos mercantiles presentes en el complejo portuario rioplatense además del español.

Mientras tanto, se presenta a continuación, lo que pude saber de la circulación de caudales y frutos por dentro del circuito español para la Real Hacienda, el clero y los particulares, recordando que sólo se ve una parte de la circulación.

3.2. Los dineros del rey

La Real Hacienda registra 6,08% de los valores, 3.495.435 pesos (Cuadro 1). Por la fuente no se puede saber en la mayor parte de los casos dónde fueron recaudados ni a qué cuenta va afectado cada envío. De modo que no se puede establecer la parte que podría haber aportado la gobernación del Río de la Plata[61], que sería el testimonio de la capacidad de la corona de extraer recursos para transferir en tanto que 'remesas de Indias', la

[60] V. MORINEAU (2006).

[61] Desde el punto de vista fiscal, la región Río de la Plata está comprendida en la jurisdicción de la caja de la gobernación del Río de la Plata o de Buenos Aires. Gobernación que incluye las jurisdicciones de las ciudades de Corrientes, Santa Fe, Montevideo y Buenos Aires, que es la cabeza de la gobernación. En 1752 Montevideo deviene cabeza de una gobernación militar, pero sin que varíe su dependencia de Buenos Aires.

"exacción colonial" a nivel regional de la historiografía tradicional. Algunos datos contenidos en las partidas de registro sólo permiten comunicar que no se trata solamente ni mayoritariamente de transferencias de excedentes de la caja de la gobernación del Río de la Plata, sino que hay allí también envíos desde Lima, Chile, Paraguay, Tucumán, así como el producto de los estancos reales, de donativos y de préstamos.

A pesar de lo anterior, algo se puede esperar saber de los 3.495.435 pesos registrados. El Cuadro 4 distribuye las partidas según los datos contenidos en la fuente en relación con el cargador. Los envíos realizados por funcionarios asentados en el complejo portuario rioplatense sin especificación de ramo suman 71,3%, pero en muchas oportunidades registran caudales o frutos recibidos en su caja desde otras al efecto. El 1,51% de los valores fueron remitidos directamente por funcionarios instalados en otros puntos del Virreinato del Perú. La Renta de Correos suma 19,35% del total y las Temporalidades, 3,6%. Hay una última columna "Diversos", 4,24%, en donde figuran excedentes de presupuesto enviados desde España para expediciones militares[62] y remisiones hechas por particulares para saldar restos de pagos de derechos relacionados con navíos de registro que tendrían que haber sido cubiertos antes de zarpar de España.

El Cuadro 5 muestra que recién a partir de los años 1744-1748 la Real Hacienda comenzó a recibir fondos de alguna consideración a través de Río de la Plata (aunque no se sabe en qué proporción recaudados allí). Colaboró con ello la aplicación de las políticas del Marqués de la Ensenada tendientes a convertir a la Corona en un agente activo del comercio americano, en Río de la Plata a través de las exportaciones de cueros, lana de vicuña y tabaco por cuenta de la Real Hacienda desde 1754. Desde ese año, y hasta 1778, el tabaco representó 17,83% de las partidas registradas por los funcionarios rioplatenses sin que se especificase el ramo de afectación o de origen. Las Temporalidades remitieron cueros que representan 11,71% del total de las transferencias. En conjunto, las partidas registradas por cuenta de la Junta de Temporalidades, parecen indicar que si la Corona esperaba grandes beneficios económicos directos de la expulsión de los Jesuitas, traducidos en la transferencia hacia España de su mentada fortuna, falló en sus cálculos.

[62] Los navíos del comercio y del rey salían de puerto con sumas de dinero variables, en principio para gastos en caso de arribada forzosa. En el caso de los navíos del servicio real, transportaban además fondos para cubrir al menos los gastos iniciales de mantenimiento (en ocasiones por completo y con excedentes), de hombres y embarcaciones, en Río de la Plata. Aunque en proporción mucho menor al aporte de la recaudación americana, la economía peninsular también dinamiza el gasto público en la región Río de la Plata.

Cuadro 4. Partidas registradas por cuenta de la Real Hacienda salidas por el complejo portuario rioplatense. Circuito español. 1714-1778. En pesos de 8 reales

	Funcionarios Río de la Plata	Otros funcionarios	Renta de Correos	Temporalidades	Diversos	Total
Partidas	113	6	73	11	12	215
Metales preciosos	pesos	pesos	pesos	pesos	pesos	pesos
Plata						
amonedada	2.176.727	51.106	676.231	32.161	138.067	3.074.292
labrada	9.886			77.362	960	88.208
en pasta	3.929	1.579				5.508
A. Sub.total plata	*2.190.542*	*52.685*	*676.231*	*109.523*	*139.027*	*3.168.008*
Oro						
amonedado	1.192	200			2.996	4.388
en pasta y labr.				1.600		1.600
B. Sub-total oro	*1.192*	*200*		*1.600*	*2.996*	*5.988*
Sub-total metales (A+B)	*2.191.734*	*52.885*	*676.231*	*111.123*	*142.023*	*3.173.996*
Producciones americanas						
cueros	100.031			14.733	6.102	120.866
lana de vicuña	22.132					22.132
Tabaco	178.441					178.441
otros						
C. Sub-total prod. am.	*300.604*			*14.733*	*6.102*	*321.439*
TOTAL (A+B+C)	2.492.338	52.885	676.231	125.856	148.125	3.495.435

Fuente: F. Jumar, [2002]2010, Tableaux A - I, Annexe 3, Ch. V, pp. 571-635.

Cuadro 5. Partidas registradas por cuenta de la Real Hacienda salidas por el complejo portuario rioplatense. Circuito español. Por quinquenios. 1714-1778. En pesos de 8 reales

Años	Partidas	Plata amonedada	Plata labr. y pasta	Oro amonedado	Oro labr. y pasta	Cueros	Lana de vicuña	Tabaco	Total
1714-1718	3	125	1.579						1.704
1719-1723									
1724-1728	1	750							750
1729-1733	2	187.796							187.796
1734-1738	0								
1739-1743	0								
1744-1748	13	336.069	711						336.780
1749-1753	19	444.322	3.749	1.192				2.909	452.172
1754-1758	20	37.670	2.001			47.640		17.734	105.045
1759-1763	13	78.410	0			500		39.336	118.246
1764-1768	29	255.467	5.363			58.443		101.852	421.124
1769-1773	53	345.796	79.025	200	1.600	14.283	20.880	16.086	477.870
1774-1778	62	1.387.885	1.289	2.996			1.253	525	1.393.948
Total general	215	3.074.292	93.716	4.388	1.600	120.866	22.133	178.441	3.495.435

Fuente: F. Jumar, [2002]2010, Tableaux A - I, Annexe 3, Ch. V, pp. 571-635.

Más allá de los comentarios anteriores, se observa que predominan ampliamente en el conjunto las partidas en metálico y las que fueron enviadas por los funcionarios reales en tanto que "caudales del Rey". En comparación con los caudales de los particulares, se puede concluir que la Real Hacienda sacaba poco de la población rioplatense por la vía fiscal para ser transferido a la tesorería central, y para el mantenimiento de su presencia en la región debía transferir fondos de otras cajas americanas y de la península.

Junto a María Emilia Sandrín analizamos sus resultados sobre el gasto fiscal y la dinamización de la economía regional en la coyuntura del sitio y bloqueo a Colonia del

Sacramento entre 1735 y 1737 (M.E. Sandrín, 2011) en relación con las cuentas de la Caja de Buenos Aires entre 1734 y 1742 (F. Jumar y M. E. Sandrín, 2013). Al menos en esos años, los gastos ordinarios y extra-ordinarios que debió asumir la caja (que es tanto de la ciudad en sí y como de la cabecera de gobernación) se financiaron mayoritariamente con aportes de otras cajas, y el situado es sólo uno de los canales de financiamiento del gasto. De modo que no sorprende que entre 1736 y 1740, en que salieron del complejo portuario rioplatense un navío de registro, 2 avisos y 6 navíos de guerra, no se haya cargado un maravedí por cuenta de la Real Hacienda. Para hacer frente a las urgencias, debió recurrir al endeudamiento local y el aumento de las transferencias de otras cajas a la de Buenos Aires.

Que se remitiera poco desde las cajas de Buenos Aires o de Montevideo no quiere decir que la Real Hacienda no recibiera su parte del comercio ultramarino por el complejo portuario rioplatense. Por las condiciones de las licencias, la mayor parte de los derechos se pagaban en las cajas peninsulares, antes de la salida a Río de la Plata o tras el regreso, además de los 'donativos' a través de los cuales se estimulaba la gracia real para obtenerlas. La conversión de avisos y navíos del servicio real en transportes de cargas en sus regresos a Europa la ayudó a financiar los costos del armado de las expediciones a través de los fletes, aspecto que aún no cuenta con un estudio en mi conocimiento.

Además, hay que considerar que lo registrado en las 215 partidas por cuenta de la Real Hacienda no es todo lo que recibió desde el complejo portuario rioplatense, aunque el excedente no se generase en la gobernación de Buenos Aires. Los diplomáticos franceses asentados en Lisboa informaban sobre 6.400.000 pesos pertenecientes a la Real Hacienda que llegaron a Madrid vía Colonia del Sacramento-Río de Janeiro-Lisboa en las flotas portuguesas de 1747 y 1749[63], suma que casi duplica el total obtenido para esa cuenta entre 1714 y 1778 según la navegación española. En agosto de 1751, el reciente gobernador de Colonia del Sacramento, Luís Garcia de Bivar, informaba a sus superiores que había podido atrapar a quienes habían robado 2.000 de los 56.000 pesos que el gobernador de Buenos Aires había confiado a su predecesor en noviembre de 1748, para que fueran entregados en Lisboa al embajador del rey católico.[64] Seguramente hubo más casos, aunque la

[63] MORINEAU (1985), Tableau 58, p. 385. Este gran envío perteneciente a la Real Hacienda española seguramente retuvo la atención de los informantes de las *gazettes hollandaises* y por ello lo aislaron de la masa de caudales transportados por las flotas brasileñas.

[64] Arquivo Histórico Ultramarino, Portugal, Rio de Janeiro, Caixa 57, nº 15.167 a 15.171, Carta del gobernador Garcia de Bivar a Diogo de Mendonça Corte Real, Colonia del Sacramento, 30-08-1751.

documentación consultada no permitió conocerlos, lo que interesa rescatar por ahora de estos datos es que aún para los dineros del rey, el circuito legal español no ofrece información completa.

3.3. Los dineros de Dios o de sus ministros

En relación con las entradas relacionadas con el clero, se tuvieron por tales los envíos que fueron registrados en complejo portuario rioplatense por miembros del clero secular y regular y/o por instituciones religiosas, así como por sus representantes legales (procuradores de órdenes, síndicos de conventos, apoderados de miembros del clero) y las que, aun habiendo sido registradas por particulares para los que no se sabe su relación con el clero, se embarcaron por cuenta y riesgo del clero y/o instituciones religiosas. En total, son 586 entradas que contienen 3,39% del valor total general.

En algunos casos ha sido posible saber qué hacían particulares moviendo caudales y frutos de Dios, ya que en las partidas se aclara que el lego en cuestión actuaba en tanto que síndico de tal o cual orden o por mandato de tal religioso que estaba fuera del complejo portuario rioplatense; pero son una minoría. No ha sido posible saber, en función de la información contenida en las partidas de registro, por qué miembros del clero instalado en América registraron partidas por cuenta y riesgo de particulares instalados tanto en España como en América. Tal vez actuaban como simples apoderados, pero aún en ese caso, un interés personal debió existir. Sería posible también que reflejasen transacciones relacionadas con el patrimonio personal de los miembros del clero, una forma como otra de incrementar los ingresos derivados de capellanías, obras pías y prácticas profesionales. Pero cualquiera sea el caso, no ha sido posible "entrar" en estas 586 partidas a partir de las fuentes consultadas para poder separar los dineros y frutos de Dios y de los hombres, ni saber de dónde Dios sacaba lo que le correspondiera. Sólo se pueden hacer análisis exteriores.

Del valor total de los envíos relacionados con el clero y/o las instituciones religiosas, 38,51% (751.219 pesos), reflejan transferencias internas dentro de las instituciones religiosas, ya que fueron registradas por miembros del clero y/o instituciones clericales por cuenta y riesgo de otros miembros del clero y/o instituciones religiosas. Más opacas son las partidas registradas por particulares, pero a cuenta del clero (651.466 pesos, 33,4%) o las

que registraron miembros del clero por cuenta de particulares (547.839 pesos, 28,09%). Ver Cuadro 6.

Si se dejan de lado las 121 partidas registradas por cuenta de particulares (28,09% del valor total) para ver cómo se distribuyeron los riesgos dentro de las partidas registradas por cuenta de miembros del clero y/o instituciones eclesiales (465 partidas, 71,91% del valor total), se observa que 71,95% navegó por cuenta del clero regular, 20,91% del secular y 7,13% de obras piadosas. Cuadro 7.

Dentro del clero regular, los jesuitas recibieron 59,72% de los valores, seguidos de lejos por los franciscanos (31,29%), en tanto que el resto de las órdenes no llegan a recibir 2% cada una de ellas.[65]

Cuadro 6. Partidas relacionadas con el clero. Distribuciòn según riesgos. 1714-1778. En pesos de 8 reales

	Cargador particular CyR clero	Cargador clero CyR clero	Cargador clero CyR particular	Total
Partidas	268	197	121	**586**
Metales preciosos	pesos	pesos	pesos	pesos
Plata				
amonedada	436.344	533.600	441.894	1.411.838
en pasta y labr.	45.034	12.773	60.077	117.883
A. Sub.total plata	*481.378*	*546.373*	*501.971*	*1.529.722*
Oro				
amonedado	132.491	138.905	12.889	284.285
en pasta y labr.	27.595	53.189	22.477	103.260
B. Sub-total oro	*160.086*	*192.094*	*35.366*	*387.545*
Sub-total metales (A+B)	*641.464*	*738.467*	*537.336*	*1.917.267*
Producciones americanas				
cueros	638	11.642	10.000	22.280
lana de vicuña	3.059	750	477	4.286
otros	6.306	360	26	6.692
C. Sub-total prod. am.	*10.002*	*12.752*	*10.503*	*33.257*
TOTAL (A+B+C)	651.466	751.219	547.839	1.950.524

Fuente: F. Jumar, [2002]2010, Tableaux A - I, Annexe 3, Ch. V, pp. 571-635.

En cuanto al clero secular (160 partidas, 20,91% del valor total), varias partidas registradas por particulares por cuenta y riesgo de párrocos de iglesias, tienen todo el

[65] No podría cambiar mucho la observación si se tuvieran datos precisos para 46 partidas (4,17% de los valores) para las que se pudo identificar a algún fraile o convento involucrado en el riesgo pero sin que se precisara la orden.

aspecto de ser regalos destinados a mantener viva la presencia del emigrado en su tierra de origen o tal vez ser fondos para dotar la toma del velo por hermanas entradas en religión. En los casos en donde el sacerdote que registra la partida es a la vez el destinatario, se puede tratar de capellanes de navíos. Hay muchos particulares que registran partidas por cuenta de miembros del clero secular tanto del interior americano como de España y en no pocos casos se trata de altas dignidades eclesiásticas. En el primer caso, el dato tal vez sirva para seguir las andanzas de los comerciantes rioplatenses por los mercados interiores y estas partidas sean simple favores que prestaban esas dignidades eclesiásticas a las que nunca está demás tener de su lado.[66]

Las obras piadosas identificadas (32 partidas, 7,13% del total), revelan transferencias destinadas a sufragar gastos de algunas beatificaciones, donaciones para hospitales y mandas testamentarias. Este tipo de transferencias pueden y seguramente están presentes en las incluidas en las dos categorías anteriores, sólo que la fuente sólo consigna que corre el riesgo en beneficio de una persona consagrada sin que se precise el destino de lo enviado, que seguramente era informado a través de la inevitable correspondencia que generaba cada embarque.

[66] El siguiente sirve de ejemplo de lo complejo que resultaría saber qué refleja cada una de las partidas. En enero de 1776, de la correspondencia de dos *brokers* asociados principalmente a la justicia, uno con una red de relaciones alto y bajo peruanas (Juan Antonio Ruiz Tagle), y otro rioplatense y ultramarina (Francisco de Prieto y Pulido), emerge que el altoperuano le comunica que el Cura Rector de la Catedral de La Plata, Dr. Don Pedro Antonio Rojas, debe hacer llegar con urgencia 200 pesos dobles a Francisco Gómez Cos, en Madrid. Dada la premura y su gran deseo de ayudar al sacerdote, le pide al porteño que adelante el dinero y los gastos de modo tal que a manos del madrileño lleguen los 200 pesos íntegros. En mayo se agradece desde La Plata la buena y pronta ejecución de la comisión, que el dinero se registró por cuenta, costo y riesgo del sacerdote y que en gastos se sumaron 32 pesos 4 reales. Se envió al porteño una libranza por 232 pesos 4 reales, a su favor por mano de Don Hermenegildo de la Rosa, contra Don Manuel Martínez de Ochagavía. En efecto, en el registro del tercer viaje de la fragata-correo «La Infanta», fechado en Montevideo el 11 de marzo de 1776, la tercera partida registrada es de 230 pesos 1 real (es decir, que los costos de embarque y flete fueron de 2 pesos 3 reales), hecha por Francisco de Prieto y Pulido como cargador, por cuenta y riesgo del aludido sacerdote y a entregar en Madrid al mencionado Gómez Cos. Lo que no se pudo saber es la urgencia que tenía el sacerdote, pero por otra carta del altoperuano al porteño, se puede deducir. En una carta en la que no se alude al envío de este dinero, el altoperuano comenta que hay en La Plata "hay una zalagarda de mil demonios entre el Señor Presidente [de la Audiencia] y Cabildos Eclesiásticos, sobre punto de Concurso…". Entre los detalles que da, sostiene que es "la piedra de toque el Curato de la Catedral para el que está propuesto en primer lugar Don José Ignacio López…" y que todo se va a terminar elevando a la corte. Es decir, un candidato distinto a su amigo y que detentaba la dignidad. Tal vez la urgencia de P. A. Rojas se debía a querer empezar a aceitar los engranajes que le favorecerían llegado el caso. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires (La Plata, Argentina), 3-1-6-19, Carta de Juan Antº Ruiz Tagle a Francisco de Prieto y Pulido (Buenos Aires), La Plata, 11-01-1776; ídem a ídem, La Plata, 12-03-1776; ídem a ídem, La Plata, 16-05-1776. AGN, IX-46-2-24, "Renta de Correos – Borrador de Registros a España – Tomo I 1768-1778".

Con estos datos y la superficialidad de las observaciones posibles, no se pueden establecer muchas conclusiones. Sería necesario conocer en profundidad el funcionamiento de las redes eclesiales y las funciones desempeñadas por los religiosos que se ve aparecer registrando cargas o asumiendo los riesgos dentro de sus instituciones de pertenencia. Simplemente se puede observar que, siguiendo las informaciones disponibles en torno al poderío económico de las instituciones religiosas en Hispanoamérica y su disponibilidad de circulante, los casi dos millones que se están analizando, aún si hubieran cruzado el Atlántico en su totalidad como transferencias de excedentes hacia las instancias superiores de las órdenes y/o del clero secular, estarían señalando que esos excedentes se reinvertían mayoritariamente en América. Tanto fuere para el mantenimiento o ampliación de los servicios religiosos prestados a la población, como para el más que sabido papel del clero regular como fuente de crédito y agente dinámico del mundo de la producción. Tal vez lo más significativo que se puede deducir es que el entramado de instituciones que componían eso que para simplificar se llama la Iglesia Católica[67], en tanto que agente económico, habría estado por completo americanizado.

3.4. Los dineros particulares

No es posible establecer con la fuente utilizada en qué medida los caudales y frutos registrados por los particulares por cuenta de particulares son expresión directa de retornos de actividades mercantiles. En pocos casos es posible discernir el origen de lo registrado por los particulares o su destino (332 partidas). También hay casos en los que no se ha podido identificar el cargador o se trata de registros grupales en los que puede haber embarques del comercio o no (131 partidas). De modo que en el resto, 16.538 partidas se ve a particulares que remiten cargas a otros particulares, por motivos no visibles en la fuente. Sin lugar a dudas, una amplia mayoría de estas partidas se relacionan con el comercio, por lo que no parece abusivo tomarlas por tales. Cuadro 7.

La información detallada sobre los motivos que generan los embarques se encuentra en otro tipo de documentación y es imposible recuperarla. Por ejemplo, se encuentran datos en la correspondencia que aludía a cada embarque, remitida para poner en aviso al

[67] Al respecto, ver DI STEFANO (2004).

destinatario sobre el envío y los motivos que los generaban, documentación que se conserva de modo muy azaroso. Aún en los casos en que se cuenta con fondos de correspondencia privada para ciertos individuos no se puede saber qué parte se conserva del total de cartas escritas y tampoco serviría para intentar recomponer el giro del individuo en cuestión. Otro ejemplo está dado por los libros de caja, pero si la correspondencia conservada es escasa, los libros de caja lo son aún más. También, entre otros ejemplos posibles, se podrían obtener datos de las testamentarias, pero como se verá más adelante, no siempre en los registros se consigna que un cargador está actuando como los albaceas o heredero de un difunto y para saldar deudas, cumplir con mandas testamentarias o transferir partes de herencia. Para recuperar las informaciones pertinentes relacionadas con las testamentarias en particular, habría que cruzar demasiada información para poder identificar en los registros las partidas correspondientes y sólo sería posible a través de estudios de caso.[68]

Por la estructura de los registros de los navíos, cuando cualquier tipo de información relacionada con el motivo que genera el embarque es precisada, se trata de una anomalía, de un exceso de información que se brinda que fue recogido en la investigación como indicador de que no todo lo embarcado refleja operaciones mercantiles, aunque, como se manifestó, sin dudas la mayor parte de lo registrado por los particulares tenía ese fin.

