

Circulación ultramarina de navíos del Complejo Portuario Rioplatense (1779-1806)

Maximiliano Camarda

Universidad Nacional de Mar del Plata / CONICET (Argentina)
maximilianocamarda@hotmail.com

Cita sugerida: Camarda, M. (2013). Circulación ultramarina de navíos del Complejo Portuario Rioplatense (1779-1806). Anuario del Instituto de Historia Argentina, (13). Recuperado de <http://www.anuarioiha.fahce.unlp.edu.ar/article/view/IHAn13a02>.

Resumen

El objetivo de este artículo es analizar las transformaciones del comercio ultramarino del complejo portuario rioplatense durante las últimas décadas del siglo XVIII a partir de la circulación de navíos. Para ello se considerará el número de navíos, su destino y el tipo de embarcación.

Palabras clave: Comercio ultramarino; Complejo portuario rioplatense; Siglo XVIII.

Traffic ultramarine of ships from the complejo portuario rioplatense, 1779- 1806

Abstract

The target of this paper is to analyze the changes in the overseas trade of the *complejo portuario rioplatense* in the last decades of the eighteenth century from the movement of ships. For this, we consider the number of ships, destination and type of boat.

Keywords: Trade ultramarine; Complejo portuario rioplatense; XVIII century.

I. Introducción

Las investigaciones sobre la circulación de navíos durante el siglo XVIII en los puertos de Montevideo y Buenos Aires constituyen un tema de largo desarrollo historiográfico. Ya Bartolomé Mitre, en *La Historia de Belgrano*, planteaba que a partir de 1783 comenzó el apogeo comercial y Buenos Aires se convirtió en el gran mercado de una parte de la América Meridional, ya que el Alto y, Bajo Perú, Chile, el Paraguay y las provincias del interior le enviaban sus ricos productos, que exportaba a la par de los suyos. A su vez, por la misma puerta se introducían los cargamentos que llegaban de Cádiz, Barcelona, Málaga, Santander, Vigo, Gijón, Sanlúcar, La Habana, Lima, Guayaquil y Guinea, a la par que el asiento de negros de los ingleses contribuía por su parte a alimentar esa doble corriente¹.

También Mitre señaló que las mercancías “del país”, que eran las mercancías producidas a nivel regional, estuvieron presentes a partir de la exportación de cueros al pelo y, en menor medida, de lanas de carnero. La fundamentación de sus formulaciones se basa en datos que aporta de los años 1792 a 1795 sobre los navíos que entraron y salieron del puerto de Buenos Aires y las cifras totales del comercio. Este trabajo pionero, que sentó las bases de los estudios posteriores, establece el crecimiento de la llegada de navíos a partir del Reglamento de Libre Comercio (efectivizado a partir de la paz con Inglaterra en 1783).

Gran parte de los trabajos orientados al comercio continuaron esta piedra fundacional de Mitre desde distintas perspectivas. Por un lado, están aquellos que se dedicaron a analizar las características de la economía de la Región Río de la Plata, que acrecentaron esta perspectiva debido a que su preocupación fue establecer si hubo un incremento en la cantidad de navíos que llegaron a partir del reglamento de comercio libre. Lo hicieron utilizando notas sueltas y relatos de viajeros que estimaron parcialmente sus características². En líneas generales, estos trabajos plantearon que el cambio institucional que afectó a la economía fue el disparador del incremento

del número de navíos.

Por otro lado, se encuentran estudios sistemáticos del comercio a partir de diferentes fuentes (fiscales, registros o partidas de navíos) con el objetivo de establecer la dinámica comercial del período pero tomando un recorte reducido en el tiempo o sólo un puerto de salida.³ Estas investigaciones, junto a otras que no se centraron explícitamente en el comercio ultramarino o en el período de nuestro estudio, dan cuenta de un crecimiento previo al Reglamento.⁴

El objetivo de este trabajo es establecer las transformaciones del comercio ultramarino. Para ello, la atención estará puesta en analizar la circulación de navíos que llegaron al y partieron del Complejo Portuario Rioplatense, sus destinos y características. En la primera parte, se abordarán los antecedentes teniendo en cuenta las transformaciones producidas entre los años 1680 y 1806, con el fin de construir una periodización de los circuitos ultramarinos y la cantidad de navíos llegados. En segundo lugar, nos adentraremos en el período específico de nuestro análisis con el objetivo de responder en qué medida las transformaciones institucionales impactaron en las transformaciones de los circuitos ultramarinos y cuáles fueron sus causas.