[68] Por ejemplo, Juan de Eguía, un comerciante medio llegado a Buenos Aires en 1732 o 1733, nacido en Ochandiano (Vizcaya) y fallecido en 1761, dejó en su testamento 500 pesos a su hermana residente en Ochandiano o sus herederos, 1.500 pesos al cura de Ochandiano, 1.000 para la iglesia del mismo lugar, 4.000 pesos para el Colegio Jesuita de Buenos Aires, 4.000 para erigir dos capellanías para que con sus réditos se hagan las fiestas de San Juan Nepomuceno y de Santa Teresa de Jesús en la iglesia de los jesuitas, 500 pesos para las monjas capuchinas. Todo ello suma 11.500 pesos. Además, ordenó se costease un retablo en la capilla de Nuestra Señora de las Nieves (patrona de la ciudad de Buenos Aires), en la iglesia de los jesuitas porteños, con lo que se debe llegar al total de 13.171 pesos 3 1/5 reales que en la liquidación del patrimonio se señala como suma de las mandas testamentarias. A través de los registros de los navíos se puede seguir el cumplimiento parcial de las mandas que había que concretar en Vizcaya y la transferencia de partes de herencia, a través del cruce de informaciones a partir del nombre de los albaceas (la viuda y el yerno), los montos y los destinatarios y sin que en ninguna de las partidas detectadas se especifique en los registros que los embarques se están haciendo por cuenta del difunto. En 1764 se expiden los 500 pesos para la hermana de Juan de Eguía (AGI, Contratación 2743, Registro del navío «San Juan Evangelista»), en tanto que otros navíos llevaron a España, entre 1763 y 1771, 7.629 pesos 5 reales, de los cuales 2.000 correspondían a parte de la herencia de Juan Martín de Eguía (un hijo jesuita residente en Europa desde 1751) y el resto embarcado por los albaceas puede haber servido tanto para saldar deudas como para cumplir las otras mandas testamentarias destinadas a Ochandiano (AGN, IX-43-3-7, expte. 2, registro del navío «Santa Bárbara alias la Reina», 1763; AGN, IX-43-5-2, expte. 1, registro del navío «La Esmeralda», 1768; AGI, Contratación 2751, registro del navío «Jesús, María y Joseph alias El Verdadero Patriota», 1768; AGN, IX-43-5-4, expte. 4, registro del navío «Santa Rosa», 1770). Sobre Juan de Eguía, ver: JUMAR (2003).

Cuadro 7. Cuentas particulares. Distribución según riesgos y tipo de cargador. 1714-1778. En pesos de 8 reales

	Particulares sin dato s/motivo del riesgo	Particulares c/ dato s/ motivo del riesgo	Particulares sin identificación cargador	Total particulares
Partidas	**16.538**	**332**	**131**	**17.001**
Metales preciosos	pesos	pesos	pesos	pesos
Plata				
amonedada	33.919.820	3.208.445	1.943.931	39.072.195
en pasta y labr.	712.275	21.283	186.704	920.261
A. Sub.total plata	*34.632.094*	*3.229.727*	*2.130.635*	*39.992.457*
Oro				
amonedado	4.428.135	47.352	11.248	4.486.735
en pasta y labr.	1.273.187	1.616	713	1.275.516
B. Sub-total oro	*5.701.322*	*48.968*	*11.961*	*5.762.251*
Sub-total metales (A+B)	*40.333.416*	*3.278.696*	*2.142.596*	*45.754.707*
Producciones americanas				
cueros	3.987.736	62.540	576.577	4.626.853
lana de vicuña	723.536	28.590	20.706	772.832
otros	764.004	124.161	232	888.396
C. Sub-total prod. am.	*5.475.276*	*215.290*	*597.514*	*6.288.081*
TOTAL (A+B+C)	45.808.692	3.493.986	2.740.111	52.042.789
Total general ctas. part.	**88,02%**	**6,71%**	**5,27%**	**100,00%**

Fuente: F. Jumar, [2002]2010, Tableaux A - I, Annexe 3, Ch. V, pp. 571-635.

3.4.1. Partidas sin identificación del cargador

En 77 partidas no se pudo identificar el nombre del cargador, por roturas en la fuente o ilegibilidad parcial, pero se pudo advertir que se trata de particulares. Suman 1.052.101 pesos que representan 2,02% de las cuentas particulares. En un caso se trata del registro de pasajeros de un navío, con 520 pesos y en 53 casos se trata de un segundo registro levantado en Montevideo, sobre el que se tienen noticias por la documentación generada por la Contratación tras la llegada del navío a España, pero sin que haya sido posible localizar la lista detallada de cada embarque (1.687.490 pesos, 3,24% de las cuentas particulares).

En los análisis que siguen estas partidas serán dejadas de lado ya que no permiten atribuir los embarques de modo individualizado a los actores intervinientes en las remesas.

3.4.2. Partidas grupales o que no reflejan de modo expreso operaciones mercantiles

Las 332 partidas agrupadas en esta categoría suman 3.493.986 pesos, 6,71% del total de las cargas registradas por particulares en las que se pueden discernir los motivos de los embarques o su origen. A pesar de la escasa proporción que representan les presto atención ya que recuerdan que no todo lo embarcado es reflejo de actividades comerciales. Cuadro 8.

El Cabildo de Buenos Aires registró, a través de sus síndicos, 3.006 pesos en plata amonedada y 1.430 pesos en cueros. Seguramente se trata de envíos a sus procuradores en la Corte para hacer avanzar los asuntos de la ciudad, y si así fuera, es altamente probable que otros envíos por el estilo se hayan realizado sin consignar en el registro que se trataba de remisiones de la ciudad, quedando en las fuentes como transferencias entre particulares.[69] Es muy poco probable que la ciudad haya logrado algo en Madrid con sólo 4.436 pesos enviados entre 1714 y 1778 para pagar costas y hacer discretos presentes a quienes podían defender sus causas. O habría que rever todo lo escrito sobre la importancia de esos *regalos* para poner en funcionamiento la maquinaria del Antiguo Régimen.

Cuadro 8. Cuentas particulares. Partidas que no reflejan operaciones mercantiles ultramarinas de modo directo. 1714-1778. En pesos de 8 reales

	Cabildo de Buenos Aires	Caja de soldadas	Militares	Ahorros sobre sueldos	Oficiales y tripulación	Difuntos	Total
Partidas	10	108	35	67	82	30	332
Metales preciosos	pesos	pesos	pesos	pesos	pesos	pesos	pesos
Plata							
amonedada	3.006	2.322.889	350.947	205.182	282.977	43.445	531.603
en pasta y labr.		7.588	3.208	1.920	3.904	4.663	10.487
A. Sub.total plata	*3.006*	*2.330.477*	*354.155*	*207.102*	*286.881*	*48.107*	*542.090*
Oro							
amonedado		41.148		3.200	3.004		6.204
en pasta y labr.		1.616					
B. Sub-total oro	*0*	*42.764*		*3.200*	*3.004*		*6.204*
Sub-total metales (A+B)	*3.006*	*2.373.241*	*354.155*	*210.302*	*289.885*	*48.107*	*548.294*
Producciones americanas							
cueros	1.430	20.005		28.937	12.167		41.105
lana de vicuña		27.938	53		600		600
otros		121.750			2.411		2.411
C. Sub-total prod. am.	*1.430*	*169.692*	*53*	*28.937*	*15.178*		*44.116*
TOTAL (A+B+C)	4.436	2.542.933	354.207	239.239	305.063	48.107	3.493.986
Total general ctas. part.	**0,01%**	**4,89%**	**0,68%**	**0,46%**	**0,59%**	**0,09%**	**6,71%**

Fuente: F. Jumar, [2002]2010, Tableaux A - I, Annexe 3, Ch. V, pp. 571-635.

[69] Como por ejemplo una partida de 299 pesos que Vicente de Azcuénaga registró en 1771 por cuenta de Domingo de Marcoleta, que por otras fuentes se sabe que era procurador de Buenos Aires ante la Corte.

También aparecen los Oficiales Reales o albaceas registrando cargas por cuenta de testamentarias. En el primer caso se debe tratar de casos *ab intestato*, pero nada permite afirmarlo. En total son 30 partidas que suman 48.107 pesos en plata. Sin dudas hay muchas más transferencias de partes de herencia o de mandas testamentarias, sólo que la fuente no permite identificarlas como ya se señaló.

Se identificaron 82 registros colectivos realizados por cuenta de la oficialidad y tripulaciones de los navíos del comercio, reflejo de las actividades económicas que llevaron adelante en el complejo portuario rioplatense durante sus más o menos prolongadas estadías. En principio, los 305.063 pesos registrados en metales preciosos y frutos no deberían reflejar las pacotillas, ya que desde la Antigüedad y hasta el presente, se tolera que las tripulaciones practiquen un contrabando limitado (entendido como una suerte de sobresueldo informal) y no queda ningún registro ni de lo importado ni de lo llevado como retorno. Es posible entonces, que estos individuos además de sus pacotillas hayan llegado a Río de la Plata con mercaderías consignadas formalmente a su nombre y los embarques revelen el registro de los beneficios obtenidos.

Las partidas registradas por cuenta de militares fueron realizadas de modo grupal[70] y muy posiblemente sea la paga de los que se embarcaban de regreso a España. En total suman 354.207 pesos. En un solo caso no se puede atribuir ese motivo de carga, se trata de una partida por 383 pesos que los comandantes de los cuerpos de infantería de Buenos Aires registran por cuenta de un tal Miguel Hoys en 1753. Tal vez el dato a retener de estas partidas es que parte del situado potosino se transfería a la península por este medio.

En 67 casos, por valor de 239.239 pesos, las partidas fueron registradas por funcionarios y militares como ahorro de sus sueldos, seguramente para mantener a sus familias dejadas atrás. Se ve aparecer a gobernadores de Buenos Aires (Francisco de Paula Bucarelli y Ursúa, Pedro de Cevallos) o de Paraguay (Carlos Morphi), pero también a soldados de baja graduación. Muy probablemente, esos ahorros en realidad revelen las actividades económicas complementarias que se sabe desempeñaban los militares. La participación en los envíos de funcionarios y militares asentados en América sin dudas no se limita a estos casos revelados por excesos de información en la fuente. Por ejemplo, un

[70] La mayor parte de estas partidas fueron registradas en 1772 por cuenta de la oficialidad y de las diversas compañías de los regimientos de Mallorca y de Cataluña, que viajan a bordo de la fragata de guerra «Santa Catalina», del navío guerra «San Julián» y del chambequín «El Andaluz», que salen del complejo portuario rioplatense en abril y llegan a Cádiz en julio del mismo año.

militar de alta graduación, Tomás Hilson, quien llegó a ser el comandante del campo del bloqueo a Colonia del Sacramento, aparece en los registros como cargador con partidas consignadas por su cuenta o la de terceros, pero sin que aparezca en la fuente el dato sobre su condición de militar (son seis partidas, entre 1745 y 1763, por un total de 20.306 pesos). Además, en un estudio de caso dedicado al comerciante Domingo de Basavilbaso se observa que Hilson llevó adelante una relativamente intensa actividad mercantil, sólo que operaba a través de Basavilbaso por no poderlo hacer él directamente por las limitaciones que le imponía su cargo, apareciendo en los registros corriendo el riesgo por 130.881 pesos que en diferentes partidas registró Basavilbaso como cargador entre 1752 y 1765 (JUMAR, 2011).

Finalmente, 108 partidas, con valor de 2.542.933 pesos, fueron registradas en tanto que caja de soldadas. Se trata de metales preciosos y/o frutos registrados por los maestres de los navíos del comercio destinados a la paga de los salarios de las tripulaciones, que se concretaban sólo al regresar a la península con la esperanza de desalentar las deserciones. A través de estas partidas se observa al menos parte de las ganancias de los armadores de las expediciones mercantiles destinadas a cubrir sus costos. El origen a veces declarado en estas partidas es lo cobrado por los fletes percibidos por el transporte de bienes y caudales de terceros.[71]

[71] El tema de los fletes no ha podido ser abordado en detalle, pero se tiene la sospecha que buena parte de la rentabilidad de una expedición comercial dependía de ellos. Por ejemplo, según el Real Proyecto de 1720, el flete de los cueros era de 2 pesos por unidad, lo que en determinados momentos resultaba excesivo en función de las condiciones del mercado, de modo que se solicitaba permiso para bajarlos. Por ejemplo, Andrés de Agredano, capitán y maestre de la fragata del rey «San Peregrino alias el Jasón» afirmaba en octubre de 1753 que había podido notar que a los particulares "les sirve de estorbo [para registrar cueros en su navío] el recelo que tienen de que en las corambres se les puede cargar por razón de flete lo que está señalado por el Real Proyecto, lo cual en el presente tiempo es impracticable; respecto el excesivo precio a que ha llegado con la mucha saca, pues las pieles que antiguamente de compraban por ocho reales no se encuentran hoy por veinte y dos, como es público y notorio, lo que obliga a que ningún particular pueda cargar, quedando este beneficio sólo para los mismos dueños de navíos, siguiéndose de esto grave detrimento a la Real Hacienda, pues se vería precisado a seguir su regreso con la fragata en lastre, cuando poniéndose a un precio regular resultaría a beneficio de S.M. más de veinte mil pesos, y supuesto que por el año de 1745 Don Manuel Diego de Escobedo, que entonces se hallaba en esta Plaza de comisario de la Escuadra del cargo del Exmo. Sr. Don Jph Pizarro, en cuyo tiempo abundaba mucho más la corambre, y su precio era inferior, atento a las circunstancias que lleva expresadas, tuvo por conveniente abrir el flete a razón de ocho reales por cuero de los que se cargaron en el navío de SM el Assia, asegurando a el comercio no se les cargaría cosa más..." (AGN, IX- IX-43-2-9, expte. 4).

3.4.3. Partidas con cargador individualizado atribuidas al comercio

Se pudieron identificar los cargadores de 16.538 partidas, que contienen 45.808.692 pesos en metales preciosos y frutos (Cuadro 7), 88,02% de las cuentas particulares y 79,68% del total general.

La opacidad de las informaciones brindadas por los registros de navíos no permite hacer análisis muy profundos, para ello sería necesario complementarlos con datos provenientes de una extensa gama de fuentes y aun así, no hay seguridad de llegar a buen puerto.

Por ejemplo, las 16.538 partidas mencionadas fueron registradas por 1.617 individuos que a lo largo de los 65 años analizados intervienen de modo directo en los envíos. Uno de mis objetivos originales era poder discernir de ese conjunto quiénes podían ser considerados en tanto que comerciantes rioplatenses, el comercio *de* Río de la Plata, y ello para establecer qué parte de los flujos ultramarinos eran controlados por actores locales y con ello confirmar las explicaciones existentes en torno su papel dominante en la economía regional y en la vida política local.

Las informaciones que la fuente requería al ser elaborada dejaron fuera las que permiten saber si los cargadores se autoperciben en tanto que vecinos, moradores, estantes o pasantes. Cuando el dato aparece, es una anomalía, se estaba consignando más información de la requerida. De modo que de la inmensa mayoría sólo sé que son personas que deben estar en Río de la Plata al momento de hacerse el embarque y que actúan por su cuenta o la de terceros. Estos terceros residen mayoritariamente en España (al menos hacia allí se les dirige lo registrado), aunque también los hay residiendo en América, pero fuera de la región Río de la Plata.[72] De modo que no se puede saber a través de la fuente utilizada en qué medida los envíos revelan operaciones mercantiles ultramarinas originadas por comerciantes locales, que operan por su cuenta y riesgo, lo que sería la parte del comercio ultramarino que se puede considerar como propia del comercio local.

Intentar saberlo supuso un intento abortado de recomponer al menos una biografía sumaria para cada uno de ellos, apelando a la batería clásica de fuentes utilizadas en los

[72] Información emergente del cruce de datos entre quiénes corren con los riesgos y los destinatarios.

estudios de caso.[73] El tamaño de la empresa supera las posibilidades de un investigador individual en los tiempos que es necesario producir. Un sondeo, sobre la base de un limitado tipo de fuentes, mostró que tendría un muy alto costo de archivo tener datos medianamente seguros para cada cargador. Sobre todo los que aparecen pocas veces en los registros y son la mayoría. Además, la presencia de individuos que no vivían en la región suponía visitar archivos dispersos por América y Europa.

Pero inclusive presentan problemas los cargadores detectados con mayor facilidad, tanto en los archivos como en la bibliografía, ya que se los observa a lo largo de muchos años cuando ellos mismos podían o no cambiar su autopercepción en relación al arraigo y, por tanto, cambiar sus objetivos y modos de acción para alcanzarlos. De modo que el análisis para cada individuo debería poder establecer esos momentos de quiebre en sus vidas como para observar su participación en el circuito ultramarino en tanto que integrante de los intereses locales o no. Un problema complementario es que no se observa toda la "carrera" de cada cargador. En el inicio del período observado seguramente intervienen individuos que la comenzaron tal vez en el siglo XVII, y en los últimos años analizados sólo se ven las primeras apariciones de individuos activos tal vez hasta los tiempos de la crisis de la monarquía a comienzos del siglo XIX y más allá de ella.[74] Los casos ideales son los de aquellos que comienzan y terminan sus carreras mercantiles en Río de la Plata dentro del período analizado, como pueden ser dos importantes personajes de primer siglo XVIII rioplatense: Francisco de Alzaybar o Domingo de Basavilbaso, pero inclusive ellos representan casos muy distintos.

Francisco de Alzaybar nunca se llegó a arraigar en Río de la Plata. Por más que fue uno de los mayores propietarios de tierras de ambas bandas, nunca se dejó de ver a sí mismo como vecino de Cádiz, mantenía su casa principal allí y a pesar de realizar estancias

[73] Registros parroquiales, sucesiones, documentación mercantil privada, fondos judiciales, documentación fiscal, protocolos notariales.

[74] Así, por ejemplo, Domingo Belgrano Peri o Pérez (1730-1795), aunque llega a Buenos Aires en 1750, aparece en los registros por primera vez en 1765 cargando 3.547 pesos por cuenta de un peninsular. Reaparece en 1775 (registrando 585 pesos por cuenta del Cabildo de Córdoba), en 1776 (registrando de su cuenta 100 pesos) y en 1778 (registrando 7 partidas por cuenta de terceros, que contienen 12.060 cueros y 700 libras de lana de vicuña, con un calor de 14.617 pesos). De modo que este gran comerciante tan detalladamente estudiado por GELMAN (1996), si fuera por los registros de navíos hasta 1778, no pasaría de ser uno del montón. Lo mismo sucede con Gaspar de Santa Coloma (dos partidas registradas por cuenta de terceros en 1774 y 1778 por 4.997 pesos), estudiado por SOCOLOW ([1978]1988) o cualquier otro individuo cuyo caso ha sido analizado por la historiografía consagrada al período virreinal y que ya estaba activo en el comercio en 1778 o antes.

prolongadas en la región (y morir en Buenos Aires), todas sus acciones apuntaban a fortalecer su fortuna y situación social en la península. Domingo de Basavilbaso, en cambio, se establece en América desde su primer viaje y todas sus acciones apuntaron a crecer económica y socialmente allí. De modo que estos dos vascos, que operaron en el mercado rioplatense al mismo tiempo, no lo hacían desde el mismo arremolinamiento de intereses y solidaridades.

Más allá de ello, esperaba encontrar un reducido grupo de comerciantes que controlaban las mallas del monopolio, pero no parece ser el caso por la presencia de 1.617 cargadores. Un modo indirecto y sumamente frágil de acercarnos a la posible presencia del comercio rioplatense en los envíos surge de observar quién corría con los riesgos. Para ello es necesario aislar de las 16.538 partidas que se vienen considerando con cargador individualizado, 1.075 entradas en las que por diversos motivos no se pudo saber por cuenta y riesgo de quiénes se realizaron los embarques (por valor de 3.651.394 pesos)[75]. Quedan así 15.463 partidas que suman 42.157.298 pesos[76], lo que en conjunto representa 81,01% del total de las partidas con cargador identificado.

Lo que se ve con la fuente utilizada de los capitales puestos en juego, es que las partidas se registran de modo mayoritario por cuenta y riesgo de actores instalados fuera de la región Río de la Plata. Mientras que 10.445.078 pesos (24,78%) fueron cargados por cuenta y riesgo de los cargadores, 31.712.298 pesos (75,22%) se registraron por cuenta de terceros. Aun suponiendo que todos los cargadores eran vecinos de Buenos Aires o de Montevideo[77], su participación activa en los tratos ultramarinos era minoritaria y su papel más relevante era el de trabajar por cuenta de terceros o comprar al por mayor en el complejo portuario rioplatense. Así, parece razonable suponer que el comercio *de* Río de la Plata no controlaba los flujos y no acumulaba en la región los mayores beneficios de la función mediadora que ofrecía su complejo portuario para la vinculación entre los espacios económicos americanos y extra-americanos.

[75] Se trata de 594 partidas en las que el riesgo se señala mediante una marca en el margen del documento, imposible de reconocer sin contrastar con un registro de marcas mercantiles, y 481 casos en los que por roturas o dificultad en la lectura no pudieron ser recogidos total o parcialmente los nombres de los involucrados.

[76] 36.932.401 pesos en metales preciosos, 3.786.008 pesos en cueros, 706.532 pesos en lana de vicuña y 732.357 pesos en otras producciones americanas.

[77] Además de vecinos y moradores locales, entre los cargadores aparecen los comerciantes peninsulares llegados a bordo de los navíos de registro que remiten a España bienes y caudales mientras siguen haciendo negocios y antes de regresar.

Contrariamente a lo que esperaba, la gran mayoría de los cabildantes del período no aparece en los registros, antes, durante o después de haber ejercido un cargo concejil. Hay sin embargo casos significativos, pero con la peculiaridad de que su mayor participación en los registros se produce después de haber pasado por el cabildo y que cuando se los puede considerar en tanto que grandes comerciantes evitan las cargas concejiles, inclusive mediante la compra de gracias al sacar (JUMAR, [2002] 2010: 311-313). Ello genera preguntas en torno a lo sostenido sobre el dominio del sector mercantil en la corporación urbana. Tal vez, ese domino existía, pero en Buenos Aires se podía ser un gran comerciante por participar en el comercio local e interior de modo directo y en el ultramarino de modo indirecto por el circuito español y de modo más activo por el circuito portugués. Si esto fuera posible, se entiende mejor que en el seguimiento de la vida política porteña a través de los acuerdos de su cabildo desde la fundación de la ciudad y hasta fines del siglo XVIII, cuando se plantean conflictos de intereses entre el comercio ultramarino y los intereses locales, la corporación urbana se incline siempre por los últimos (JUMAR, 2008).

En cuanto a la propiedad de lo registrado, no se puede afirmar que las únicas dos opciones sean que se trata de rioplatenses (nativos o arraigados) o europeos, ya que en algunos casos pude identificar la presencia de personas afincadas en otros espacios americanos que corren con los costos y riesgos de los embarques[78], por más que en el registro actúe alguien presente en Río de la Plata en tanto que cargador y en su nombre. La fuente contiene en muy pocos casos el exceso de información que permitiría conocer en detalle datos sobre la domiciliación de cargadores, propietarios y destinatarios, y menos aún sobre la condición de residencia bajo la cual se encontraban (vecino, morador, estante o pasante), con lo que tampoco se pudo intentar análisis que contemplasen esa variable. Sólo observar que existe la participación directa de individuos de los mercados interiores en el comercio ultramarino a través del complejo portuario rioplatense. Sin embargo, señalar el hecho no deja de ser útil para enriquecer la imagen sobre qué reflejan los datos obtenidos, o lo que es lo mismo, la variedad de casos de figura que hay que considerar para explicar la conformación de los cargamentos de los navíos.

En este punto hay que recordar que el circuito legal español no es el único presente en el complejo portuario rioplatense. Es posible que los intereses arraigados en la región Río

[78] Cusco, La Paz, Jujuy, Yavi, Trujillo, Córdoba, Santiago de Chile, Lima, Mendoza, Moquegua, Paraguay, San Juan, Tarija, Tucumán.

de la Plata prefiriesen actuar por fuera de él a la hora de poner en riesgo sus capitales o tomar créditos, como se verá más adelante al presentarse el circuito portugués.

Con estas elucubraciones no pretendo abonar el campo que sostiene la existencia de una relación de dependencia y sujeción por parte del comercio rioplatense con respecto al peninsular. Todo lo escrito sobre las redes mercantiles revela que se está ante un mundo de interdependencias múltiples y me resisto a ver en las acciones mercantiles defensas de intereses nacionales. Cada parte posee algo que la otra necesita imperativamente para poder alcanzar sus objetivos, lo que dificulta que se pueda encontrar en las redes comerciales algo que se asemeje a un centro de poder y control. Dentro de esas redes, los comerciantes instalados en América (sean criollos o peninsulares de nacimiento) aportan elementos valiosos, como sus redes de redistribución interna y el conocimiento de los mercados, sin lo cual las cargas difícilmente saldrían del complejo portuario rioplatense hacia el interior. Sin los comerciantes, escribanos, abogados, transportistas, calafateros o proveedoras de bizcochos, entre tantos actores locales que un agente externo necesita como aliados para alcanzar sus objetivos, los cargamentos se quedan en las bodegas de los barcos. Por su parte, los comerciantes locales vinculados al comercio ultramarino, existen por su función mediadora, pero también llegó el momento en que necesitaron tener en España interlocutores que les brindaran los mismos servicios que ellos daban en su mercado o que hagan avanzar sus asuntos en la Casa de la Contratación o el Consejo de Indias.[79] El comercio rioplatense también participa de otras redes no vinculadas al circuito legal español, no hay que olvidar la presencia portuguesa en la región. Son actores multifacéticos, como todo comerciante, aprovechando los beneficios del exclusivismo complementándolo en una proporción desconocida con el comercio directo. Parte del éxito de un comerciante, como de cualquier empresario, se explica por sabias combinaciones entre el respeto a la norma y sutiles modos de violarla.

Los tratos ilícitos forman parte del sistema mercantil de lleno, no está en sus márgenes. Inclusive hay intereses ligados a la existencia de los tratos ilícitos dentro de los entramados institucionales de la dominación. Por ejemplo, todos los funcionarios que viven de intentar reprimirlo, o los que deberían reprimirlo pero suman ingresos a partir de su

[79] Desgraciadamente este aspecto sólo lo pude ver en detalle a partir de la correspondencia entre dos comerciantes portugueses, uno instalado en Colonia del Sacramento y el otro en Lisboa. Sin embargo, no me parece demasiado arriesgado proponer que sucedía lo mismo en el caso español. (JUMAR, [2002]2010: 215-221).

capacidad de nada hacer para lograrlo e inclusive colaborar con su concreción. O los que logran un equilibrio inestable entre el cumplimiento y el incumplimiento de sus funciones (JUMAR y PAREDES, 2008). A través de los indultos, a comerciantes y funcionarios, la misma corona los reconoce como parte del sistema, e intenta al menos recibir algo de lo que considera merecer como parte de los beneficios que le corresponde por el comercio practicado en sus dominios, y ello sin que el reconocimiento del fraude derive en confiscaciones y otros castigos, que hipotéticamente llegaban a la pena de muerte (JUMAR, [2002]2010: 124-131).

El análisis de las partidas de registro permite deducir que, en muchos casos, comerciantes instalados a ambos lados del Atlántico actúan como mandatarios y agentes al mismo tiempo, lo que sólo podía contribuir al mejor logro de los objetivos de cada parte sin que se pueda llegar a pensar en la existencia de bloques estructurados sobre la base del lugar de nacimiento y/o el de residencia y para la defensa de intereses "nacionales".[80]

Todo ello se puede ver en detalle a través de las escrituras de riesgo, en las que se observa la transferencia de caudales, cueros y lana de vicuña para saldarlas. Se identificaron 377 partidas en las que se declara su vinculación con escrituras de este tipo y contienen 1.016.127 pesos en metales preciosos, 92.797 cueros a los que se les puede asignar un valor en España (y a los efectos de la cancelación de la escritura) de 487.184 pesos. Bajo el mismo concepto navegaron 852 libras de lana de vicuña (1.917 pesos)[81]. Este tipo de crédito merece un estudio particular que permitiría acercarse a los mecanismos de financiación del comercio ultramarino en dirección del complejo portuario rioplatense. Sin entrar en detalles, podían ser a "un riesgo" (y se debía cancelar si el navío llegaba sano y salvo a Río de la Plata) o a "dos riesgos" (y en este caso el tomador sólo debía pagar su

[80] Esto se puede observar con algún detalle en un análisis de las partidas registradas por Domingo de Basavilbaso, quien se reveló como el cargador más activo del período. JUMAR (2011).

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

deuda si el barco regresaba sano y salvo a España). Lo sabido es que los riesgos eran el medio a través el cual peninsulares sin fondos, pero con líneas de crédito, emprendían la aventura americana.[82] Se puede agregar que también eran uno de los modos con que los comerciantes instalados en América intentaban dar un salto cualitativo y aumentar sus márgenes de beneficio al actuar por su propia cuenta, una vez que ya tenían una mínima (pero sólida) inserción en el tráfico. Pasan a operar por su propia cuenta, tomando préstamos de comerciantes gaditanos para ser invertidos mediante instrucciones precisas y se refuerzan los lazos de interdependencia entre actores a ambos lados del Atlántico.[83] También colabora a ello que el cobro de los préstamos "a un riesgo" formó parte de las actividades de los comerciantes instalados en Río de la Plata cuando actuaban en tanto que agentes de casas comerciales peninsulares.

De este modo, cuando los comerciantes locales registraban los metales preciosos, los cueros y las otras producciones americanas que se embarcaban hacia España en los navíos del circuito legal español podían estar: a) remitiendo la ganancia a los propietarios de los bienes transados, deducidos gastos y comisión; b) saldando deudas derivadas de la acción por cuenta del comerciante local mediante operaciones de crédito; c) constituyendo el capital con que se comprarán mercaderías por cuenta del remitente que luego serán enviadas al Río de la Plata; d) constituyendo el capital con que el propio remitente, que además pasa a España, intentará operar en mercados peninsulares.

Es distinto cuando el cargador es un comerciante con base en otro mercado. Hay muchos individuos que aparecen una, dos o tres veces en los registros, con algunos años de separación entre cada una, y que además de registrar bienes, se declaran a sí mismos como destinatarios, con independencia de que asuman costos y riesgos o no. Es decir, que se están volviendo a casa con el fruto de sus desvelos, y seguramente dejando atrás un rosario de deudores para cuyo cobro dependerá de la eficacia de sus interlocutores locales mercantiles y judiciales.

[82] Esto y mucho más se observa en el estudio de BERNAL (1992).

[83] El ejemplo está dado por una escritura de riesgo otorgada en Cádiz, mediante cartas-poder, por los vecinos de Buenos Aires, Ignacio de Yrigoyen y José de la Serna, en 1763. Toman dinero prestado de Roque y Gaspar Aguado (padre e hijo, vecinos de Cádiz) para que a su vez éstos compren una serie de mercaderías precisadas por los deudores y se las envíen a Río de la Plata por su cuenta y riesgo. Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Protocolos Notariales, 7, 1727, Escribano Juan José Estapar, 1762-1764, f° 402-407V.

Toda la diversidad de situaciones se observa al trabajar con libros de caja y correspondencia mercantil, en los que se ve, estilizando uno de los tantos casos de figura, a un comerciante peninsular que llega a Río de la Plata transportando bienes por su propia cuenta (adquiridos mediante escrituras de riesgo) y por la de terceros (agente a comisión). Vende parte de los bienes en Buenos Aires o Montevideo, y con el resto se dirige a Córdoba, donde vende parte de lo que desembarcó en Río de la Plata al por mayor, al tiempo que compra producciones locales o de otros espacios americanos llegados a Córdoba por diversos caminos. Sigue viaje y luego de pasar por Tucumán donde hace alguna que otra transacción, se demora un tiempo en Jujuy, donde también vende y compra, y además recibe una remesa de bienes que a su consignación llegaron a Buenos Aires después de su salida hacia el interior y, luego de llegar a algún acuerdo con un arriero local, da el salto a los mercados altoperuanos, si es que contaba con permiso para ello. Y así continúa recorriendo los caminos hasta que decide regresar a Europa o hasta que un amor inesperado (o tal vez una dote tentadora) lo arraiga en América. También se daba el caso de que tomase la ruta del oeste, en dirección ce Cuyo y de allí a Chile y el Pacífico. Llegado el tiempo del cobro de los créditos dados, de saldar los tomados y de remitir a Cádiz el beneficio de los bienes que vendió a comisión, llegan al complejo portuario rioplatense caudales y frutos desde muy diversos puntos de la geografía americana, originados por acciones de ese individuo, que serán registrados por quien actúe como agente y mediador con el Atlántico en los primeros navíos que salgan hacia Europa. Tal vez ese comerciante arraigue en suelo americano, en La Plata o en Buenos Aires, y desde su nueva querencia continúe operando en los mercados interiores a través de la red que construyó en su viaje inicial, sobre la base de mercaderías recibidas a consignación o compradas directamente por él en España, gracias a las redes a través de las cuales había llegado al complejo portuario rioplatense. Y si se afinca en el complejo portuario rioplatense, también es posible que reinvierta parte del capital acumulado en operaciones de contrabando con los vecinos portugueses, lo que hasta tal vez podía llegar a ser preferible, en términos de costos de transacción, a la participación con capitales propios en el circuito legal ultramarino.

Así, los millones de pesos que salieron por el complejo portuario rioplatense parecen ser testimonio miles de operaciones llevadas adelante en un conjunto de mercados del que el rioplatense era sólo uno de ellos, por individuos que en podían ser residentes temporarios en América, que actuaban sobre la base de la inversión de capitales extra-americanos y que

dirigían la mayor parte de los beneficios obtenidos hacia los dominios peninsulares de la corona.[84] Los embarques a España parecen reflejar, pues, en su mayor parte las acciones de comerciantes que operan *en* y/o *desde* Río de la Plata, muchas veces a través de agentes instalados en Río de la Plata tanto como en otros mercados americanos insertos en los circuitos que se abrían desde el complejo portuario rioplatense, pero que no son *de* Río de la Plata ni acumulan allí el fruto de sus desvelos, salvo en la proporción en que las operaciones deriven de la inversión de capitales propios o la parte que les corresponda en tanto que comisionista de comerciantes arraigados fuera de su región. La fuente utilizada para seguir la circulación ultramarina del circuito legal español por el complejo portuario rioplatense contiene partes inmedibles que reflejen la participación del comercio local, pero las observaciones sugieren que no eran las mayoritarias.

4. Los circuitos revelados por las partidas de registro

Las partidas de registro también ayudan a completar el cuadro de la circulación, y aproximarse al origen de los metales preciosos embarcados y de las otras producciones americanas exportadas. Las licencias de comercio con el Río de la Plata permitían siempre de modo formal la realización de ventas en los mercados de Río de la Plata, el Tucumán y Paraguay. El comercio con el Alto Perú y Chile en algunas licencias está autorizado, prohibido o permitido a medias y bajo condiciones específicas o para cierto tipo de bienes. En 1748 el virrey de Lima cierra el Alto Perú a las acciones mercantiles emprendidas desde el complejo portuario rioplatense, a pesar de que en ese momento todas las licencias de comercio operando en sus puertos contaban con la autorización de hacerlo. La prohibición quedó como norma, avalada por la autoridad real, pero la misma corona con posterioridad autorizó los tratos con el Alto Perú bajo la forma de excepción o para determinados tipos de bienes (asociados con la producción minera) y mano de obra esclava. El comercio con Chile, a través del corregimiento de Cuyo que dependía de él, parece siempre abierto, por más que en alguna licencia lo prohíba formalmente y se percibían los derechos correspondientes. A través de Cuyo, los circuitos atlánticos se conectaban con los del Pacífico.

[84] Con certeza se lo puede observar tras 1778, por un tema de disponibilidad de fuentes: las guías de aduana. V. JUMAR ET AL (2009); JUMAR (2013), (2014b).

Resulta válido entonces preguntarse de dónde provenían los metales que salían por el complejo portuario rioplatense cuando los contactos con el Alto Perú estaban cerrados o limitados. Más aún si se tiene en cuenta que los años posteriores a 1748 son los de mayores remisiones por dentro del circuito legal en el período analizado. Una primera intuición es que se ve aparecer la plata y el oro acuñados en Chile, cuya seca entra en funcionamiento en 1749.

Podría ser que la mayor vinculación mercantil del complejo portuario rioplatense no era con el Alto Perú. Tampoco hacía falta, ya que como explicó Assadourian, los metales altoperuanos circulaban por todos los espacios polarizados en primer o segundo grado en dirección del Alto Perú. Y esos metales existentes en los mercados intermedios entre Río de la Plata y el Alto Perú por el Noroeste y con el Pacífico por el Oeste, junto con los redistribuidos por la Real Hacienda, eran los que iban a buscar los comerciantes que operaban desde el complejo portuario rioplatense. Colaborando con ello a la crisis y quiebre del espacio peruano, por la fuerza con la que crece la atracción ofrecida por el comercio atlántico a través de complejo portuario rioplatense y los intereses que lo controlaban.

El gobernador de Buenos Aires en 1748, José de Andonaegui, muestra conocer mejor que el virrey los mecanismos de la circulación. Si se quería que los metales preciosos fluyeran hacia Lima, había que extender la prohibición mencionada a las provincias de Tucumán y Paraguay. Esto origina las correspondientes protestas de los comerciantes que estaban operando desde Buenos Aires, quienes llegan a exponer, sin tapujos, que lo que no se permita legalmente sucederá por otro medios.[85]

Pero los metales preciosos altoperuanos no circulan solamente por los mecanismos resaltados por Carlos Sempat Assadourian. El papel dinamizador de la Real Hacienda en las economías regionales no suele ser tomado en consideración. A través de los distintos gastos inherentes al sostenimiento del aparato ideológico, burocrático y militar sobre el que reposaba la dominación, la Real Hacienda también redistribuía metales preciosos obtenidos directa o indirectamente de la explotación del trabajo indígena en las minas altoperuanas, colaborando con la dinamización de economías regionales cuya recaudación fiscal siempre resultaba insuficiente para saldar los gastos corrientes y más aún los extraordinarios. Por

[85] AGN, IX-43-1-2-5. Tal es el impacto de esta prohibición que da pie a la primera Junta de Comerciantes sobre la que se tiene noticias en Río de la Plata, protagonizada principalmente por comerciantes llegados en los navíos de registro. Ver: KRASELSKY (2011).

ejemplo, los recrudecimientos de las luchas con los indígenas en Chaco o la Pampa (todavía se está lejos de llegar a la Patagonia). A través de las cartas-cuenta de la caja de la gobernación del Río de la Plata se puede ver que desde Potosí y a través de Buenos Aires por fuera del situado, se pagaban sueldos de Paraguay y no sólo de las jurisdicciones de la gobernación (Buenos Aires, Montevideo, Santa Fe, Corrientes) (JUMAR y SANDRÍN, 2015). Supongo que desde Potosí también se alimentaban otras cajas con regularidad.

Pero hay otra fuente de remesas destinadas al complejo portuario rioplatense para constituir las cargas de retorno de los navíos. Como ya se mencionó, hay que considerar la ruta que conectaba el complejo portuario rioplatense con el Pacífico, a través de Cuyo y Santiago de Chile-Valparaíso. En el período estudiado, los tratos con el corregimiento de Cuyo implicaban una salida de jurisdicción importante, ya que se dejaba el terreno de la Audiencia de Charcas y se entraba en la frontera de los intereses del Pacífico. Hay indicios para pensar que la vinculación con ese circuito era intensa. De esos contactos, la fuente utilizada sólo permite intuir las acciones del comercio ultramarino en los mercados cuyanos y trascordilleranos, a través del comercio de esclavos o las remesas de oro. Para un período posterior, lo que se ve es que los intereses vinculados a la producción de caldos están fuertemente interesados en el mercado rioplatense y posiblemente sean esos intereses que vuelquen la región en dirección de Río de la Plata (AMARAL, 1990). Las investigaciones en curso de José Sovarzo para el período virreinal, confirman la importancia relativa de esta ruta.[86]

La restricción del acceso al Alto Perú desde 1748 sin dudas tuvo como consecuencia el refuerzo de los mecanismos de circulación interna en forma de bucles que revela la existencia de espacios encastrados unos en otros, cuya primera configuración fuera revelada por C. S. Assadourian (1972) para los siglos XVI-XVII. Como ya explicó Assadourian, la comercialización de las producciones locales de las provincias del Tucumán, Paraguay y Río de la Plata en el Alto Perú hacía "entrar" los metales en los mercados accesibles a las acciones comerciales originadas desde Río de la Plata y éstas hacían "bajar" dichos metales hacia el río antes de que partieran hacia Europa. También está la integración en los circuitos

[86] Investigación de posgrado en curso: "La garganta del comercio interoceánico en la América del sur hispana. Mendoza y sus relaciones comerciales con la región Río de la Plata, 1779-1783", Universidad Nacional de Tres de Febrero (Argentina).

de la plata a través de una vinculación indirecta, como es el caso de Cuyo, cuyos excedentes no se dirigen al Alto Perú, pero sí a mercados que exportan al Alto Perú.