Para reconstruir la circulación de navíos en el período previo al de nuestro análisis nos basamos en la tesis doctoral de Fernando Jumar, quien reconstruyó la salida de navíos a partir del estudio de las licencias de embarque y los registros de aquellos.⁵

A partir de 1779, y hasta 1806, se utilizó como fuente principal el epistolario periódico entre el Gobernador de Montevideo y el Virrey. En el mismo se especificaban los navíos que se aproximaron al Río de la Plata desde Maldonado, lugar donde se acercaban los navíos a la costa y se establecía un primer contacto entre las autoridades y el capitán de la embarcación. Una vez que se realizaba este primer contacto, la embarcación echaba ancla en alguna parte del Río de la Plata, generalmente cercana a Montevideo por las facilidades de fondeo que una mayor cercanía a la ciudad le permitía. Por este motivo, los datos que se introdujeron a partir de 1779 son de los navíos de entrada, ya que la salida dependía del lugar en donde se encontraba el barco, el cual era registrado por un funcionario de Montevideo o uno de Buenos Aires solo dependiendo de esta variable.

Por lo tanto, los datos que se pueden extraer del epistolario entre el Gobernador de Montevideo y el Virrey dan cuenta de los navíos registrados en Montevideo y no en Buenos Aires. Dado que aún no se han encontrado documentos que permitan reconstruir la salida de barcos desde Buenos Aires, optamos por elaborar la entrada de navíos.

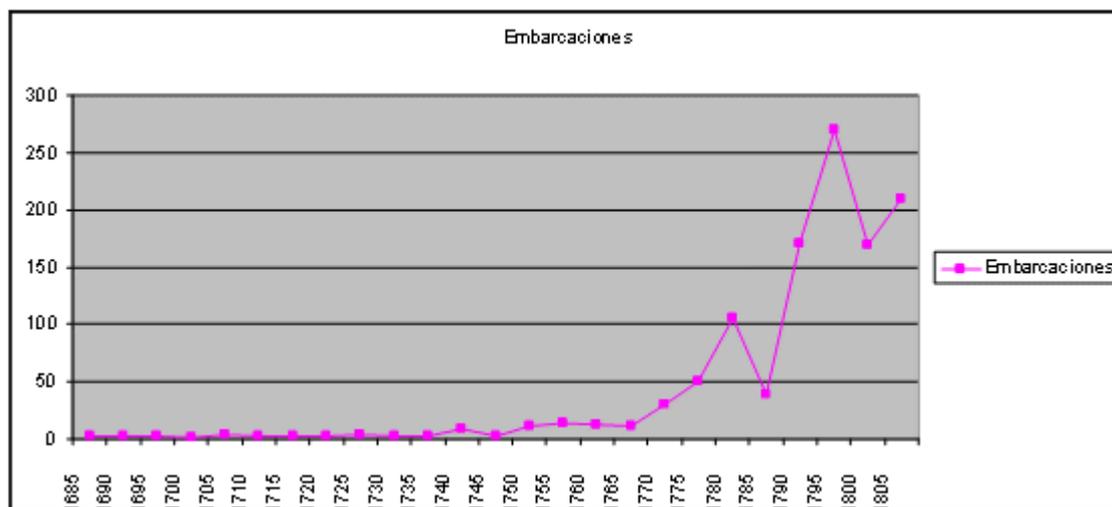
Además, para analizar la circulación de navíos llegados al puerto de Barcelona se utilizaron los datos aportados por el Diario de Barcelona que se encuentran en el Arxiu de la Ciutat de Barcelona. Entre los apartados centrales de esta publicación diaria, cuyo origen se remonta a 1794 y que perdura hasta 1808 en forma interrumpida, hay uno dedicado a sistematizar los barcos que entraron y salieron del puerto de Barcelona, su nombre, puerto de partida y/o llegada, carga a la venta y patrón/capitán.