Así lo explicó el jesuita Florián Paucke:

> "Se me dirá que en Paraquaria no se halla ni oro ni plata. Así es, pero se encuentra lo que tiene el valor del oro y de la plata. La plata pura no se encuentra en Paraquaria excepto que fuere llevada allá desde el reino del Perú, reino que tiene un gran comercio con Paraquaria. Los paraquarios envían mulas que salen de ahí en grandes cantidades de doce a quince mil; ellos exportan muchos miles de quintales de la hierba paracuaria […] a ese reino, como también al reino de Chile. Aunque en un país no exista el oro ni plata ya se encuentra el modo de cómo poder obtenerlos, pues Buenos Aires, Córdoba y algunas otras ciudades de comercio no pueden quejarse. Aunque ellas son pobres en dinero poseen en cambio cosas tales de que otras carecen y necesitan. Perú tiene buena y mucha plata, tiene lana y carneros que no son iguales a los nuestros […], tiene bosques que producen mucho cacao para chocolate y vainilla. Tiene muchos otros cientos de cosas buenas de que están privados en Paraquaria, pero que necesitan asimismo. El Reino de Chile tiene índigo que los españoles llaman añil, tiene diversidad de frutas de árboles al igual que en Alemania; tiene vino y otras parecidas existencias que no se encuentran en Paraquaria pero que [ésta] necesita. Pero en Paraquaria tienen ganado de asta, caballos y mulas en cantidad y a bajo precio; en el Perú no tienen [mulas…] si bien se necesitan mucho en las minas […]. En Chile y en el Perú tienen poca grasa de vaca y sebo, ¡qué he de hablar de tabaco y azúcar que en Paraquaria se plantan muy abundantemente! ¡Uno por lo otro! Así viene desde el Perú la plata y desde el Chile el vino, frutas y otras cosas semejantes por cuyo medio un país puede con el otro alimentarse y procurarse la plata." (PAUCKE, SJ, [1773-1780]1942-1944: 113-114).

De este modo, los metales preciosos registrados en Río de la Plata estarían mostrando que una de las funciones de los comerciantes rioplatenses y ultramarinos que operaban desde el complejo portuario rioplatense era la de aportar bienes de importación de todo tipo -legal o ilegalmente- destinados a toda la población[87] para ser consumidos mayoritariamente en los mercados intermedios entre el río y el Alto Perú o que salieran del hinterland del complejo portuario rioplatense hacia Chile y el Pacífico. Como contrapartida los comerciantes obtenían los preciados metales que a su vez habían sido adquiridos por los productores de esos mercados intermedios a cambio de los bienes aportados al Alto Perú o a Chile y el Pacífico, así como por la satisfacción de diversas demandas generadas por la corona. Los comerciantes que operaban desde Río de la Plata no tenían, entonces, una necesidad imperativa de acceder directamente al Alto Perú para conseguir los metales preciosos.

En este esquema, se perfila en el período estudiado, 1714-1778, la existencia de un espacio económico delimitado por tres complejos portuarios, uno de agua, el rioplatense, y

[87] En JUMAR ([2002]2010), pp. 97-101 y JUMAR (2014b), siguiendo la pista de los textiles se sostiene que el consumo de los bienes importados, de lujo o no, no se limitaba -ni mucho menos- a las capas sociales altas.

dos secos, el cuyano y el salto-jujeño. Ese *espacio económico rioplatense*, desprendimiento del viejo espacio peruano, estaría polarizado por uno de sus espacios homogéneos componentes, la región Río de la Plata, pero con lógicas diferencias en relación a los motivos de la polarización previa en dirección del Alto Perú revelada por Assadourian para los siglos XVI y primera mitad del siglo XVII. La corona todavía no intenta forzar la polarización del Alto Perú en dirección del Atlántico, a través del complejo portuario rioplatense.

La atracción que ejerce Río de la Plata opera al menos en dos niveles. En primer término, es un gran mercado de consumo para producciones regionales desde antes del crecimiento demográfico registrado en el último cuarto del siglo XVIII. Son todos los bienes requeridos para satisfacer las demandas logísticas del comercio ultramarino y de la defensa. El crecimiento de la población sólo intensifica, y posiblemente amplía, la gama de bienes, pero en un tiempo en que también aumentan las demandas asociadas esas logísticas de funcionamiento y de defensa, con lo que las últimas pueden haber sido las centrales. En segundo lugar, por las acciones del comercio ultramarino en los mercados regionales, con o sin la participación de comerciantes asentados en Río de la Plata, debido a una serie de ventajas comparativas que ofrecía ese circuito en relación a otros que se traducían en la reducción de tiempos y costos de las operaciones. De este modo, partes crecientes de la plata obtenida a través de la renta mitaya se derramaba por diversos canales, privados y “públicos”, por todas las sociedades hispano-criollas, generando diversos estímulos a sus economías regionales, y una parte -que se supone mayoritaria- salía del continente finalmente por el comercio ultramarino a través del complejo portuario rioplatense.

La plata altoperuana y el oro chileno que salían por el complejo portuario rioplatense, y no sólo los que lo hacían por el circuito legal español, revelan una segunda o tercera vuelta que dichos metales hacían en los circuitos interiores antes de ser enviados a Europa. Quedan, y pienso que quedará sin responder de modo concluyente, qué parte de los metales (producidos esencialmente a través de la compulsión de la mano de obra indígena y la explotación de la no reducida a servidumbre), se quedó en el continente y cuál salió. Intuyo que Paraguay pudo haber sido una especie de “tumba” de esos metales. Lo mismo Cuyo. Pero independientemente de estas preguntas, lo evidente es el refuerzo progresivo de los vínculos entre los espacios interiores y Río de la Plata.

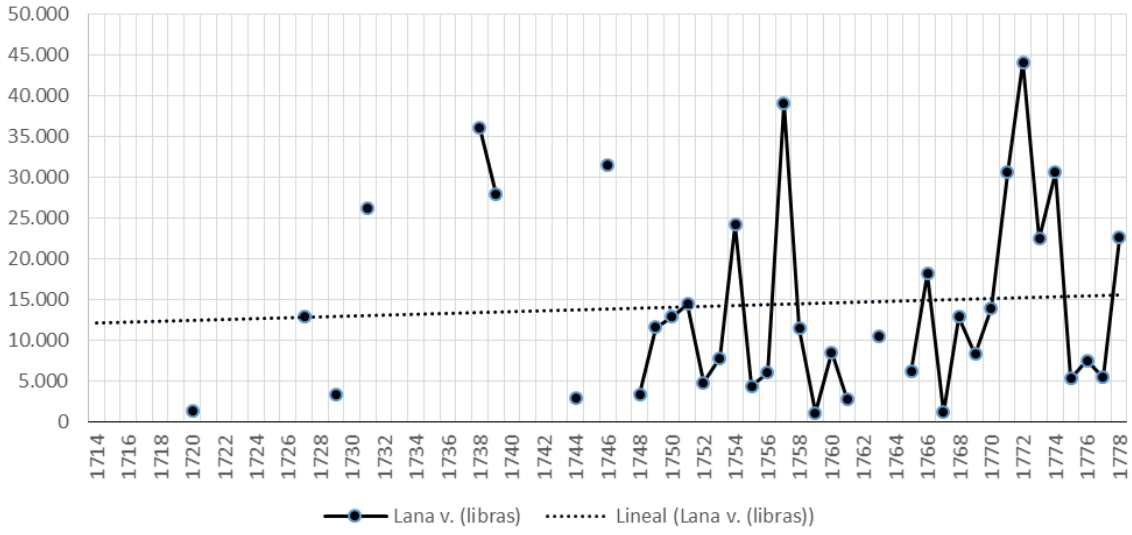
Posiblemente estas ideas pueden ser mejor delimitadas si se observa más de cerca la composición de los *frutos* exportados por el complejo portuario rioplatense. En el Cuadro 1 el rubro “producciones americanas” está compuesto por los cueros, la lana de vicuña y un “otros” dentro de los cuales se incluyen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

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

El resto de las producciones americanas puede servir para intentar establecer los límites lejanos de los caminos que llevaban al Río de la Plata y dar algún indicio de su grado de integración en el momento de la observación. No es necesario detenerse en la zona de producción de los cueros ni en su grado de integración a la economía atlántica. Alcanza con afirmar que Río de la Plata no podría haber participado en ella sin esa producción. Los cueros no constituyen solamente un valor exportable y un motor de la ocupación del espacio, sino también una de las claves que permite comprender las bases del equilibrio inestable entre los portugueses y españoles instalados en el Río de la Plata, tema sobre el que volveré más adelante. Por más que una parte de los derivados bovinos exportados pudieron llegar de otros espacios, las cifras avanzadas para demostrarlo frente al conjunto de cueros exportados, las torna complementarias del flujo principal y mayoritario que refleja la producción rioplatense. Recordando que la región Río de la Plata en el tiempo observado se extiende espacialmente sobre las tierras adyacentes al río sobre ambas orillas, el sur de las actuales provincias de Santa Fe y Entre Ríos, y muy posiblemente su límite

hacia el noreste esté en los pueblos de las misiones y la ciudad de Corrientes. Así, si se observa en el Cuadro 1 que en el período analizado el valor asignado a los cueros exportados por las cuentas particulares representa 10,4% del total, en tanto que los metales preciosos 87,27%[88], estamos observando que una de las economías regionales enlazadas con el Atlántico a través del complejo portuario rioplatense genera un bien que retiene en América, al menos por un tiempo, una parte de los metales preciosos recogidos por el comercio ultramarino en todos los espacios sobre los que sus acciones se desplegaban. De allí que no resulta chocante atribuirle al cuero la función de actividad económica estructuradora de la economía regional rioplatense hacia adentro, desde mucho antes del crecimiento de las exportaciones revelado por las fuentes fiscales españolas de fines del siglo XVIII.

Gráfico 3. Lana de vicuña salida por el complejo portuario rioplatense. Cuentas particulares, clero y Real Hacienda. Circuito legal español. 1714-1778. En libras



Fuente: F. Jumar, [2002]2010, Tableaux A - I, Annexe 3, Ch. V, pp. 571-635.

En otro orden de ideas, si se observa la lana de vicuña (Gráfico 3), no es posible utilizarla para señalar el momento en el cual las economías del noroeste se habrían volcado hacia el Río de la Plata. Los contactos entre las dos regiones existen "desde siempre" y es a lo largo del siglo XVII que se entretejen las relaciones privilegiadas entre Buenos Aires y

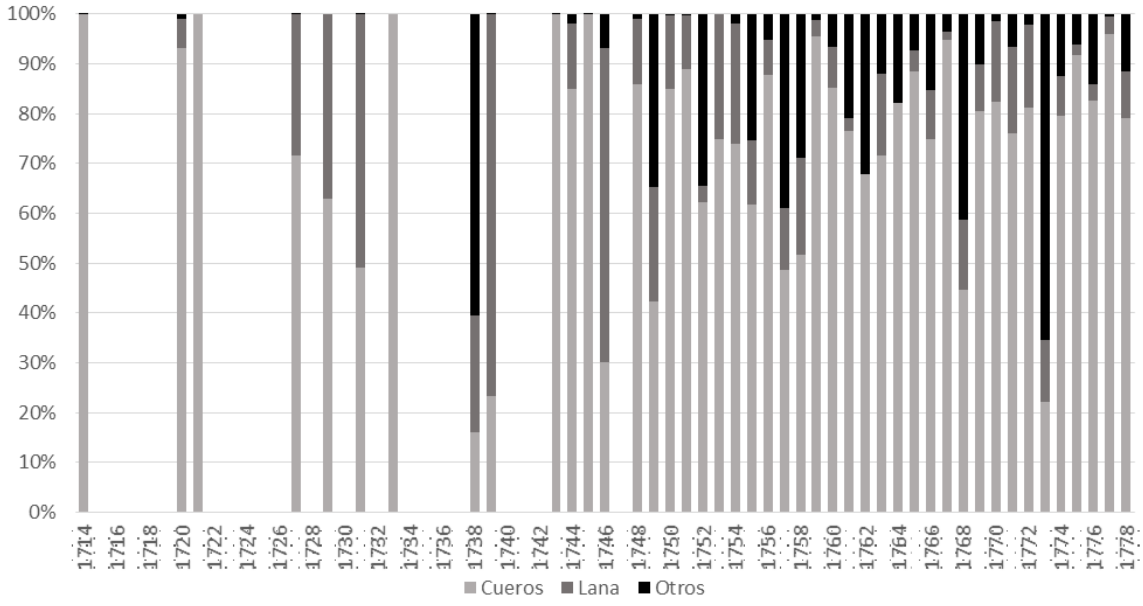
[88] El 2,33% restante corresponde a la lana de vicuña y el resto de los bienes exportados o re-exportados.

lo que será su *hinterland* lejano, el puerto seco salto-jujeño. Seguramente la presencia de este bien en los cargamentos muestra una parte de los "bucles" de la circulación en los mercados interiores. El estado actual de mis conocimientos sobre el funcionamiento del mercado interior no me permite saber cómo la lana de vicuña llegó a formar parte de los cargamentos de retorno. Sin embargo, no parece arriesgado aventurar que puede haber constituido, al menos parcialmente, una parte de los pagos de los bienes importados intercambiados con los comerciantes llegados desde Río de la Plata. En este caso, sería interesante poder remontar la trama interna de esas operaciones para saber en qué "bucle" de la circulación la lana de vicuña tomó el camino del complejo portuario rioplatense.

La participación proporcional de la lana de vicuña en los envíos de producciones americanas es irregular aunque con una leve tendencia al crecimiento (Gráfico 4). Esto podría contradecir lo afirmado tradicionalmente sobre el lento bascular de las economías regionales hacia el Atlántico, movimiento que se habría acelerado en la segunda mitad del siglo XVIII.[89] Es posible que los comerciantes llegados desde Río de la Plata no aceptasen ese bien frágil como medio de pago. En este caso, la idea de la presencia temprana, y tal vez relativa preminencia, del medio comercial que opera desde el complejo portuario rioplatense en las economías interiores estaría reforzada ya que se ven liberados de la aceptación producciones locales como medio de pago, imponiendo a sus interlocutores la obligación de procurarse metales preciosos para poder participar en los intercambios. Si esto fuera así, se podría pensar que el dominio del Atlántico sobre esos mercados data de antes de 1778.[90]

[89] Evidentemente, que se mantengan los valores absolutos e inclusive tiendan a crecer suavemente (Gráfico 3) poco significan en el contexto de crecimiento general de las exportaciones.
[90] Idea que no es nueva, por cierto. V. p.e. CÉSPEDES DEL CASTILLO (1946).

Gráfico 4. Distribición (%) de los envíos de cueros, lana de vicuña y otras producciones por el complejo portuario rioplatense. Circuito legal español. 1714-1778



Fuente: F. Jumar, [2002]2010, Tableaux A - I, Annexe 3, Ch. V, pp. 571-635.

En cuanto concierne al tabaco, en 1755 comienza a aplicarse en Buenos Aires el monopolio real recientemente creado (1753). El tabaco que aparece en los registros es embarcado por cuenta y riesgo de la Real Hacienda. Correspondía al que llegaba a Buenos Aires desde el Paraguay, Corrientes y las Misiones (aceptado en esos lugares para el pago de derechos reales)[91] y al que era decomisado en procedencia del Brasil.[92] Este tabaco, así como algunos cueros (65.797 unidades) y la lana de vicuña (14.775 libras) embarcados por los Oficiales Reales a partir de 1755 reflejan la política instaurada lentamente desde 1743 (al mismo tiempo que una serie de reformas más o menos osadas) por el Marqués de la Ensenada, quien quería que la Real Hacienda saliera de su papel pasivo en el comercio de Indias (reducido al control y la percepción de derechos) para convertirla en uno de los actores privilegiados (LYNCH, 1991: 155-156). Esta política sobrevivió con altibajos a la cábala que expulsa del poder a la Ensenada en 1754.

[91] En total, 761.337 libras entre 1755 y 1778. JUMAR ([2002]2010), Tableau I, Annexe 3 (Ch. V), p. 635.
[92] 13.913 libras entre 1761 y 1765. JUMAR ([2002]2010), Tableau I, Annexe 3 (Ch. V), p. 635.

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

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

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

Así, las producciones americanas extra-regionales podrían mostrar el momento en que se extienden los circuitos que se abren desde el complejo portuario rioplatense y por tanto en su conjunto son más reveladoras de las economías regionales interiores que de la rioplatense. Se estaría, entonces, ante un momento en el cual los comerciantes deben aceptar como medio de pago las producciones locales de los mercados sobre los cuales comienzan a hacer sentir su presencia y por tanto la conexión es débil aún.

Una de las impresiones que se me impuso del conjunto de observaciones es que de los mercados interiores, lo que constituye el nudo central del circuito de intercambios y de

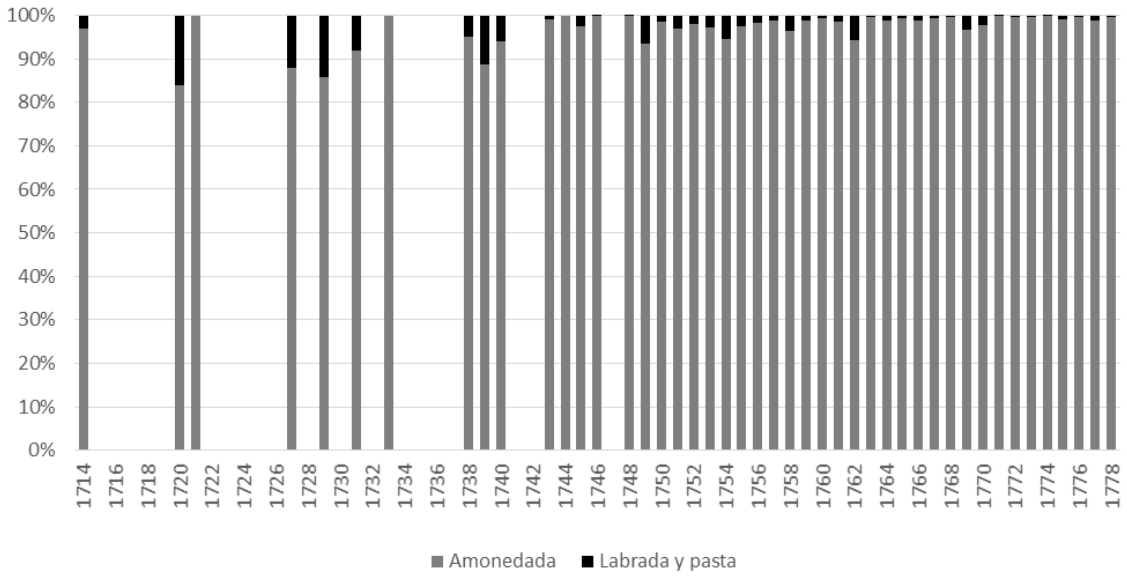
regiones efectivamente vinculadas a Río de la Plata de modo durable, más allá de la pertenencia a la Monarquía Española, data de antes de las novedades administrativas del último cuarto del siglo XVIII: el Tucumán y Cuyo. En el litoral, también intensamente vinculado, la similitud de sus economías con la porteña y montevideana en cuanto a bienes exportables, como se sabe será tema de conflicto. La economía paraguaya y la de las misiones sólo usan la mediación rioplatense para ingresar en los circuitos de la plata en búsqueda de la realización de sus excedentes que a diferencia de los rioplatenses, se concretan en los mercados americanos. Salvo los cueros que llegan desde las misiones, que sumados a los locales, salen del espacio americano. El alcance de la onda expansiva desde el complejo portuario rioplatense parece débil más allá de Salta-Jujuy.

Los envíos de metales preciosos también pueden ofrecer algunas indicaciones al mirarlos incorporando más variables. Evidentemente, no es necesario hacerse muchas preguntas sobre el origen de la plata embarcada, aunque no estaría demás tener más datos sobre la producción extra-potosina y en particular sobre la que parece haber existido (¿en ínfimas cantidades?) en Cuyo[93] y sobre las acuñaciones chilenas. En algún momento manejé como hipótesis que la presencia de envíos bajo la forma de plata labrada y en pasta podría reflejar distintos momentos de la circulación monetaria; el Gráfico 5 muestra que si ello fuera así, no habría habido problemas de ese tipo que hubieran obligado a desatesorar vajilla, lingotes y piñas para mantener el ritmo de las transacciones. De todos modos, no deja de ser notorio que tienden a desaparecer, aunque siempre se está ante una participación porcentual de los envíos en plata labrada y en pasta muy baja: ¿podrá deberse a la mayor capacidad de los comerciantes para exigir que los pagos sean hechos en buena moneda? Otra idea a considerar es que la plata labrada circule por el valor simbólico de los objetos. Un buen ejemplo de esto, y de los alcances de las rutas que llevaban el complejo portuario, lo da Pablo Marquirian, vecino de Potosí, quien registró por mano de Juan Bautista de Alquizalete "un dosel de plata labrada de realce en todas sus piezas [con un peso de 82

[93] LEVENE ([1927-1928]1952), T. II, p. 162, comenta la existencia de proyectos para intensificar la producción de plata de Uspallata y la de oro de San Luis luego de la creación del Virreinato del Río de la Plata. Conocer mejor esas explotaciones podría permitir refinar o reforzar la idea de la relativa independencia de los comerciantes rioplatenses con respecto al Alto Perú para obtener plata. Ciertamente, no se trataría de plata acuñada, sino en pasta y labrada e imagino que la mayoría de la producción de Uspallata (sea cual fuere su importancia) no debía circular legalmente. PALOMEQUE (2006), da referencias sobre la producción sanjuanina.

marcos 1 onza 8 adarmes] para que lo remita a Pamplona a Mathias de Arraiz, para que lo entregue al cura y regidores del Lugar de Puy, en Navarra, a cuya iglesia está destinado"[94].

Gráfico 5. Distribución (%) de las remesas de plata amonedada y labrada y en pasta salidas por el complejo portuario rioplatense. Cuentas particulares, del clero y de la Real Hacienda. Circuito español, 1714-1778



Fuente: F. Jumar, [2002]2010, Tableaux A - I, Annexe 3, Ch. V, pp. 571-635.

El oro puede ayudar a seguir el ritmo de los contactos entre Río de la Plata y Cuyo, y a través de esta región con Chile y el Pacífico. El oro comenzó a ser acuñado en Santiago de Chile en 1749 e inmediatamente comenzó a salir por el complejo portuario rioplatense. Aunque con importantes variaciones, la ruta parece sólida. También se acuñaron importantes cantidades de plata en Chile (SOTO, 2003). pero no se tiene modo de diferenciar las monedas de las altoperuanas a partir de la fuente utilizada, quedando sin responder una pregunta en torno a si el crecimiento de las salidas de plata que se observa desde los años 1750 no tiene que ver también con los contactos con Chile.

En suma, si bien hay una alta dosis especulativa en lo expuesto hasta aquí, parece posible sugerir que a través de las exportaciones se puede seguir la expansión de la red comercial que tuvo por centro a Río de la Plata y su complejo portuario. Si esta especulación fuese acertada, hacia fines del periodo observado la reciente incorporación de los mercados lejanos de lo que llegó a ser el extremo norte del Virreinato del Río de la Plata

[94] AGN, IX-43-1-10, expte. 5, registro del navío «San Francisco» (alias La Lidia), 1749, partida 85.

podría explicar la relativa facilidad con que Buenos Aires hizo el duelo de su pérdida con posterioridad a 1810. Del mismo modo, con Paraguay, que aunque conectado desde siempre al complejo portuario rioplatense, tal vez siempre fue "otra cosa". O la nunca concretada disgregación de Cuyo en dirección de su no tan antigua cabecera política chilena. O la antigua y sólida integración entre ambas bandas del río y las economías santafesina y entrerrianas que explicaría por qué tanta guerra intrarregional tras 1810 y la tan resistida separación formal de la bandas norte y sur del río de la Plata.

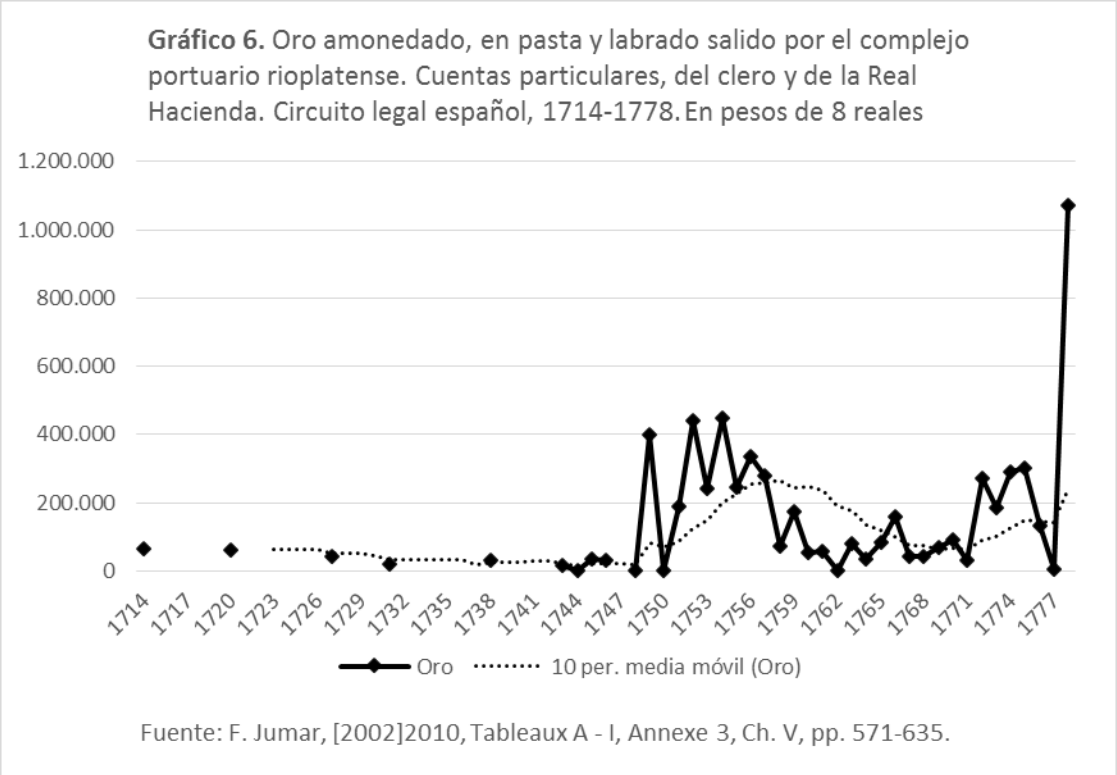


Gráfico 6. Oro amonedado, en pasta y labrado salido por el complejo portuario rioplatense. Cuentas particulares, del clero y de la Real Hacienda. Circuito legal español, 1714-1778. En pesos de 8 reales

Fuente: F. Jumar, [2002]2010, Tableaux A - I, Annexe 3, Ch. V, pp. 571-635.

Pero todos estos datos, más el número de navíos que circularon por el circuito legal español, la influencia de las guerras de la Monarquía o de las reformas administrativas reenvían a la historia del conjunto hispano o a la de las intencionalidades del poder central más que a la que me interesa acercarme. Seguir el ritmo de las llegadas de navíos de registro a Río de la Plata y calcular la media de los valores de los cargamentos de retorno o *jugar* con las posibles toneladas de mercaderías transportadas en los viajes de ida, por ejemplo, puede servir para medir el éxito de los esfuerzos de la administración central para limitar los fraudes, pero sólo si se cuenta con informaciones para el resto del tráfico

mercantil. Comparar los valores de los cargamentos de retorno pertenecientes a las cuentas particulares y de la Real Hacienda para hacer deducciones la fuerza de la monarquía española en América podría confundir. En todos los casos, sólo se vería lo que pasa al interior del sistema español, de una parte del mercado interno de la monarquía hispánica que se extendía sobre el conjunto de sus dominios europeos, americanos y asiáticos, y no se tomarían en cuenta, por ejemplo, las remesas hechas de modo legal por el circuito portugués. Nada de todo ello revelaría la participación real de Río de la Plata en el comercio atlántico, ya que en todos los análisis anteriores queda excluido el tráfico ilegal a ojos españoles.

5. El circuito portugués

La conexión entre Río de la Plata y los circuitos portugueses es tan antigua como la ocupación del espacio rioplatense. Son circuitos creados al calor de la unión de coronas castellana y portuguesa, que no cesaron de ser frecuentados cuando el tráfico dejó de ser permitido primero (1618) y luego tolerado por Castilla hasta 1640 (V. PIFFER CANABRAVA, [1944]1984). La instalación portuguesa en la banda norte del río a fines del siglo XVII es reflejo de una política sostenida de expansión en dirección del río de la Plata, un proyecto de estado compartido por las diversas administraciones de la monarquía lusa y que no tiene como única ni principal variable el contrabando. Desgraciadamente las fuentes portuguesas son extremadamente escasas. Así, cuando por las características de la administración lusa se debería tener la misma calidad de datos que para el circuito legal español, del portugués se han perdido las series de fuentes fiscales y se las puede recomponer de modo fragmentario. Con lo poco que aportan los archivos lusobrasileños sobre el tráfico legal portugués con Colonia del Sacramento, más la correspondencia consular francesa, pude aportar algunas cifras de ese circuito. Sólo son manchones de un conjunto ignorado, con lo que no se les puede pedir demasiado.

Desde la restitución de 1716, se ve que hay un flujo de navíos desde Portugal hacia Colonia del Sacramento, asimilables a los navíos de registro españoles. Pero hay más huellas del tráfico con las costas del Brasil a través de pequeñas y medianas embarcaciones. Se ve también que hay navíos ingleses que pueden entrar a Colonia del Sacramento sin inconvenientes, sin que sepa si son excepciones o era práctica corriente. La presencia de

navíos del estanco de sal portugués y las aisladas referencias a salida de carne salada, sugieren al menos una intención de fomentar la producción desde los años 1720. Fragmentos de la recaudación fiscal portuguesa en Colonia del Sacramento muestra la salida de importantes lotes de cueros.

En cuanto a las operaciones, diversas fuentes dejan observar algunas de sus modalidades, pero nuevamente son piezas aisladas de un conjunto. Hay operaciones a crédito en gran escala, lo que no sorprende. Se ve que los comerciantes instalados en Colonia del Sacramento tienen agentes en Buenos Aires, pero también a porteños y montevideanos ir a hacer sus compras a la ciudad lusa. Llaman más la atención cuentas corrientes con pequeños compradores llegados de los dominios españoles observadas en algún libro de caja de un comerciante portugués. Del lado de las fuentes españolas, el análisis de los comisos practicados entre 1693 y 1778 señala un importante "contrabando hormiga", a través del cual la población española satisfacía necesidades de consumo directo o completaba la provisión de pequeños comercios al menudeo, al tiempo que abastecía a los portugueses en alimentos y colocaba allí sus reducidos lotes de cueros (JUMAR y PAREDES, 2008). Como señalo para el período 1683-1705 (JUMAR, [2002]2010: 137-144) y como resalta Isabel Paredes (1996) para mediados del siglo XVIII, los contactos entre Buenos Aires y Colonia del Sacramento estuvieron por momentos semi-institucionalizados, lo que abría canales para tratos ilícitos. En el medio, en 1729, hay un juicio por cobro de pesos que pone a prueba muchas ideas: un comerciante sacramentino reclama ante la justicia del gobernador de Buenos Aires una deuda emergente del contrabando (el portugués aporta bienes extra-americanos y metálico que un porteño con estancia en la banda norte se compromete a saldar con cueros). Se presenta como prueba al oficial real porteño que se traslada a Colonia del Sacramento para tomar declaración, el libro de cuentas que registra esas y otras operaciones escandalosas. Pero nadie se escandaliza, es un proceso común entre agentes económicos que se engañan, pero hasta cierto punto. Además de ser condenado a pagar la deuda, el incumplidor porteño ve sus propiedades temporalmente confiscadas (finalmente obtuvo un indulto), y el comerciante sacramentino se ve en la necesidad de donar a la Real Hacienda española el recupero de la deuda por emerger de una operación ilegal.[95]

[95] AGI, Charcas 315.

En los años 1730 los portugueses están dispersos por la campaña de la banda norte del río. El sitio y bloqueo de 1735-1737 los contiene dentro de las murallas de Colonia del Sacramento, pero en los años 1750 nuevamente han avanzado sobre la campaña. El no aplicado tratado de Madrid de 1750 aumenta la presencia española y todo indica que Colonia del Sacramento comienza a languidecer. La toma de la ciudad en 1762 y la percepción de derechos sobre las existencias almacenadas sugieren un volumen comparable al de un navío de registro. Tras la restitución de 1763 y hasta la conquista de 1777 Colonia del Sacramento parece que no es más que una potencial pieza de intercambios para la corona portuguesa y sus actividades económicas parecen reducidas, aunque cueros y metales preciosos siguen saliendo por el circuito portugués.

Como se mencionó, la instalación portuguesa en la banda norte del río tiene como objetivo central crear una colonia de poblamiento, y no sólo la creación de un *entrepôt* destinado a inundar de bienes los mercados españoles suramericanos. De allí el periódico rechazo de la población local española y sus pedidos de expulsión de los portugueses o su colaboración en las acciones emprendidas en esa dirección. El motivo de disputa parece ser los ganados cimarrones existentes sobre la banda norte, en un momento en que ya no son fácilmente explotables sobre la banda sur, ya que están demasiado adentrados en los dominios indígenas. El equilibrio se alcanza, en mi opinión, cuando los portugueses aceptan un papel de intermediación mercantil y de compradores de los cueros producidos por los españoles, lo que equivale a que renuncien a expandirse por la campaña, hacer sementeras y, sobre todo, explotar por su cuenta el ganado cimarrón(JUMAR, [2002]2010: 230-234).

Por diversos caminos se pudieron recuperar algunos datos fiables que muestran la salida de Río de la Plata de cueros y de metales preciosos por dentro del circuito de comercio legal portugués. Los mejores datos, emanados directa o indirectamente de documentación fiscal, provienen de los años 1720-1730. En conjunto no se les puede pedir demasiado. Sin embargo las cifras muestran algunas cosas al ponerlas en paralelo con las provenientes del circuito legal español, como se hará más adelante.

Las fuentes portuguesas permiten conocer las cantidades de cueros exportados legalmente en navíos portugueses salidos de Colonia del Sacramento.[96] La correspondencia

[96] No fue posible encontrar ni en Portugal ni en Brasil algo que se asemejare a los registros de navíos españoles u otras documentaciones fiscales que permitieran conocer el movimiento naval de Colonia del

consular francesa y las informaciones de las *gazettes hollandaises* revelan algunas llegadas a Lisboa de pesos españoles a bordo de las flotas brasileñas. Sin dudas, una parte no estimable de los metales preciosos salidos de Colonia del Sacramento no debió llegar a Europa: puede haber sido conservada en Brasil o haber sido enviada hacia destinos distintos que Portugal (Gran Bretaña, Oriente o África).

Desde el punto de vista español todos los cueros salidos por Colonia del Sacramento son tema de discusión. Si provenían de cacerías organizadas por portugueses, se estaban violando los términos de los tratados que toleraban su presencia allí. Si provenían de compras a los españoles, por ser fruto de tratos ilícitos. No sucede lo mismo con los metales preciosos. Si bien en su mayor parte deben estar revelando operaciones ilegales desde el punto de vista español, en algunos casos se trata de caudales que tomaron la ruta Colonia del Sacramento-Brasil-Lisboa de modo legal (desde el punto de vista español).[97] Sin embargo, Portugal se sabe en falta y de allí una orden dada en 1760 para que el *sigilo* ocultase las informaciones sobre los pesos españoles llegados a Lisboa en las flotas brasileñas (MORINEAU, 1985: 159, nota 43).

En función de este trabajo, sólo atraigo la atención sobre un aspecto. La irrealidad que supone ponderar los flujos rioplatenses sin considerar el circuito legal portugués, aún si quedan fuera de la observación los valores exportados por fuera de los circuitos legales peninsulares (los portugueses también defraudan a su rey). Se refuerza la idea ya expresada en torno a que el crecimiento abrupto observado en el circuito español a partir de 1778, se debe en proporciones imprecisas tanto a las reformas comerciales como al hecho de la expulsión de los portugueses. Sin los datos portugueses, la primera mitad del siglo XVIII sería entendida como un largo y accidentado despegue de la economía regional rioplatense, cuando todo indica que el salto se produjo entre fines del siglo XVII y los tiempos de la guerra de Sucesión.

Sacramento. Las explicaciones recibidas para tal ausencia van desde la humedad tropical hasta el terremoto de Lisboa de 1755, pasando por la célebre política del *sigilo* portugués y un incendio de la Alfândega de Lisboa a fines del siglo XVIII.

[97] Además de los envíos realizados por cuenta de la Real Hacienda (cfr. p. 39 y nota 63), también en ciertas ocasiones los particulares obtenían licencias para sacar caudales por Colonia del Sacramento. Por ejemplo, José de Villanueva Pico y José Bayo Ximénez obtienen permiso para enviar por la ruta Colonia del Sacramento-Río de Janeiro-Lisboa 290.000 pesos y 200 marcos de plata labrada para que los armadores de la expedición del navío «Reyna de los Ángeles, Santa Ana y Almas» pudieran hacer frente a sus obligaciones ante la demora que tomaba el barco en regresar a Europa (AGN, 43-2-4, expte. 3).

6. Un paso atrás en el tiempo: el comercio rioplatense en tiempos de la Guerra de Sucesión

El fin de párrafo anterior impone dar un paso atrás en el tiempo. Entre 1703-1705 y 1715, el comercio legal e ilegal francés logró establecer el mayor monopolio que pesó sobre el complejo portuario rioplatense (MENDOZA, 1984; JUMAR, [2002] 2010: 151-180). Desaparecido el aporte de bienes por el circuito español desde 1698 hasta 1712 (y aún los registros de ese año son sólo nominalmente controlados por un empresario español), así como el portugués desde 1705, con la instalación de la factoría de la Compagnie de Guinée et de l'Assiento en 1703, a la que se suman intereses que compiten con ella desde Francia, el comercio rioplatense da su primer gran salto cuantitativo y cualitativo concentrado en unos pocos años. Desde el punto de vista francés, Río de la Plata es una ruta marginal y complementaria de la del Mar del Sur, pero el impacto de su presencia en la región es significativo.

Ese salto se puede observar mediante la exportación de la principal producción regional, los cueros. Las *piastres* transportadas a Francia, principalmente a Saint-Malo, permanecen ocultas ya que el comercio francés ponía tanto empeño como el español en defraudar a su soberano.

Durante el siglo XVII la carrera de Buenos Aires vivió al ritmo de la regular irregularidad del conjunto de la carrera. A ello se suman las arribadas forzosas maliciosas. Entre ambos tipos de navegación se puede rastrear un número importante de navíos en Río de la Plata en la segunda mitad del siglo XVII.[98] A partir de las informaciones recabadas sobre las modalidades de ambos tipos de navegación, se puede proponer el tráfico de las arribadas maliciosas se saldaba principalmente en metales preciosos y que apenas realizaron compras de cueros, quedando este tráfico a cargo de los navíos de registro (TORRE REVELLO, 1963; MOUTOUKIAS, 1983).

Zacarías Moutoukias informa que entre 1648 y 1699 se registró en Buenos Aires la salida de 173.370 cueros, una media anual de 3.334 unidades[99] A ello habrá que sumar lo

[98] Entre 1648 y 1692 Z. Moutoukias consigna la presencia de 124 navíos acogidos bajo pretexto de arribada forzosa (MOUTOUKIAS (1983), Tableau 10, p. 206) y al menos 17 navíos de registro (MOUTOUKIAS (1983), Tableau 8, pp. 135-137); para algunas expediciones mercantiles, que se solían componer de 2 navíos de carga y un vivandero, sólo consigna el nombre del propietario de la licencia).

[99] En función de las salidas de los navíos de registro en 1648, 1654, 1658, 1660, 1661, 1663, 1669, 1671, 1674-1676, 1681, 1685, 1693, 1699. MOUTOUKIAS (1983), Tableau 8, pp. 134-137.

que puedan haber cargado los navíos de arribada y, sobre todo, una cantidad también ignorada de cueros comprados o producidos por los portugueses desde su instalación en la banda norte en 1683. Supongamos que estas dos últimas vías de salida, más los fraudes por dentro del circuito legal español y toda forma de contrabando complementario que se quiera imaginar, pudieron cuadruplicar las cantidades, estimación que sin dudas es desproporcionada. Ello daría una media anual de 13.336 cueros exportados en cada uno de aquellos 52 años.

En los 12 años que corren entre 1703 y 1714 se registró legalmente el embarque de 296.962 cueros a bordo de navíos españoles[100] y de la Compagnie de Guinée et de l'Assiento[101]. Sin aportar estimaciones para los embarques por el circuito portugués (hasta la expulsión de 1705), ni para los fraudes por dentro del sistema español o la Compagnie de Guinée et de l'Assiento o las compras de los navíos franceses del comercio directo, la media anual es de 24.747 cueros.

Así, los precarios datos expuestos sugieren que en los años de la Guerra de Sucesión, Río de la Plata conoció su primer *boom* económico (JUMAR, 2008). Pero ese abrupto salto tal vez no se deba al comercio ultramarino en sí, sino a los estímulos que generó para la economía regional.

En total, entre 1703 y 1714 entraron a puerto 48 embarcaciones del comercio francés, acompañadas de al menos 5 vivanderos y 7 presas. De las 48 embarcaciones propiamente del comercio francés, 18 pertenecían a la Compagnie de Guinée et de l'Assiento; 5 son navíos del comercio directo armados para traficar por Río de la Plata; 12 navíos del comercio directo fueron armados para comerciar en Río de la Plata y Mar del Sur; 9 fueron armados para el Mar del Sur y sólo hicieron escalas técnicas en Río de la Plata y 4 fueron armados originalmente para el Mar del Sur, pero al no poder doblar el Cabo de Hornos, terminaron su viaje en Río de la Plata. Dejando de lado los navíos esclavistas, el comercio practicado en Río de la Plata por los del comercio directo sin lugar a dudas fue mucho menor que el sostenido en el Mar del Sur, en donde Carlos Malamud detectó 124

[100] En 1703 emprendieron el regreso los navíos de registro llegados en 1698 y un navío de guerra llegado en 1701. En 1705 es el turno de dos avisos, uno llegado el mismo año y el otro es un navío portugués capturado en 1705 y convertido en aviso. En 1714 zarpan los dos navíos de registro y su vivandero llegados en 1712. Entre todos transportaron 110.920 cueros. JUMAR ([2002]2010), Tableau D, Annexe 3, Ch. 5, pp. 611-617.
[101] JUMAR ([2002]2010), Tableau G, Annexe 1, Ch. 3, p. 417. Salieron en barcos franceses 186.042 cueros.

embarcaciones entre 1698 y 1725, con retornos esperados que rondaban el millón de pesos para cada uno, de los que hay que descontar gastos.