II- La circulación de navíos entre el Complejo Portuario Rioplatense y la península española 1680- 1806

Durante el siglo XVIII se produjeron distintas transformaciones en el comercio ultramarino que se vieron reflejadas en las diversas reglamentaciones institucionales que las acompañaron. Fernando Jumar establece que los cambios que se produjeron en las últimas décadas del siglo XVII a partir de la llegada de los portugueses a la Banda Oriental en 1683, los efectos de la Guerra de Sucesión y el establecimiento de la South Sea Company (cuyo primer navío arribó en 1715) provocaron un proceso de comercio ascendente durante el siglo XVIII, que permitió la conformación y florecimiento del Complejo Portuario Rioplatense.

La circulación de navíos durante el período de crecimiento que se dio a partir de las últimas décadas del siglo XVII y que perduró hasta la primera década del siglo XIX consta de dos períodos. El primero está marcado por el sistema de Flotas y Galeones, el establecimiento de la South Sea Company y el asentamiento de los portugueses en Colonia. Y una segunda etapa, a partir de 1760 aproximadamente, marcada por una aceleración del crecimiento de la entrada de las embarcaciones, el incremento de los navíos de registros, el ingreso de distintos puertos de la península española y los buques neutrales.

[Gráfico 1](#): Entrada y salida de navíos del Complejo Portuario Rioplatense



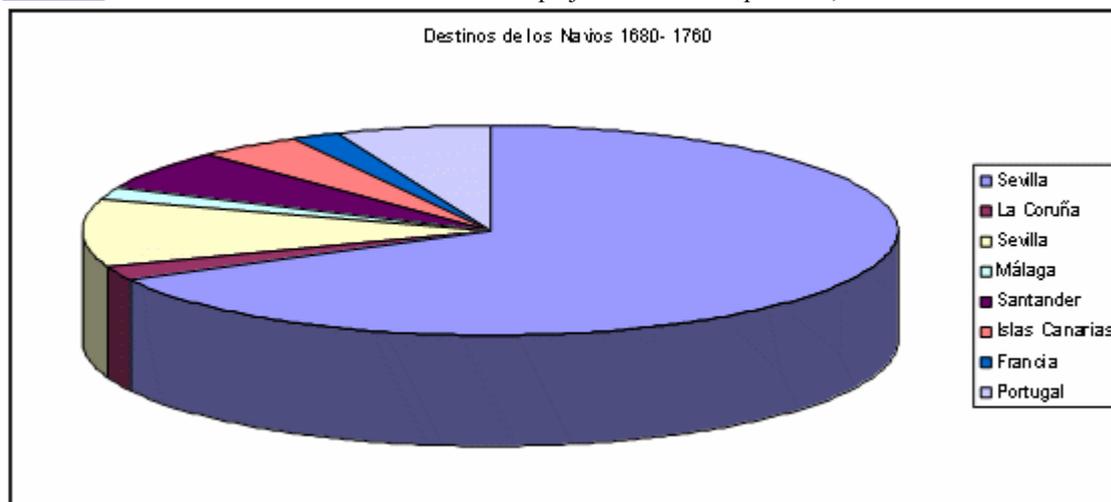
Fuentes: Elaboración propia a partir de los datos de Jumar, Fernando. *Le commerce atlantique au Río de la Plata 1680-1778*. Tesis de doctorado, École des Hautes Études Sciences Sociales, París, 2000. 2 Vols. Y a partir de 1779: AGN Sala IX 02-03-03; 02-03-04; 02-03-05; 02-03-06; 02-03-07; 02-04-01;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

Como se puede observar en el [gráfico 1](#), la llegada y salida de los navíos legales comenzó a incrementarse en forma acelerada durante la década de 1760 y no volvió a bajar de estas cifras durante el resto del período estudiado. Sin analizar la legalidad o ilegalidad de los navíos (de bandera francesa, holandesa, portuguesa e inglesa), la cuestión es responder por qué se produjo este crecimiento sostenido en relación con la cantidad de navíos de bandera española que arribaron a esas costas.