La Compagnie de Guinée et de l'Assiento no llegó a vender la cuota de esclavos que tenía permitida. Pero la ruta tenía algún atractivo para los franceses. El comercio malvino intentó en 1711 que se le transfiriera el control de la factoría de Buenos Aires, pero aún con las arcas exhaustas los ministros de Luis XIV declinaron la oferta. En su escala, Buenos Aires parece un agujero negro que absorbe y hace perder en los mercados interiores todo lo que se le aporta. No hay datos sobre saturación del mercado en esos años. Papeles de 1706 de la Compagnie des Indes (a través de la cual se canalizaba una parte del comercio directo), contienen una estimación de beneficios esperable de una expedición intérlope de tres navíos con destino en Buenos Aires.[102] Los 620.000 pesos y los 36.000 cueros que esperaban tener como retornos les prometían 74,8% de ganancia neta. Suponiendo que los directores de esa compañía sabían lo que hacían y que estaban en posesión de informaciones seguras por las operaciones del comercio directo francés realizadas desde fines del siglo XVII, se podría aventurar una estimación baja del retorno neto global para el comercio directo francés en Río de la Plata durante la guerra de Sucesión de unos 2.000.000 de pesos y 108.000 cueros.[103]

Los posibles millones de metales preciosos vienen de los mercados interiores en su mayor parte y es importante la función mediadora de la sociedad local, de ese conglomerado de intereses explicado por Moutoukias. Equivalen a lo salido en una buena expedición de navíos de registro. No he logrado distinguir en esos años un sector de consideración especializado en el comercio, los funcionarios participan de modo mucho más activo que en años posteriores (no se limitan al cohecho, sino que compran mercaderías a través de terceros). Los franceses no se pueden aventurar en los mercados interiores y sólo venden al por mayor en Buenos Aires. El tráfico de mercaderías de estos años señala que el comercio practicado desde Río de la Plata tenía la posibilidad de operar en los mercados interiores de forma exitosa y que para comienzos del siglo XVIII sus redes

[102] Archives Nationales (Francia), Marine B/7/504. "Montant de la cargaison des trois vaisseaux de la Compagnie des Indes pour Buenos Aires."

[103] Al aplicar a los navíos armados para Río de la Plata y los que no pudieron pasar al Mar del Sur las estimaciones de los directores de la Compagnie des Indes. Para los navíos que utilizaron Río de la Plata como escala de descanso y técnica antes de seguir al Mar del Sur se estiman ventas por 50.000 pesos y dado que siguen al Mar del Sur con sus bodegas apenas aligeradas, no les atribuyo compras de cueros. A los 9 que sólo hicieron escalas técnicas no les atribuyo ventas, sólo hay rastros de sus compras y rápida continuación de la travesía.

estaban ya armadas. El aumento en la demanda de cueros sólo refuerza lo expuesto con anterioridad sobre el gran salto que revelan de la capacidad de la economía productiva regional.

Pero me interesa resaltar otro aspecto. Los estímulos que supuso la presencia de 60 embarcaciones, hayan realizado ventas de bienes o no, para la producción de bienes y servicios para cubrir las necesidades logísticas del funcionamiento del semi-destartalado complejo portuario. Tema que atrajo mi atención de modo temprano, y que recién pude abordar más tarde con certeza, junto a un grupo de por entonces jóvenes estudiantes de grado (JUMAR ET AL, 2006).

Los datos conocidos para el siglo XVII, duplicados, triplicados o cuadruplicados si se quiere, para dar al fraude una proporción que sin dudas era menor, asociados a los datos recabados sólo para el comercio declarado formalmente durante los años de la guerra, junto a la capacidad demostrada por la economía regional para mantener a las embarcaciones en condiciones apropiadas y a sus tripulaciones durante las estadías y la continuación de sus travesías, sostienen la hipótesis sobre que en los años de la guerra Río de la Plata experimenta su primer momento de euforia. La explotación intensiva del ganado cimarrón explica el redoblado esfuerzo del cabildo porteño por racionalizar la explotación del *stock* disponible sobre su campaña en la banda sur, y el inicio de la explotación sistemática del disponible sobre su campaña de la banda norte (que es repartida por el cabildo de Buenos Aires en suertes de estancia en 1712), sobre cuyo potencial los portugueses habían dado muestras desde la década de 1690.

En 1676 una Real Cédula estableció el libre comercio de cueros en Río de la Plata por dentro del circuito legal español. Hasta entonces el cabildo porteño gozaba de un control monopólico en tanto que representante de quienes caracterizo en tanto que 'empresarios ganaderos', que por ese entonces asumían la forma de 'vecinos accioneros'.[104] Estos actores en algún momento de la década de 1630 habían consolidado un acuerdo interno que les permitía presentar un frente unido frente a los comerciantes ultramarinos y sus agentes locales, así como a la corona. El acuerdo se tradujo en un uso, los 'ajustes de cueros'. El

[104] JUMAR (2008). Ni estanciero ni comerciante, o ambas cosas a la vez, lo que define al empresario ganadero es que ha colocado en el centro de sus objetivos y estrategias la obtención de beneficios a partir de la explotación del ganado vacuno, única rama de la actividad económica vinculada al Atlántico que puede aspirar a controlar. A lo largo del tiempo asumieron distintas formas: vecinos accioneros, corambreros (definidos por BIANGARDI (2015), estancieros.

cabildo, en tanto que representante de los vecinos accioneros (únicos con derechos de explotación sobre los ganados cimarrones), negociaba con los capitanes o maestres de las naves la provisión de cueros, acordando precios, condiciones de entrega y el reparto de cuotas de provisión entre los accioneros. Las vaquerías eran empresas relativamente complejas, que necesitaban de importantes avances de capital (para el contexto) (HARARI, 2002) y sólo estaban al alcance de un grupo reducido de actores locales, que a veces debían asociarse para poderlas llevar a cabo. La consecuencia eran altos precios y condiciones de entrega y de pago que les favorecían.

Miguel de Vergara era propietario de una licencia de comercio que le concedía la realización de dos viajes a Buenos Aires.[105] Antes de despachar la segunda expedición comercial obtuvo en 1676 una Real Cédula por la que se establecía la libre negociación de los cueros, eliminando la intervención del Cabildo y desconociéndose en la práctica los derechos de los accioneros. Evidentemente el Cabildo interpuso una súplica, pero no obtuvo que el gobernador (por entonces Andrés de Robles) le diera curso, por lo que debió acudir a la Audiencia de La Plata y a la Corte. El asunto se resolvió en firme sólo en 1708, y a favor del Cabildo. Mientras tanto, la corporación desplegó todos los argumentos que pudo para hacer valer sus derechos, ratificando el estatus legal de las bestias en tanto que bien del colectivo de los vecinos accioneros:

> "… ni los Señores gobernadores han tenido nunca intervención en estas disposiciones [el ajuste de precios y el reparto de los cueros a proveer entre los accioneros] como se probará en caso que convenga ni los vecinos por si solos el dominio que [la Real Cédula] supone a los […] ganados sino con facultad y permiso de este Cabildo cuya autoridad en este caso le fue subrogada desde que por haberse retirado los dichos ganados a tierras realengas se hicieron comunes en cuya posesión y costumbre y dominio ha estado y está de muchos años a esta parte por el mayor útil y conservación de esta provincia […] En este puerto ningún vecino tiene ganados herrados y de rodeo como bienes propios en sus estancias pobladas, porque los que hoy están todos retirados en tierras realengas de muchos años a esta parte y así no tienen propiedad particular a ellos sino en común…"[106]

El asunto es el primero que ocupa al cabildo durante muchas reuniones desde la fundación de la ciudad e inclusive pienso que es a través de este asunto en donde se termina de conformar un núcleo fuerte de individuos claramente identificado con los "intereses locales". No era para menos. Si creemos en los argumentos del Cabildo, los cueros negociados libremente se estaban pagando menos de un peso, en tanto que la corporación

[105] Para un análisis de las licencias de comercio hasta los años 1720 ver: JUMAR, [2000]2002, pp. 182-188.
[106] *Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires*. Buenos Aires: AGN, 1907-1934 (en adelante Acuerdos), 28-06-1677, Tomo XV, Libro X, 1677-1681, p. 67.

lograba negociar un precio que oscilaba en los 16 reales. Además, se aseguraba que quienes se beneficiaban fueran legítimos accioneros y no vecinos, estantes o pasantes que sin derecho a acción "hacían" cueros y que, además, no cuidaban la conservación y aumento del stock bovino.[107]

La respuesta de la oligarquía comarcal inicia un doble proceso, de reclamo ante la corte y de transformación de la propiedad de los vacunos, que de propiedad colectiva de los accioneros (que en la práctica y por el modo de establecimiento inicial de la forma de reconocimiento del derecho a las acciones sobre el ganado no permitió restringirlo) a propiedad privada, asentada sobre derechos sobre la tierra. Así, las teóricas estancias siguen en buena medida siendo teóricas, pero ser dueño de esa teoría pasó a ser a inicios del siglo XVIII el argumento para sostener que el ganado cimarrón se extinguió para reaparecer como alzado[108] y así controlar la oferta, mientras se intentaba recuperar el control de la negociación.

La crisis dinástica y la guerra que trajo en 1701, la pronta adhesión al bando Borbón, declamativa y prácticamente (según mi interpretación, sobre la base de cálculos guiados por intereses locales) (JUMAR, 2003), su claro esfuerzo por expulsar a los portugueses de Colonia del Sacramento que cada vez más descaradamente explotaban "sus" ganados, hizo que los porteños lograsen en 1708 que se revirtiera la Real Cédula de 1676 y que desde entonces -y hasta 1734 de modo pleno- controlasen nuevamente el negocio de los cueros, cuando ya habían dado pasos en dirección de un control más efectivo de la oferta. Las informaciones sobre las cantidades de barcos franceses entrados y salidos en esos mismos años también dejan suponer una concentración en poco tiempo de lotes de mercaderías comercializados principalmente fuera de la región rioplatense.

De este modo, el crecimiento de la función mediadora entre el Atlántico y los mercados interiores americanos a través del complejo portuario rioplatense, repercute sobre la economía regional rioplatense, sellando una larga vinculación complementaria y contradictoria entre los intereses del comercio ultramarino y los del conjunto de la población local. Para comprender la clave de esa vinculación hay que tener presente que

[107] Acuerdos, 23-06-1677, 28-06-1677, 03-08-1677, 07-08-1677, 23-08-1677, 26-08-1677, 31-08-1677, 06-09-1677, 15-09-1677, 17-09-1677, 28-09-1677, 11-10-1677, 19-09-1679, Tomo XV, Libro X, 1677-1681, pp. 62-65, 65-77, 80-82, 83-88, 91-93, 94-96, 96-100, 100-104, 104-112, 112-116, 116-117, 119-120, 302-304.

[108] Un antecedente de la estancia de alzados de Osvaldo Pérez (1996) para la banda norte en el siglo XVIII. Se procedió a cercar a las vacas con títulos de propiedad privada.

nunca fue negocio enviar un navío en lastre a Río de la Plata para que regresase cargado de cueros, de modo que la producción local de bienes exportables dependía en buena medida de que sus puertos recibieran navíos cargados de bienes para ser vendidos principalmente fuera de su región y por cuenta de actores radicados fuera del espacio regional.

Lo complementario emerge de los estímulos que la navegación ejerce sobre el complejo productivo regional y de servicios. Los puntos de roce, de la negociación de los precios que el comercio está dispuesto a pagar por bienes y servicios (como en todos los mercados alcanzados). Pero algo habrá sido claro para todos los rioplatenses: su prosperidad depende de que haya barcos en el complejo portuario rioplatense, con independencia de dónde se liquiden los *stocks* aportados (a no ser por los estímulos a los transportes y demás requerimientos realizados a la sociedad local para mover y comercializar las cargas, o luego reclamar los pagos) ni las consecuencias que ello pueda tener para otras economías regionales.

7. Las operaciones de la South Sea Company en Río de la Plata

En septiembre de 1715 la Compagnie de Guinée et de l'Assiento ya ha cedido su lugar a la South Sea Company, poco más de un año antes de que el gobernador de Buenos Aires devolviese el sitio de Colonia del Sacramento a los portugueses (11/1716) y esto último sucedió un año antes de que se eliminase el comercio directo francés en dirección de Río de la Plata y el Mar del Sur (la expedición de Martinet de 1717-1719). Mientras tanto, con mucha parsimonia, se reiniciaba la llegada de navíos de registro por el circuito legal español en los que al menos para los de 1712 se advierte una fuerte injerencia de los intereses franceses (CRESPO SOLANA, 1998).

Los ajustes de cueros continuaron, pero a medida que avanza el tiempo, el cabildo de Buenos Aires va perdiendo su capacidad de imponerse a los compradores ingleses y a los reaparecidos capitanes de los navíos del circuito legal español. La presencia portuguesa rompe el proceso de control de la oferta, y el complejo portuario rioplatense retoma y potencia su conformación previa a la expulsión de 1705, pero con los ingleses como nuevo actor a considerar (JUMAR, [2002]2010: 239-245).

Las fuentes cualitativas y las investigaciones sobre las acciones de la South Sea Company insisten en que los tratos ilegales que desplegó superaron con creces los

permitidos. El modo privilegiado de llevar estos últimos a cabo en Río de la Plata parece que fue descargar en Colonia del Sacramento los bienes confiscables antes de que los capitanes negreros se presentasen a las autoridades porteñas. También parece, que en sus viajes de regreso cargaban cueros en Colonia del Sacramento y, desde temprano, en Montevideo (cuyo proceso fundacional va de 1724 a 1729), sobre los que no tengo cifras que aportar.

De modo que las cifras que se presentan en los Cuadros 9 y 10, procedentes de fuentes fiscales españolas para la navegación inglesa por dentro del circuito legal español, son mínimos probables. Entre 1715 y 1738 se presentaron ante las autoridades españolas de Río de la Plata 55 embarcaciones inglesas; 54 de ellas iniciaron –al menos– sus viajes de regreso a Europa y se tienen datos sobre los cargamentos de retorno para 45 (JUMAR, [2002]2010: 535 y 564).

De la carga humana transportada y declarada en las 55 embarcaciones aludidas antes, 14.973 esclavizados fueron comercializados. Se cuenta con información sobre la primera venta de 10.811 individuos (72,2% del total declarado) y sobre la re-expedición hacia distintos mercados americanos de 7.806 de entre ellos (72,2% del total con ventas conocidas), en tanto que sobre 3.005 sólo se tiene el dato de su venta en Buenos Aires y si fueron sacados de la ciudad, no contaron con guía de internación. La distribución espacial de los envíos conocidos sugiere, curiosamente, que la vinculación más intensa del complejo portuario rioplatense era con el Oeste, la ruta que unía el complejo portuario rioplatense con las ciudades cuyanas y Chile por tierra y de allí al Bajo Perú por agua, ya que fueron enviados por ese camino 5.919 esclavizados (75,79%), en tanto que hacia el Noroeste se remitió 23,89% (1.860 personas) y hacia el Noreste 0,38% (30 esclavos expedidos a Santa Fe) (JUMAR, [2002]2010: 243-244).

En cuanto a las cargas embarcadas en dirección de Europa, de los 54 navíos que emprendieron la travesía, se tienen datos de lo transportado para 45. Las cifras obtenidas a partir de las cartas-cuenta de los Oficiales Reales de Buenos Aires en cuanto a metales preciosos y cueros se refieren, serán presentadas más adelante, Cuadros 9 y 10. Si bien las cantidades de cueros parecen creíbles (es un tráfico difícil de ocultar), las sumas en metales preciosos parecen ridículamente bajas. La dispersión geográfica de las remisiones de esclavos al interior americano, confirma lo expresado antes en cuanto a la extensión de los circuitos que se abrían desde el complejo portuario rioplatense y en relación a la

participación de muchas economías regionales en la constitución de los caudales transportados, llamando la atención la vinculación con el Pacífico.

8. Ensayo de ponderación global de los flujos rioplatenses entre 1714 y 1778

Los Cuadros 9 y 10 sintetizan la recopilación y procesamiento de datos en archivos argentinos, uruguayos, brasileños, portugueses, españoles y franceses.[109] Todas las críticas posibles a la alineación de datos que realizan primero las hice yo. Soy consciente que relaciono informaciones de distinto origen, una *hybris* metodológica débilmente justificada con un "es lo que hay" y su único punto en común es que todas se relacionan con la circulación legal, tanto del punto de vista español como portugués (pero teniendo presente que el circuito legal portugués revela operaciones ilegales para el circuito español). Su única utilidad es brindar un orden de tamaño mínimo e incompleto aún para la circulación legal, por las deficiencias de información señaladas hasta aquí a lo largo del texto.

Ciertamente, los metales preciosos y cueros presentes en el circuito portugués en buena parte salieron de modo ilegal de los dominios españoles, pero también contiene caudales y frutos que circularon por la vía portuguesa de modo legal, inclusive hay caudales de la Real Hacienda española, como ya se mencionó. La serie relacionada con los navíos de registro españoles la considero completa, o casi[110]. Los datos de la navegación por cuenta de la South Sea Company son los consignados por los Oficiales Reales porteños en sus cartas-cuenta, ya que no pude dar con los registros de los navíos esclavistas. Lo mismo que los de los cueros embarcados por la Compagnie de Guinée et de l'Assiento. Las informaciones relacionadas con el circuito portugués son desesperadamente fragmentarias y

[109] La tesis de Victoria Gardner Sorsby (1975) sobre los tratos de la South Sea Company, quien declara que debió recurrir a los archivos españoles por falta de fuentes en los británicos, desalentó en su momento privilegiar una estancia de investigación en Londres ante los potenciales beneficios de una segunda pasada por Sevilla, con lo que sólo falta verificar si es cierto que en los archivos ingleses no hay fuentes para recomponer las cifras que me interesaría conocer.

[110] Además de metales preciosos y frutos registrados circulan valores bajo la forma de obligaciones sobre las que sólo sé que existían y que podían representar sumas elevadas. Al menos eso indica el único caso en el cual (por una razón desconocida) el contenido de los "pliegos" enviados por los particulares es detallado a la llegada a España. Se trata del *registro de pliegos* del navío «San Juan Evangelista» (1764) y en él se consigna que Domingo de Vea Murguía recibió una libranza contra el Consulado de Cádiz por valor de 53.144 pesos 5 reales y que otro tanto sucedió con Pedro Ignacio Cevallos, pero por 5.000 pesos (AGI, Contratación 2743). Sobre este tipo de transferencia de fondos sólo he podido imaginar su origen: la acumulación en España de beneficios por la venta de cueros pertenecientes a comerciantes instalados en el Río de la Plata y cuyo monto podría ser utilizado para saldar deudas emergentes de la compra de mercaderías o para hacer llegar a sus propietarios las partes que les correspondían por las ventas a comisión.

no llegan a componer una serie confiable, salvo para la salida de cueros en los años 1720-1730. En ningún caso introduje correcciones para colmar lagunas o estimar el fraude y el comercio directo.

No puedo abusar de estos datos, con lo que los utilizo para brindar una última sustentación a las hipótesis relacionadas con la necesaria integración del conjunto de los flujos para analizar el comercio rioplatense y con la detección del momento en que la función mediadora del complejo portuario rioplatense con los mercados interiores muestra una tendencia al crecimiento que ya no se detendrá, lo que a su vez señalaría el momento del inicio del crecimiento de la propia economía regional rioplatense.

El complejo portuario rioplatense cumplía una doble función, de integración hacia adentro de la región que ayudaba a articular y de pivote entre espacios económicos americanos y extra-americanos. La región podría haber cumplido con los requerimientos de la función mediadora sólo con tener la capacidad de satisfacer las demandas en temas logísticos que posibilitasen que el complejo portuario rioplatense fuera una de las terminales de las rutas atlánticas. Pero además, produjo un bien exportable en dirección del Atlántico de demanda permanente y de reconocida calidad.

La función de intermediación mercantil que ofrecía el complejo portuario rioplatense hace que los caudales exportados remitan a operaciones llevadas a cabo en varios espacios económicos americanos, incluido el rioplatense. La investigación de base para este texto no permite dar mayores precisiones, pero sí lo permite un análisis de los textiles redistribuidos desde Buenos Aires hacia los espacios interiores. Aborda un período inmediatamente posterior, 1779-1783, pero muestra que el mayor mercado estaba fuera de la región Río de la Plata y sorprende que la ruta hacia el Pacífico sea la de mayor concentración (JUMAR, 2014b). Lo mismo que se observaba ya con la distribución de los esclavos comercializados por la South Sea Company entre 1715 y 1738.