El sistema de comercio y navegación que se estableció durante el siglo XVII fue el de “Flotas y Galeones”, que consistía en el arribo regular a algunos puertos americanos habilitados (Portobelo, Veracruz y La Habana) de una flota de navíos mercantes junto a galeones de guerra destinados a proteger las mercancías y la plata. La llegada de navíos al Complejo Portuario Rioplatense se produjo a partir de las llamadas “arribadas forzosas”, los navíos de registro y los asientos. Las arribadas forzosas fueron una práctica habitual en la cual el Capitán del navío daba aviso, a las autoridades del puerto más cercano, de la necesidad de desviar el rumbo establecido y de atracar en sus costas. Una vez que se autorizaba el acercamiento al puerto, pedía comerciar ciertas mercancías; una vez solucionado el desperfecto, continuaba con el camino ya establecido.

Como se puede observar en el [gráfico 2](#), durante el período que va desde 1680 a 1760 la mayor parte de los navíos partieron al puerto de Cádiz, como marcaba la regularidad institucional, y se produjo un cambio a partir de la década del sesenta debido al florecimiento de distintas dinámicas económicas que fueron acompañadas por transformaciones institucionales.

Gráfico 2: Destinos de los navíos salidos del Complejo Portuario Rioplatense, 1680-1760



Fuentes: Elaboración propia a partir de los datos de Jumar, Fernando. *Le commerce atlantique au Río de la Plata 1680-1778*. Tesis de doctorado, École des Hautes Études Sciences Sociales, París, 2000. 2 Vols.

A partir de la década del sesenta se produjo un primer proceso de transformaciones institucionales que afectaron directamente el comercio ultramarino del Complejo Portuario Rioplatense. En 1764 se creó un servicio regular de Correos Marítimos: “Cada mes debía salir un navío de “aviso” hacia la América septentrional, y cada dos meses otro para la meridional. Tres años mas tarde, el servicio se hacia extensivo a Buenos Aires con frecuencia de cuatro navíos anuales”⁶. En forma casi paralela, en 1765, se decretó el comercio libre de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Isla Margarita y Trinidad, entre ellos y con los puertos de Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón. Además, en 1774 y en 1776 se promulgaron Reales Órdenes que permitieron el comercio entre las distintas regiones de América.

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

“...de San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, y de Monte- Chisti en la Isla Española; Santiago de Cuba, y la Habana en la Isla de Cuba; las dos de Margarita, y Trinidad; Campeche en la provincia de Yucatán; el Golfo de Santo Tomás de Castilla, y el Puerto de Omoa en el Reino de Guatemala; Cartagena, Santa Marta, Río de el hacha, Portobelo, y Chagre en el destino de Santa Fe, y Tierra Firme;...Montevideo, y Buenos Ayres en el Río de la Plata; Valparaíso, y la Concepción en el Reino de Chile; y los Arica, Callao, y Guayaquil en el Reino del Perú y Costas de la Mar del Sur.”⁷