Cuadro 9. Metales preciosos salidos legalmente por el complejo portuario rioplatense. Navegaciones española, inglesa y portuguesa. 1714-1778. Quinquenal. En pesos de a 8

	Navegación española	South Sea Company	Navegación portuguesa	Total
1714-1718	340.150			340.150
1719-1723	1.742.035	84.500		1.826.535
1724-1728	743.288		3.000.000	3.743.288
1729-1733	1.165.235	42.158		1.207.393
1734-1738	1.593.903	502.341	88.311	2.184.555
1739-1743	248.042		2.200.000	2.448.042
1744-1748	2.403.983		4.165.275	6.569.258
1749-1753	5.966.500		3.359.285	9.325.785
1754-1758	6.619.037			6.619.037
1759-1763	4.040.155		2.700.000	6.740.155
1764-1768	7.618.880		800.000	8.418.880
1769-1773	8.595.654			8.595.654
1773-1778	9.769.106			9.769.106
Total	50.845.971	628.999	16.312.871	67.787.841

Fuente: F. Jumar, [2002]2010, Tableau 7, p. 208; Tableau 10, p. 233; Tableaux A-D, Annexe 2, Ch. V, pp. 535-564; Tableaux A - I, Annexe 3, Ch. V, pp. 571-635.

Los tratos se hacen mayoritariamente por cuenta de intereses radicados fuera de la región Río de la Plata, en Europa y en América. Es decir, que esos metales preciosos son transferencias de beneficios, una vez deducidos gastos y comisión (que oscilaba entre el 8% y el 10%) de un sinnúmero de operaciones llevadas adelante en los mercados alcanzados por las rutas que se abrían desde el complejo portuario rioplatense. En cuanto a los caudales registrados por cuenta del cargador, no es posible saber cuántos de ellos eran comerciantes locales, pero de todos modos los embarques realizados por ellos son minoritarios frente a los realizados por cuenta de terceros no presentes en Río de la Plata. Las partidas de registro mostrarían que los intereses locales rioplatenses no controlaban la función mediadora, como ya se argumentó, con lo que se generan preguntas en cuanto al papel del comercio y de los comerciantes en la economía regional y en la conformación de su sector dominante.

Independientemente de ello, al parecer el crecimiento de la economía de la región que ese complejo portuario colabora a integrar se inicia a comienzos del siglo XVIII. Sustentan precariamente la argumentación en este texto los datos y estimaciones presentados para los años 1648-1699 y 1703-1714 sobre las salidas legales de cueros, así como lo expuesto en torno a lo que estaba en juego para los rioplatenses en su función mediadora entre mercados

americanos y extra-americanos. A partir de 1715-1716, cuando la Guerra de Sucesión termina en la región, la observación del conjunto de las salidas de metales preciosos, Cuadro 9, aunque deficitaria por la carencia de fuentes portuguesas de calidad, sugiere que la función de mediación mercantil continuó creciendo.

Por su parte, el Cuadro 10 y el Gráfico 7 muestran lo mismo pero desde otro ángulo: el de la producción local. Sugieren que para abordar la economía regional desde los datos relacionados con las salidas de cueros es necesario considerar todos los canales por los que se los remitía hacia el Atlántico. También sugieren que el crecimiento rioplatense se inicia con el siglo XVIII. Si se tuviera la misma calidad de datos para el circuito portugués más allá de los años 1730, el crecimiento revelado por las fuentes españolas hacia el final del período y en la etapa virreinal muy posiblemente reflejaría más una concentración de los flujos por el circuito español por la mejora en la capacidad de control que por un aumento drástico de la producción.[111]

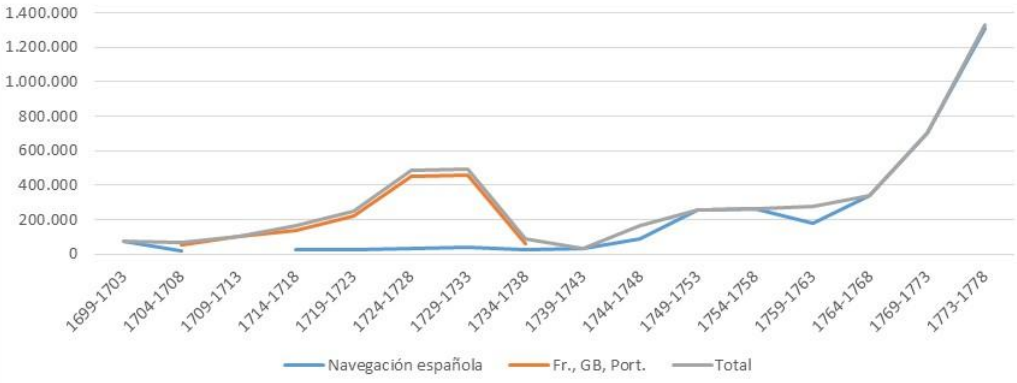
Cuadro 10. Cueros salidos legalmente por el complejo portuario rioplatense. Navegaciones española, francesa, inglesa y portuguesa. 1699-1778. Quinquenal. En unidades

	Navegación española	Compagnie de Guinée et de l'Assiento	South Sea Company	Navegación portuguesa	Total
1699-1703	72.105				72.105
1704-1708	16.500	51.421			67.921
1709-1713		104.836			104.836
1714-1718	25.375	29.785	109.013		164.173
1719-1723	24.266		50.578	173.707	248.551
1724-1728	31.076		112.150	339.817	483.043
1729-1733	36.692		56.471	402.413	495.576
1734-1738	26.768		24.618	39.665	91.051
1739-1743	31.859				31.859
1744-1748	87.420			80.000	167.420
1749-1753	258.877				258.877
1754-1758	265.151				265.151
1759-1763	178.258			96.000	274.258
1764-1768	340.260				340.260
1769-1773	705.591				705.591
1773-1778	1.311.208			19.630	1.330.838
Total	3.411.406	186.042	352.830	1.151.232	5.101.510

Fuente: F. Jumar, [2002]2010, Tableau 7, p. 208; Tableau 10, p. 233; Tableau G, Annexe 1, Ch. 3, p. 417; Tableaux A-D, Annexe 2, Ch. V, pp. 535-564; Tableaux A - I, Annexe 3, Ch. V, pp. 571-635.

[111] Para una opinión distinta, v. GELMAN y MORAES (2014).

Gráfico 7. Cueros legalmente salidos por el complejo portuario rioplatense. Navegaciones española, francesa, portuguesa e inglesa. 1699-1778. En unidades



Fuente: Cuadro 10.

Con lo que se habilitan preguntas: ¿Cuánto hay de crecimiento de la función mediadora y de la producción pecuaria en los datos posteriores a 1778 y cuánto de concentración de la circulación por el circuito español? ¿Río de la Plata es un éxito de las políticas borbónicas tendientes a controlar mejor la circulación mercantil? (CAMARDA, 2015).

9. Ensayo de cierre: el espacio económico rioplatense

Todo lo observado y las preguntas que genera, imponen otras preguntas en torno espacio colonial peruano, punto de partida de la investigación. Para ello, es necesario tener presentes las propuestas de C. S. Assadourian así como de una de sus fuentes de inspiración, la teoría de los espacios económicos de François Perroux. Unas y otras forman parte del "fondo común de conocimientos" de los interesados en la circulación mercantil en Hispanoamérica en general, y en particular en los mercados vinculados al Alto Perú; han sido reseñadas muchas veces y razones de espacio no me permiten hacerlo ahora.[112]

Sólo es necesario recordar que C. S. Assadourian, acompañado por Silvia Palomeque (2010), introduce un gran cambio en sus hipótesis sobre las dinámicas del espacio peruano en relación a la formulación primigenia de 1972. La crisis y desestructuración se ubican

[112] En un ensayo en el que sigo el impacto de la obra de C.S. Assadourian, referencio los análisis de sus propuestas, sintetizo las de Fr. Perroux y remito a bibliografía sobre la misma. JUMAR (2014a).

ahora en tiempos de las guerras de independencia. Todo lo apuntado en este texto parece sugerir que para el momento de la creación del Virreinato del Río de la Plata el espacio peruano ya había dejado de existir.

La reforma jurisdiccional de la dominación política de la monarquía española en América del Sur de 1776-1777 podría estar consagrando el reconocimiento de realidades económicas previas y traducir un esfuerzo por orientar el proceso en función de los objetivos de la corona. En realidad, la reforma ya se anuncia en 1767, cuando se crea en Buenos Aires una Contaduría Mayor, que segrega de la jurisdicción del Tribunal Mayor de Cuentas de Lima las provincias de Buenos Aires, Paraguay y Tucumán, ya se anuncia la toma de conciencia en Madrid sobre que esas economías funcionan juntas (MARILUZ URQUIJO, 1951; VACCANI, 2015). Así como en el siglo XVI el espacio peruano coincidía con el Virreinato del Perú, a fines del XVIII se pudo haber hecho coincidir el Virreinato del Río de la Plata con un espacio económico polarizado que se quería potenciar y con la intención de mejor controlar sus flujos. Sería el *espacio económico rioplatense*, con polo económico y político en la región Río de la Plata, que ejerce su atracción a través de sus necesidades de consumo (para su sociedad y para satisfacer las demandas de sus visitantes) y por las acciones del comercio ultramarino. La creación del virreinato rioplatense daría sanción legal a ese desprendimiento del espacio peruano que arrastró consigo al Alto Perú, convertido ahora en satélite, y señalaría la intención de la corona de crear lo que en el lenguaje de Perroux sería un espacio económico de planificación (aunque con fines muy distintos con los que el economista francés de mediados del siglo XX proponía la creación de sus "regiones-plan"), ya que se quiere forzar en dirección del Atlántico y por el complejo portuario rioplatense la circulación de los metales preciosos altoperuanos que aún escapaban al influjo rioplatense, al poner a los distritos mineros bajo el poder político asentado en Buenos Aires. Así, el viejo eje Lima-Potosí, pasa a ser Buenos Aires-Potosí, pero con una diferencia. Buenos Aires no sólo sería la cabecera política de un espacio, sino que también ejerce atracción económica sobre las economías regionales que engloba, a diferencia de Lima en el esquema anterior, que sólo operaba por su función política. La corona no tuvo ni el tiempo ni la capacidad para que esta nueva formación se asentara y el espacio económico rioplatense duró tanto como el Virreinato del Río de la Plata.

Independientemente de ello, la atlantización de varias de las economías regionales es anterior a su traducción en la reforma de la delimitación administrativa del territorio. Como ya lo sugerían los trabajos sobre la segunda mitad del siglo XVII rioplatense. También lo sugieren los datos expuestos en este texto, a través de los cuales se ve cómo diversas economías regionales y a través de diversos circuitos, ya a comienzos del siglo XVIII deben tener fuertes vinculaciones con Río de la Plata y terminan sosteniendo una circulación mercantil que remite al complejo portuario rioplatense una proporción real desconocida de la producción de metales preciosos, no sólo altoperuanos, sino también chilenos, junto con diversas producciones regionales destinadas sobre todo al consumo local rioplatense y a colaborar con el funcionamiento del complejo portuario rioplatense y satisfacer demandas de la corona. Otro dato que emerge es que hay que prestar más atención a la ruta del oeste, que sin negar la importancia de la del norte, se revela más importante de lo que estamos habituados a pensar, y de temprana integración a los flujos por el complejo portuario rioplatense. También, y tal vez sea lo más "novedoso", pensar a la corona como agente dinamizador de las economías regionales hispano-criollas, a través de la redistribución en ellas de la recaudación altoperuana derivada directa o indirectamente de modo mayoritario de la presión sobre las sociedades indígenas. En particular la corona habría tenido un impacto positivo sobre la economía rioplatense, y sin olvidar que la corona genera los mismos tipos de demandas que el comercio a la sociedad regional, lo que dinamiza su economía y los beneficios se distribuyen por todo el espectro social.

Si llegan barcos del comercio al complejo portuario rioplatense es por el negocio de bienes ultramarinos, que se venden mayoritariamente fuera de la región Río de la Plata. La función de pivote es esencial a los intereses locales rioplatenses, y ello explica buena parte de las disputas en política económica luego de la independencia o por qué Buenos Aires entendió que no podía desentenderse de los "trece ranchos" tras la revolución. Como se mencionó, no se justificaba económicamente enviar un barco en lastre al complejo portuario rioplatense para que regresase con derivados bovinos. El crecimiento de las exportaciones de cueros se debe a la disponibilidad de bodegas de los navíos que descargaron bienes, de los navíos del servicio real y los avisos y fragatas-correo. Entiendo que esta realidad basada en la simple operatoria mercantil y los diversos intereses complementarios y contradictorios que entran en relación, también puede llegar a servir

para entender algunas de las opciones políticas de la oligarquía comarcal a lo largo del período, y su fuerza relativa en las negociaciones con la corona.

Tal vez el ritmo creciente de las salidas de cueros por el circuito español se deba en buena medida a la presencia de navíos de guerra y de los avisos/fragatas-correo, ya que las bodegas de los navíos del comercio no habrían alcanzado para mantener el ritmo creciente de las exportaciones pecuarias. De modo que la corona, no sólo estimuló la economía regional mediante los grandes gastos que realizaba en infraestructura[113] o para mantener soldados, tripulaciones y embarcaciones o para estimular la colonización[114], sino también al ofrecer una suerte de "sistema público de transportes" que permitió la exportación de mayores cantidades de cueros que los que podrían haberse llevado los navíos de comercio que visitaron el complejo portuario rioplatense.

Los rioplatenses alojan gustosos a los intereses mercantiles que usan su complejo portuario para operar en los mercados regionales, incluido el suyo. Las demandas de todo tipo que genera su presencia, al igual que las demandas de la corona, hasta pueden explicar una moderada prosperidad generalizada en Río de la Plata al tiempo que los intereses mercantiles encuentran una ruta relativamente segura, económica, salubre y sin mayores peligros de deficiencias logísticas.

Así, intereses mercantiles y locales tienen muchos puntos de complementación, y sólo uno de serio conflicto: el precio al que el comercio ultramarino compra los cueros. Y controlar políticamente ese mercado fue el objetivo principal del cabildo de Buenos Aires durante el período bajo estudio. Más allá de 1778, Nicolás Biangardi (2015) viendo las cosas desde Montevideo propone que en lo esencial, siguen sin variaciones complementariedades y conflictos entre ambos tipos de intereses. Al analizar la circulación, tomo los cueros como un elemento observable del mundo de la producción. Del mismo modo que podría hacerse con cualquier otro bien.[115] Lo que se observa desde ese punto de vista, a través de cómo son los negocios, las negociaciones de precios y condiciones de entrega, el cumplimiento de los contratos, de las políticas del cabildo destinadas a proteger

[113] Como las nunca finalizadas fortificaciones de Montevideo.
[114] BIANGARDI (2012), analiza el costo que tuvo para la Real Hacienda la colonización de Maldonado, del mismo modo que DJENDEREDJIAN (2004), a través de la presentación de los esfuerzos por la colonización de Entre Ríos, deja sospechar que la Corona también invirtió fuertes sumas allí.
[115] Un ejemplo básico: si hacia determinado lugar va mucho añil, por allí se tiñe algo. Así que tal vez valdría la pena investigar qué se tiñe y si por allí se teje, y si se teje, cómo es la producción y lo que revele de la sociedad local.

los intereses de los proveedores, es que los intereses locales vinculados a esa producción controlan la coordenada política local (JUMAR y KRASELSKY, 2007). En algunas coyunturas imponen las reglas al comercio a través del cabildo, y en otras (y sólo con el apoyo de la corona), el comercio lleva las de ganar. En el momento que se detiene el análisis de los datos, y siguiendo a Javier Kraselsky (2011), parece que el cabildo había dejado de ser un canal efectivo para negociar con la corona, no porque esté controlado por los comerciantes, sino por el estado del avance del absolutismo. Se observa que desde mediados del siglo XVIII y con más fuerza en su último cuarto, se está desarrollando un proceso de corporativización de intereses mercantiles y ganaderos, con la creación de estructuras burocráticas y de poder interno sectoriales, que por fuera del cabildo compiten entre sí por tornarse los interlocutores privilegiados del poder real. En los cabildos de Buenos Aires y de Montevideo, los intereses vinculados a la oferta de cueros tienen menos poder que antes para canalizar sus aspiraciones, pero siguen intentándolo, apoyando por ejemplo todas las iniciativas del gremio de hacendados. Hasta llegan a solicitar en 1792, para seguro escándalo de la corte, la creación de la Hermandad de la Mesta en su región. También es posible que en los cabildos se den asociaciones de intereses entre comerciantes locales y productores de cueros, tal vez en muchos casos individuos que en diversa proporción despliegan ambas actividades.

Pero son especulaciones que deberán guiar otras investigaciones. Este texto no puede ir más allá de las posibilidades de descripción y análisis ofrecidas por las series sintetizadas. El resultado es un conjunto de observaciones que proponen una explicación, junto a otras investigaciones de base y la bibliografía disponible, de los canales por los cuales los metales preciosos llegaban al complejo portuario rioplatense y salían de él. También, a través de la observación de la salida de los *frutos* se buscó intuir la extensión de los circuitos y que podría revelar de la región Río de la Plata el comercio de cueros. Las explicaciones que se avanzan, la articulación progresiva de un espacio económico rioplatense desde inicios del siglo XVIII, desprendiéndose del espacio peruano y reforzado por la acción planificadora de la corona en función de sus propios intereses con la creación del Virreinato del Río de la Plata, son, como se anticipó, especulaciones que sé que aún necesitan de más confirmación, por eso se proponen simplemente en tanto que hipótesis de trabajo en elaboración. Lo que sí parece más asentado es que el crecimiento de la economía regional rioplatense data de comienzos del siglo XVIII.

Bibliografía

ACOSTA RODRÍGUEZ, A. GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, A. y VILA VILAR, E. (Coords.) (2003) *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla. Universidad de Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas: Fundación El Monte.

ALONSO ÁLVAREZ, L. (1986) *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*. La Coruña. Xunta de Galicia – Consellería da Presidiencia.

AMARAL, S. (1990) "Comercio libre y economías regionales. San Juan y Mendoza, 1780-1820", *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 27, pp. 1-67.

ARAZOLA CORVERA, Mª J. (1998) *Hombres, barcos y comercio de la ruta Cádiz-Buenos Aires (1737-1757)*. Sevilla. Diputación de Sevilla.

ASSADOURIAN, C. S. (1972) "Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico", *EURE*, Universidad Católica de Chile, 4, pp. 11-23.

ASSADOURIAN, C. S.; PALOMEQUE, S. (2010) "Los circuitos mercantiles del "interior argentino" y sus transformaciones durante la guerra de la independencia (1810-1825)". En BANDIERI, S. (Coord.) *La Historia económica y los procesos de independencia en la América Hispana* (pp. 49-70). Buenos aires. AAHE-Prometeo Libros.

BARBA, E. (1937) *Don Pedro de Cevallos. Gobernador de Buenos Aires y virrey del Río de la Plata*. Biblioteca Humanidades, Tomo XIX. La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.

BARBA, E. (1980) "Sobre el contrabando de Colonia del Sacramento", *Investigaciones y Ensayos*, 28, enero-junio, p. 57-76.

BARBA, F. E. (2005) "Algo más sobre el fracaso los derechos diferenciales", *Investigaciones y Ensayos*, 55, pp. 41-49.

BENIGNO, F. (2000) "Volver a pensar la crisis del siglo XVII". En BENIGNO, F. *Espejos de la revolución. Conflicto e identidad política en la Europa Moderna* (pp. 47-70). Barcelona. Crítica.

BENTANCUR, A. A. (1997-1998) *El puerto colonial de Montevideo*. 2 tomos. Montevideo. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.

BIANGARDI, N. (2012) *Poblamiento, crecimiento económico y poderes locales en un área de la región Río de la Plata. Maldonado, 1755-1814*. (Tesis de Maestría en Historia). Universidad Nacional de Tres de Febrero. Caseros (Argentina).

BIANGARDI, N. (2015) *Expansión territorial, producción ganadera y relaciones de poder en la región Río de la Plata. Montevideo y Maldonado a fines del siglo XVIII*. (Tesis de Doctorado en Historia).Universidad Nacional de La Plata. La Plata (Argentina).

BORUCKI, A. (diciembre, 2015) 250 años de tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata. De la fundación de Buenos Aires a los 'colonos' africanos de Montevideo, 1585-1835. Trabajo presentado en *6tas Jornadas de Historia Económica*, Asociación Uruguaya de Historia Económica. Montevideo, Uruguay.

CAMARDA, M. (2015) *La región Río de la Plata y el comercio ultramarino durante las últimas décadas del siglo XVIII: actores, circulación comercial y mercancías*. (Tesis de Doctorado en Historia). Universidad Nacional de La Plata. La Plata (Argentina).

CANABRAVA, A. Piffer ([1944]1984) *O comércio português no Rio da Prata, 1580-1640*. 1ª ed. 1944. Belo Horizonte. Ed. Itaiaia.

CARDIM, P.; HERZOG, T.; RUIZ IBÁÑEZ, J. J. (Eds.) (2012) *Polycentric Monarchies. How did early modern Spain and Portugal achieve and maintain a global hegemony?* Brighton & Eastbourne (Gran Bretaña). Sussex Academic Press.

CASALS, Á. (2013) “La crisis del siglo XVII: ¿de imprescindible a inexistente?”, *Vínculos de historia*, 2, http://vinculosdehistoria.com/index.php/vinculos/issue/view/3/showToc Fecha de consulta 10 de septiembre de 2016.

CAULA, E. (2014) *Mercaderes de mar y tierra. Negocios, familia y poder de los vascos en el Río de la Plata*. Rosario (Argentina). Humanidades y Artes Ediciones.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, G. (1946) “Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del virreinato del Plata”, *Anuario de Estudios Americanos*, III, pp. 667-874.

CHAUNU, H. y P. (1955-1960) *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*. VIII tomos. París. S. E. V. P. E. N.