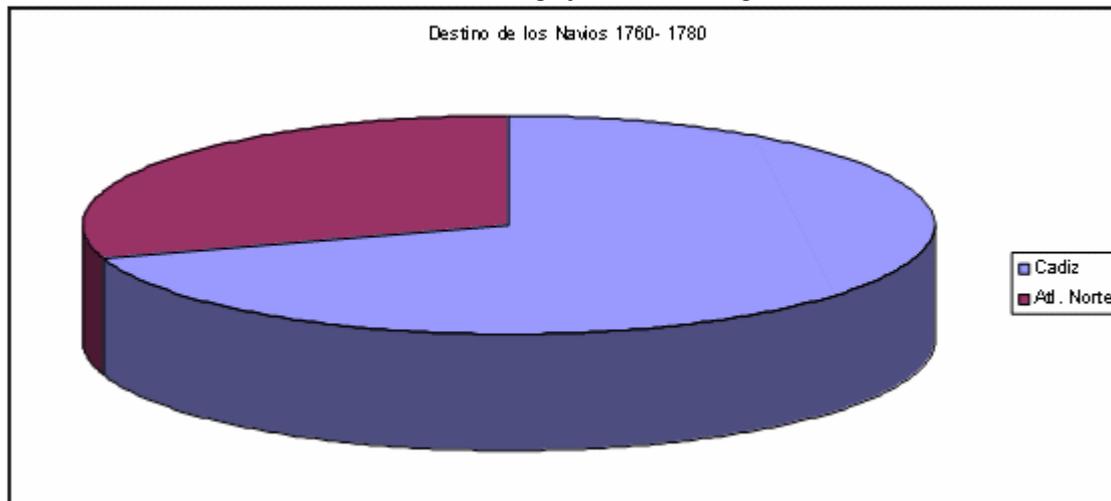
También fueron habilitados puertos de la península española que hasta entonces no habían podido participar en forma directa en el comercio ultramarino, o en el mejor de los casos lo habían hecho en forma escueta y limitada. Fueron habilitados los puertos de “Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón, y Coruña; y los de Palma, y Santa Cruz de Tenerife en las Islas de Mallorca y Canarias”⁸.

En el Reglamento se estableció además que los navíos descendieran y ascendieran mercancías en varios de los puertos habilitados. Los puertos de destino podían variar, como plantearon Pierre Vilar y Hernán Asdrúbal Silva a partir de los cuadernos de bitácoras de varios navíos.⁹ Estos autores dieron muestras de los circuitos comerciales ultramarinos en los que los navíos cargaban y descargaban en varios puertos de la península española y también en varios puertos americanos. Se trataba de un circuito muy dinámico en relación al período anterior, ya que permitía la llegada al puerto de Buenos Aires y Montevideo no sólo de mercaderías provenientes de Europa sino también de otras latitudes de América. Por otra parte, a estas mercancías, en especial a los cueros, se las transportaba de los puertos de Buenos Aires y Montevideo a otros puertos americanos y españoles

peninsulares.

Entre 1760 y 1780 se produjo un cambio en los destinos de los navíos que partieron del Complejo Portuario Rioplatense, como se puede observar en el [gráfico 3](#). Si bien la mayoría continuó dirigiéndose a Cádiz, aproximadamente un tercio partió a los puertos de Santander al que llegaban las Fragatas Correo, entre otras) y al puerto de Ferrol.

Gráfico 3: Destinos de los navíos salidos del Complejo Portuario Rioplatense 1760- 1780



Fuentes: Véase Gráfico 1.

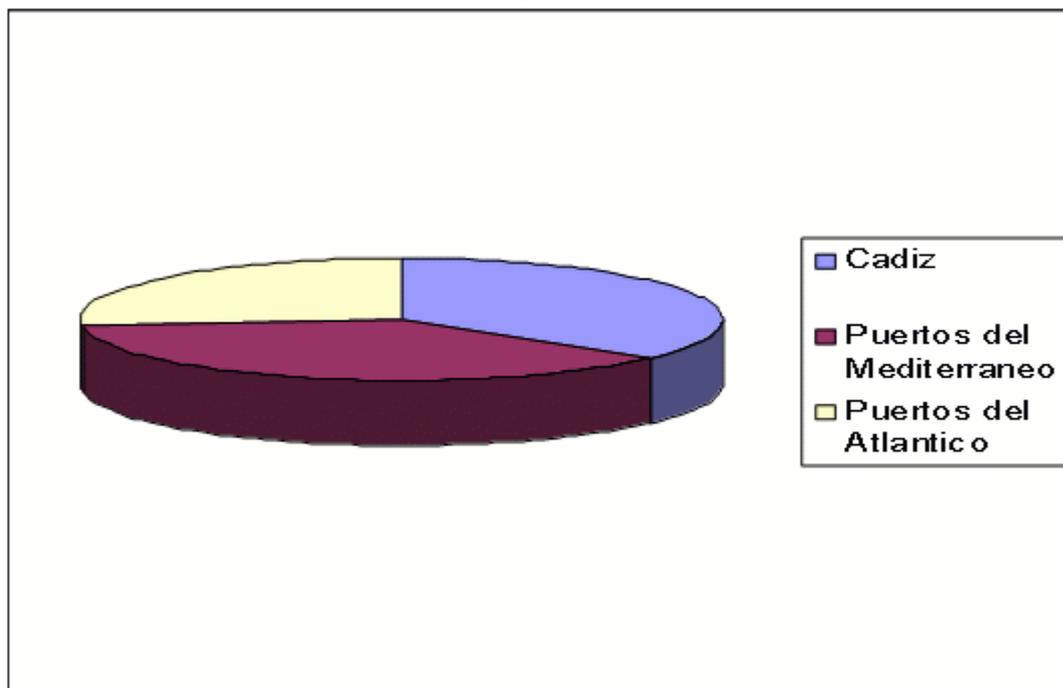
A partir de 1780, los navíos llegados al Complejo Portuario Rioplatense provenientes de la península española dejaron de salir mayoritariamente desde Cádiz. De esta manera, se incrementaron notablemente los puertos implicados en el comercio ultramarino con América en forma directa. La variedad de los puertos de salida obliga a abordar esta pluralidad bajo agrupaciones geográficas que permitan establecer los grandes lineamientos de los circuitos. Por ello, lo dividimos en tres grandes rutas:

- La clásica ruta hacia Cádiz, que representó un 36%.
- La ruta del Atlántico Norte, conformada especialmente por los puertos de Vigo, La Coruña, Santander, Ferrol y Gijón, que representó un 27%.
- La ruta del Mediterráneo, compuesta por los Puertos de Málaga, Barcelona, Tarragona, Algeciras, Mallorca y Tortos, que ocupaba el 37%.

En el [Gráfico 4](#) se puede observar la distribución de los navíos que salieron desde los puertos de la península española al Complejo Portuario Rioplatense. Sobre la circulación de los navíos, se puede afirmar que Cádiz perdió la preeminencia previa a partir de los puertos del Norte y especialmente del Mediterráneo, los cuales, fundamentalmente Barcelona, mantenían un crecimiento económico pujante motivado por el proceso de industrialización que se estaba desarrollando.

A partir de estos datos es posible afirmar que la importancia del puerto de Cádiz para el Complejo Portuario Rioplatense haya bajado notablemente, producto del empuje de otras regiones que vieron canalizadas sus necesidades en reglamentos que desde la década de 1760 ahondaron en esta dirección. Por lo tanto, se establecerá una periodización en torno a la circulación de navíos similar a la de producción ganadera; las claves de su aumento se produjeron en la década de 1760.

Gráfico 4: Destino de los navíos salidos del Complejo Portuario Rioplatense 1760- 1780



Fuentes: Véase Gráfico 1

A partir de la década de 1760 se produjo un incremento de la cantidad de navíos que llegaron al y partieron del Complejo Portuario Rioplatense. Mientras que en el período anterior la circulación de navíos desde otros puertos se produjo en forma excepcional, a partir de 1760 se aceleró el proceso de llegada y partida de navíos desde distintos puertos. Una de las causas del incremento de los navíos provino de la necesidad de aumentar los intercambios de diversas zonas de la península española que, debido al proceso de industrialización, necesitaban introducir sus manufacturas y acceder a mercados para la compra de insumos y materias primas.

Como ya planteaba Vicens i Vives, la industrialización se produjo mediante dos mecanismos: el oficial y el privado.¹⁰ En el primer caso, el oficial, no se generaron elementos que se mantuvieran a lo largo del tiempo, lo que permitiría hablar de industrialización. En el segundo caso, sí, y Cataluña fue la única región en la que aquella perduró durante los siglos siguientes, mientras que en el resto, por diversas causas, no.