CRESPO SOLANA, A. (1998) “Los registros destino a Buenos Aires del comerciante Andrés Martínez de Murguía (1717-1730)”, *Estudios de la Universidad de Cádiz ofrecidos a la memoria del profesor Barulio Justel Calabozo*. Separata. Cádiz. Universidad de Cádiz.

DAHLGREN, E. W. (1905) “Le Comte Jérôme de Pontchartrain et les armateurs de Saint-Malo (1712-1715)”, *Revue Historique*, 88, 2, pp. 225-263.

DAHLGREN, E. W. (1907) *Voyages français à destination de la mer du sud avant Bougainville (1695-1749)*. Separata. *Nouvelles Archives des Missions Scientifiques*, XIV.

DAHLGREN, E. W. (1909) *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l’Océan pacifique (commencement du XVIII*e *siècle)*. T. I: Le commerce de la Mer du Sud jusqu’à la Paix d’Utrecht [único publicado]. París. H. Champion.

DELUMEAU, J. (1959) “Le Commerce malouin à la fin du XVIIe siècle”, *Annales de Bretagne*, 3, 66, pp. 263-286.

DÍAZ BLANCO, J. M. (2012) *Así trocaste tu gloria, Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*. Valladolid/Madrid. Instituto Universitario de Simancas/Marcial Pons Editor.

DI STEFANO, R. (2004) *El púlpito y la plaza. Clero, sociedad y política de la monarquía católica a la república rosista*. Buenos Aires. Siglo XXI Editores Argentina.

DJENDEREDJIAN, J. (2004) *Economía y sociedad en la Arcadia criolla. Formación y desarrollo de una sociedad de frontera en Entre Ríos, 1750-1820*. (Tesis de Doctorado en Historia). Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires.

ELLIOTT, J. H. (1992) “A Europe of composite monarchies”, *Past and Present*, 137, 1, pp. 48-71.

FISHER, J. R. (1992) *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*. Madrid. Mapfre.

FISHER, J. R. (1993) *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*. Estudios de Historia Económica #27. Madrid. Banco de España.

GARAVAGLIA, J. C. (2005) “La cuestión colonial”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Debates, http://nuevomundo.revues.org/441 Fecha de consulta 9 de septiembre de 2016.

GARAVAGLIA, J. C.; MARCHENA, J. (2005) *América Latina de los orígenes a la independencia*. 2 Vols. Barcelona. Crítica.

GARCÍA FUENTES, L. (1980) *El comercio español con América (1650-1700)*. Sevilla. Escuela de Estudios Hispano-Americanos.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. (1976) *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial bajo el monopolio gaditano*. 2 tomos. Sevilla. Escuela de Estudios Hispano-Americanos.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. (1996) “Las remesas de metales preciosos americanos en el siglo XVIII: una aritmética controvertida”, *Hispania*, LVI/1, 192, pp. 203-266.

GARDNER SORSBY, V. (1975). *British Trade with Spanish America under the Asiento, 1713-1740*. (Tesis de Doctorado en Historia). University of London. Londres.

GELMAN, J. (1983). *Économie et Administration locale dans le Rio de la Plata du XVII^e siècle*. (Tesis de Doctorado). École des Hautes Études en Sciences Sociales. París.

GELMAN, J. (1996) *De mercanchifle a gran comerciante: los caminos del ascenso en el Río de la Plata colonial*. Sevilla. Universidad Nacional de Andalucía.

GELMAN, J.; MORAES, Mª I. (2014) “Las reformas borbónicas y las economías rioplatenses: cambio y continuidad”. En GELMAN, J.; LLOPIS, E.; MARICHAL, C. (Coordinadores) *Iberoamérica y España antes de las independencias, 1700-1820: crecimiento, reformas y crisis* (pp. 31-74). Ciudad de México. Instituto de Investigaciones “Dr. José María Luis Mora”.

GIRARD, A. (1932) *Le Commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg. Contribution à l’étude du commerce étranger en Espagne aux XVI^e et XVII^e siècles*. E. de Brocard.

GLOËL, M. (2014) “Las monarquías compuestas en la época moderna: concepto y ejemplos”, *Universum*, 2, 29, diciembre, pp. 83-97.

HALPERIN DONGHI, T. (1972) *Revolución y guerra. Formación de una élite dirigente en la Argentina criolla*. Buenos Aires. Siglo XXI.

HAMILTON, E. J. ([1934]1975) “El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501- 1650”. 1ª ed. en inglés 1934. Barcelona. Ariel.

HARARI, F. (2002). “El busca del sujeto de la Revolución de Mayo: las vaquerías en Buenos Aires a comienzos del siglo XVIII”, *Razón y Revolución*, 10, primavera, http://www.razonyrevolucion.org/textos/revryr/Revmayo/ryr10-03-Harari.pdf Fecha de consulta 10 de septiembre de 2016.

JUMAR, F. ([2002]2010) *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. 2da. ed. aumentada. 1ª ed. electrónica. La Plata. UNLP, http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.364/te.364.pdf Fecha de consulta 10 de septiembre de 2016.

JUMAR, F. (2000) “Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778”. (Tesis de Doctorado). École des Hautes Études en Sciences Sociales. París.

JUMAR, F. (julio, 2003) Uno del montón: Juan de Eguía, vecino y del comercio de Buenos Aires. Siglo XVIII. Trabajo presentado en *III Jornadas de Historia Económica*, Asociación Uruguaya de Historia Económica. Montevideo.

JUMAR, F. (2004a) “El comercio atlántico del Río de la Plata, 1680-1777. El circuito legal español. Las fuentes utilizadas y su tratamiento”, *América Latina en la Historia Económica. Boletín de fuentes*, 21, enero-junio, pp. 11-35.

JUMAR, F. (2004b) “El precio de la fidelidad. La Guerra de Sucesión en el Río de la Plata, los intereses locales y el campo Borbón”. En MOLINIÉ, A.; MERLE, A. (Dirs.) *L’Espagne et ses guerres. De la fin de la Reconquête aux guerres de l’Indépendance* (pp. 203-236). París. Presses de l’Université Paris – Sorbonne.

JUMAR, F. (septiembre, 2008) El primer *boom* de la exportación de cueros y la sociedad local. Río de la Plata. Fines del siglo XVII, comienzos del siglo XVIII. Trabajo presentado en *XXI Jornadas de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia Económica/Universidad Nacional de Tres de Febrero. Caseros (Argentina).

JUMAR, F. (2011) “Comerciantes en Río de la Plata pre-virreinal. El caso de Domingo de Basavilbaso”, *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 11, pp. 207-241.

JUMAR, F. (2012) “La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen”. En FRADKIN, R. O. (Dir.) *Historia de la Provincia de Buenos Aires* (pp. 124-157). Tomo II. Buenos Aires, Argentina. Universidad Pedagógica de la Provincia de Buenos Aires / EDHASA.

JUMAR, F. (2013) “Fuentes y métodos para la elaboración de estudios macroanalíticos sobre el comercio hispanoamericano durante el Antiguo Régimen”. En WEISSEL, M. (Editor) *Temas de patrimonio cultural Nº 30: Argentina de puertos* (pp. 57-77). Buenos Aires. Ministerio de Cultura - Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico-Cultural.

JUMAR, F. (2014a) “El *espacio colonial peruano* en la historiografía sobre circulación mercantil”, *História Ecônomica & História de Empresas*, 17, 2, pp. 475-534, http://www.revistaabphe.uff.br/index.php?journal=rabphe&page=article&op=view&path%5B%5D=295 Fecha de consulta 16 de septiembre de 2016.

JUMAR, F. (octubre, 2014b) Textiles y accesorios de indumentaria redistribuidos desde en Buenos Aires entre 1779-1783. Trabajo presentado en *XXIV Jornadas de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia Económica/Universidad Nacional de Rosario. Rosario (Argentina).

JUMAR, F. (julio, 2016) Abogados y negocios. Las relaciones entre Río de la Plata y el Alto Perú reveladas por la correspondencia entre Francisco de Prieto y Pulido y Juan Antonio Ruiz Tagle, 1768-1798. Trabajo presentado en *V Congreso Latinoamericano de Historia Económica*, Universidade de São Paulo. São Paulo.

JUMAR, F.; BIANGARDI, N. (2014) “La conjunción entre espacio económico y territorialidad. Río de la Plata. Siglo XVIII”. En RICHARD-JORBA, R.; BONAUDO, M. (Coords.) *Investigaciones regionales. Enfoques para la Historia, Siglos XVIII-XX* (pp. 75-91). La Plata (Argentina). FaHCE-UNLP.

JUMAR, F.; BIANGARDI, N.; BOZZO, J.; ORLOWSKI, S.; QUERZOLI, R.; SANDRÍN, Mª E. (2006) “El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”, *Anuario IEHS*, 21, pp. 235-254.

JUMAR, F.; KRASELSKY, J. (2007) “Las esferas del poder. Hacendados y comerciantes ante los cambios de la segunda mitad del siglo XVIII”, *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 7, pp. 31-58.

JUMAR, F.; SANDRÍN, Mª E.; BIANGARDI, N.; BOGOSIAN. R.; ERRECART. Mª C.; JARDÓN. Mª L.; JAURY, J. P.; PEDROSA, P.; QUERZOLI, R.; TAPPATÁ, J. (2009) “La circulación mercantil revelada por las guías de aduana de Buenos Aires, 1779-1783” En MATEO, J. A.; NIETO, A. (Compiladores) *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales* (pp. 21-34). Mar del Plata (Argentina). Ediciones GESMar-UNMdP.

JUMAR, F.; PAREDES, I. (2008) “El comercio intrarregional en el complejo portuario rioplatense: el contrabando visto a través de los comisos, 1693-1777”, *América Latina en la Historia Económica*, 29, enero-junio, pp. 33-99.

JUMAR, F.; SANDRÍN, Mª E. (2015) “El gasto público como dinamizador de la economía local. Río de la Plata, en la primera mitad del siglo XVIII”. En SÁNCHEZ SANTIRÓ, E. (Coordinador) *El gasto público en los Imperios Ibéricos, siglo XVIII* (pp. 205-272). México. Instituto Mora.

KRASELSKY, J. (2011) *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 en Historia). Universidad Nacional de La Plata. La Plata (Argentina).

LE CORRE, A. (1958) “Le grand commerce malouin”, *Annales de Bretagne*, 3, 65, pp. 275-331.

LEVENE, R. ([1927-1928]1952) *Investigaciones acerca de la historia económica del virreinato del Plata*. 2 tomos. 1ª ed. 1927-1928. Segunda edición corregida y ampliada. Buenos Aires. El Ateneo.

LYNCH, J. (1991) *El siglo XVIII*. Historia de España, XII. Barcelona. Crítica.

MALAMUD RIKLES, C. (1986) *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Cádiz. Diputación Provincial.

MARILUZ URQUIJO, J. Mª (1981) *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochescos de compañías de comercio*. Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires.

MARILUZ URQUIJO, J. Mª ([1955]1987) *El Virreinato del Río de la Plata en la época del Marqués de Avilés (1799-1801)*. 1ª ed. 1955. 2ª edición. Buenos Aires. Plus Ultra.

MARILUZ URQUIJO, J. Mª (1951) “El Tribunal Mayor y Audiencia Real de Cuentas de Buenos Aires”. *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales*. Separata, VI, 23.

MARILUZ URQUIJO, J. Mª (1988) “Estudio preliminar. Clima intelectual rioplatense de mediados del setecientos. Los límites del poder real.” En MAZIEL, J. B. *De la Justicia del Tratado de Límites de 1750* (pp. 15-55). Buenos Aires. Academia Nacional de la Historia.

MARILUZ URQUIJO, J. Mª (2003) “Catálogo de los buques llegados al Río de la Plata (1700-1775)”, *Temas de historia argentina y americana*, 2, enero-julio, pp. 95-158.

MENDOZA, E. (1984) *Le trafic commercial entre la France et le Río de la Plata pendant la Guerre de la Succession d’Espagne (1700-1713)*. Memoria de Maîtrise d’Histoire. Université de Paris VIII. París.

MITRE, B. ([1856]1887). *Historia de Belgrano y de la Independencia argentina*. 1ª ed. 1856. 4ta ed. definitiva. 3 tomos. Buenos Aires. Editorial Félix Lajouane.

MORINEAU, M. (1966) *Jauges et méthodes de jauge anciennes et modernes*. Cahiers des Annales, 24. París. Librairie Armand Collin.

MORINEAU, M. (1985) *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI^{e}-XVIII^{e} siècles)*. Paris/Londres. Éditions de la Maison des Sciences de l’Homme: Cambridge University Press.

MORINEAU, M. (2001) “Tonnage et cargaison. Codicille à une étude de la Carrera de Indias”, *Revue belge de philologie et d’histoire*, 79, 4, pp. 1159-1211.

MORINEAU, M. (2006) “Le système atlantique au péril de l’histoire”, *Jahbuch für Geschichte Lateiamerikas*, 43, pp. 301-316.

MOUTOUKIAS, Z. (1983) *Le Río de la Plata et l’espace péruvien au XVII^{e} siècle : commerce et contrebande par Buenos Aires*. (Tesis de Doctorado). École des Hautes Études en Sciences Sociales. París.

MOUTOUKIAS, Z. (1995) “El crecimiento en una economía colonial de Antiguo Régimen: reformismo y sector externo en el Río de la Plata (1760-1796)”, *Arquivos*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, pp. 771-813.

PALOMEQUE, S. (2006) “Circuitos mercantiles de San Juan, Mendoza y San Luis. Relaciones con el 'interior argentino', Chile y el Pacífico sur (1800-1810)”, *Anuario IEHS*, 21, pp. 255-281.

PAREDES, I. (1996) “Comercio y contrabando entre Colonia del Sacramento y Buenos Aires en el período 1739-1762”. (Tesis de Licenciatura en Historia). Universidad Nacional de Luján. Luján (Argentina).

PAREDES, I. (abril. 2001a) Comerciantes lusitanos en el Reyno de Chile. Siglo XVIII. Trabajo presentado en *IV Congreso chileno-argentino de estudios históricos e integración cultural*. Valparaíso (Chile).

PAREDES, I. (octubre, 2001b) La dinámica ruta Buenos Aires-Chile. Siglo XVIII. Trabajo presentado en *V Seminario argentino-chileno de humanidades, ambiente y relaciones internacionales*. Mendoza (Argentina).

PAREDES, I. (2002) “La ficción del monopolio. La ruta rioplatense a Chile y Lima a mediados del siglo XVIII”. En JUMAR, F. (Ed.) *Mercantilismo y comercio en el mundo ibérico* (pp. 81-104). Serie “Documentos de Trabajo” # 2. Buenos Aires. UADE.

PAREDES, I. (julio, 2003) Caminos y productos del contrabando hormiga. (Colonia del Sacramento y Buenos Aires a mediados del siglo XVIII). Trabajo presentado en *Terceras Jornadas de Historia Económica*, Asociación Uruguaya de Historia Económica. Montevideo.

PAUCKE, F. S.J. ([1777-1780]1942-1944) *Hacia allá y para acá. Una estada entre los indios mocobíes, 1747-1767*. Manuscrito fechado entre 1773 y 1780. 4 vols. Traducción de Edmundo Wernicke. Tucumán/Buenos Aires. Universidad Nacional de Tucumán-Instituto de Antropología/Institución Cultural Argentino-Germana.

PÉREZ HERRERO, P. (1992) *Comercio y mercados en América Latina colonial*. Madrid. Mapfre.

PÉREZ, O. (1996) “Tipos de producción ganadera en el Río de la Plata Colonial. La estancia de alzados”. En AZCUY AMEGHINO, E. et al. *Poder terrateniente, relaciones de producción y orden colonial* (pp. 151-184). Buenos Aires. Fernando García Cambeiro ed.

PRADO, F. (2015) *Edge of Empire. Atlantic network and revolution in Bourbon Río de la Plata*. Oakland (EEUU). University of California Press.

RAVIGNANI, E. (1929) “Los conflictos hispano-lusitanos en la Banda Oriental y la fundación de Montevideo”, *Vervum*, XIII, 72, junio, pp. 77-83.

RAVIGNANI, E. (1940) “El Virreinato del Río de la Plata (1776-1810)”. En LEVENE, R. (Dir. Gral.) *Historia de la Nación Argentina (Desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862)* (Tomo IV, 1ª sección, pp. 33-305). Buenos Aires. El Ateneo.

ROMAN, A. (2001) *Saint-Malo au temps des négriers*. París. Karthala.

ROMANO, R. (1993) *Coyunturas opuestas: la crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*. México. El Colegio de México: Fondo de Cultura Económica.

ROMANO, R. (2004) *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano. Siglos XVI-XVIII*. México. El Colegio de México: Fideicomiso Historia de las Américas: Fondo de Cultura Económica.

RUSSELL, C.; GALLEGO, J. A. (Dirs.) (1996) *Las monarquías del Antiguo Régimen, ¿monarquías compuestas?* Madrid. Editorial Complutense.

SAGUIER, E. (1982) *The Uneven Incorporation of Buenos Aires into World Trade Early in the Seventeenth Century (1602-42). The Impact of Commercial Capitalism under the Iberian Mercantilism of the Hapsburgs*. Tesis de Doctorado en Historia). Washington University. St. Louis (EEUU).

SANDRÍN, Mª E. (2011) *Bizcocheras, lancheros y demás… Los estímulos económicos de la guerra para los sectores medios y bajos del complejo portuario rioplatense, 1735-1737*. Madrid. Editorial Académica Española.

SANDRÍN, Mª E. (2016) *La demanda de bienes y servicios para la Corona y la navegación ultramarina en el complejo portuario rioplatense y la dinamización de la economía regional, 1680-1810*. (Tesis de Doctorado en Historia). Universidad Nacional de La Plata. La Plata (Argentina).

SCHLEZ, M. M. (2014) *Los circuitos comerciales tardo-coloniales. El caso de un comerciante monopolista: Diego de Agüero (1770-1820)*. (Tesis de Doctorado en Historia). Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires.

SILVA, H. A. (1970/1971) “La grasa y el sebo: dos elementos vitales para la colonia; Buenos Aires en la primera mitad del siglo XVIII”, *Revista de Historia Americana y Argentina*, Universidad Nacional de Cuyo, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Historia, Mendoza (Argentina), 8-15/16, pp. 39-53.

SILVA, H. A. (1984a) “Consideraciones sobre el comercio ilícito en el Río de la Plata”, *Cuadernos del Sur*, 17, enero-diciembre, pp. 101-116.

SILVA, H. A. (1984b) “Hamburgo y el Río de la Plata. Vinculaciones económicas a fines de la época colonial”, *Jahrbuch für Geschichte von Stäat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 21, pp. 189-209.

SILVA, H. A. (1993) *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*. Estudios de Historia Económica, 23. Madrid. Banco de España.

SILVA, H. A. (1994) “La estructuración del comercio y la navegación desde el Río de la Plata a Cuba”, *Anuario de Estudios Americanos,* LI-2, pp. 61-73.

SOCOLOW, S. ([1978]1988) *Los mercaderes del Buenos Aires virreinal. Familia y Comercio*. 1ª ed. en inglés 1978. Buenos Aires. Ed. de la Flor.

SORS DE TRICERRI, G. ([1933]2003) *El Puerto de la Ensenada de Barragán, 1727-1810*. 1º ed. en 1933. La Plata. AHPBA.

SOTO, E. (2003) “Fuentes para la historia de la acuñación en Chile, 1749-1817”, *América Latina en la Historia Económica*, enero-junio, pp. 32-42.

SOVARZO, J. (diciembre, 2015) La región cordillerana. Producción y vértice de economías suramericanas a finales del siglo XVIII. Trabajo presentado en *6tas Jornadas de Historia Económica,* Asociación Uruguaya de Historia Económica. Montevideo.

STUDER, E. F. S. de ([1958]1984) *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. 1ª ed. 1958. Buenos Aires. Libros de Hispanoamérica.

TERNAVASIO, M. (2009) *Historia de la Argentina, 1806-1852*. Buenos Aires. Siglo Veintiuno Editores.

TORRE REVELLO, J. (1940) “La Colonia del Sacramento”. En LEVENE, R. (Dir. Gral.) *Historia de la Nación Argentina (Desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862)* (Tomo IV, 1ª sección, pp. 541-556). Buenos Aires. El Ateneo.

TORRE REVELLO, J. (1963) “Los Navíos de Registro en el Río de la Plata. 1500-1700”, *Boletín de la Academia Nacional de la Historia* (Argentina), XXXIV, 2, pp. 529-559.

TORRES SÁNCHEZ, R. (Editor) (2007) *War, State and Development. Fiscal-military States in the Eighteenth Century*. Pamplona. Eunsa.

TORRES SÁNCHEZ, R. (2013) *El precio de la Guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*. Madrid. Marcial Pons.

VACCANI, Mª E. (2015) “Fiscalidad en el Antiguo Régimen. Indagaciones en torno a la estructura fiscal del Virreinato del Río de la Plata. El caso de la Real Aduana de Buenos Aires, 1776-1810”. En SANDRÍN, Mª E.; BIANGARDI, N. (Comps.) *Los espacios portuarios, un lugar de encuentro entre disciplinas* (pp. 268-283). La Plata (Argentina). Universidad Nacional de La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.