Hubo zonas que no participaron de la industrialización, como Extremadura¹¹ o Castilla y León¹². Pero igualmente fueron beneficiadas por el proteccionismo económico del Imperio español en América, lo que les permitió vender sus limitados excedentes agropecuarios a precios mucho más altos, pero no lo suficiente para lograr una industrialización que excediera el marco local o regional, y que decayó con las Reformas Borbónicas. Un proceso similar se dio en la región de Galicia¹³, ya que si bien tuvo puerto habilitado para la labor de producción de telas por parte del campesinado gallego, se desarrolló solamente en sus hogares y fue una actividad complementaria a la producción agraria. Dado que por momentos resultaba redituable la realizaron, pero, una vez que el ingreso de telas extranjeras aumentó, no permitió un desarrollo mayor. Con respecto al excedente agrario, Galicia mantuvo un proceso similar al de las zonas interiores de la península.

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

Las investigaciones sobre el País Vasco plantean las grandes ventajas que tuvo la región producto de la extracción del hierro, sumado, según Basurto Larrañaga, al bacalao y la lana, que en menores cantidades también generaban beneficios que permitirían una industrialización; esta, por diversas causas, no se llevó a cabo¹⁴. Para Azcona Guerra, los conflictos con Inglaterra desestabilizaron el comercio y la falta de infraestructura, y las barreras aduaneras no permitieron tal proceso¹⁵. Fernández Albadalejo va más allá, ya que responde justamente

a esas causas, planteando que los comerciantes vascos practicaban, fundamentalmente, contrabando, que era más beneficioso, y que por ello no hubo inversiones para mejorar las infraestructuras y para la industrialización¹⁶. La respuesta gubernamental al contrabando fue el aumento arancelario.

Un espacio históricamente beneficiado por la Corona fue la costa andaluza, ya que mantuvo el monopolio del puerto único hasta mediados del siglo XVIII; fue la liberación de varios puertos la causa probable de la caída de los beneficios y del estancamiento de la región. García-Baquero plantea que las mercancías manufacturadas eran extranjeras en su mayor parte (sólo se realizaban leves modificaciones para que pasasen a ser de producción española), que la mayoría de los productos exportados en la región eran agropecuarios y que tras la liberalización de los puertos se perjudicaron notablemente¹⁷.

La región que, según Manuel Ardit Lucas, tuvo un desarrollo similar al catalán fue la valenciana. Para el autor, es “*la industria de la seda, sin lugar a dudas, la más importante de las valencianas durante el siglo XVIII, tanto por el volumen de su producto, como el número de fábricas y de obreros empleados*”¹⁸. Como plantea Ernest Lluch, son motivo de controversia entre los investigadores las causas de que no haya prosperado a lo largo del tiempo la industrialización en Valencia, teniendo en cuenta que, a priori, las similitudes con Cataluña son notables¹⁹. Joan Fuster, a su vez, afirma que en el siglo XVIII las condiciones dadas por la exportación de seda a América permitieron algunos pasos en la industrialización, que a principios el siglo XIX se truncó producto de la imposibilidad de desarrollar la industria pesada (por la falta de materia prima y de fuentes de energía) y que la industria liviana no cuajó dada la abstinencia de voluntad expansiva de la burguesía, que finalmente, con la caída de la producción de la seda realizó un giro hacia el campo, que floreció con el desarrollo de la producción de naranjas²⁰.

Unos años después, Giralt planteó que el siglo XVIII fue positivo a pesar de que la industrialización no se produjo, tanto por causas externas (enfermedad de la seda y un sistema financiero perjudicial) como internas (una aristocracia ausentista -vivían en Madrid- que controlaba el estado regional, comenzó a invertir en el campo y produjo el “boom” de la naranja)²¹. Finalmente, Vicent Ribes asevera que “la falta de solidaridad clasista existente entre los burgueses valencianos”²² interrumpió el proceso de industrialización. Es decir, que en vez de unirse las burguesías de las dos principales ciudades, Valencia y Alicante, se dificultaban mutuamente el florecimiento, lo que no permitió un desarrollo similar al catalán.

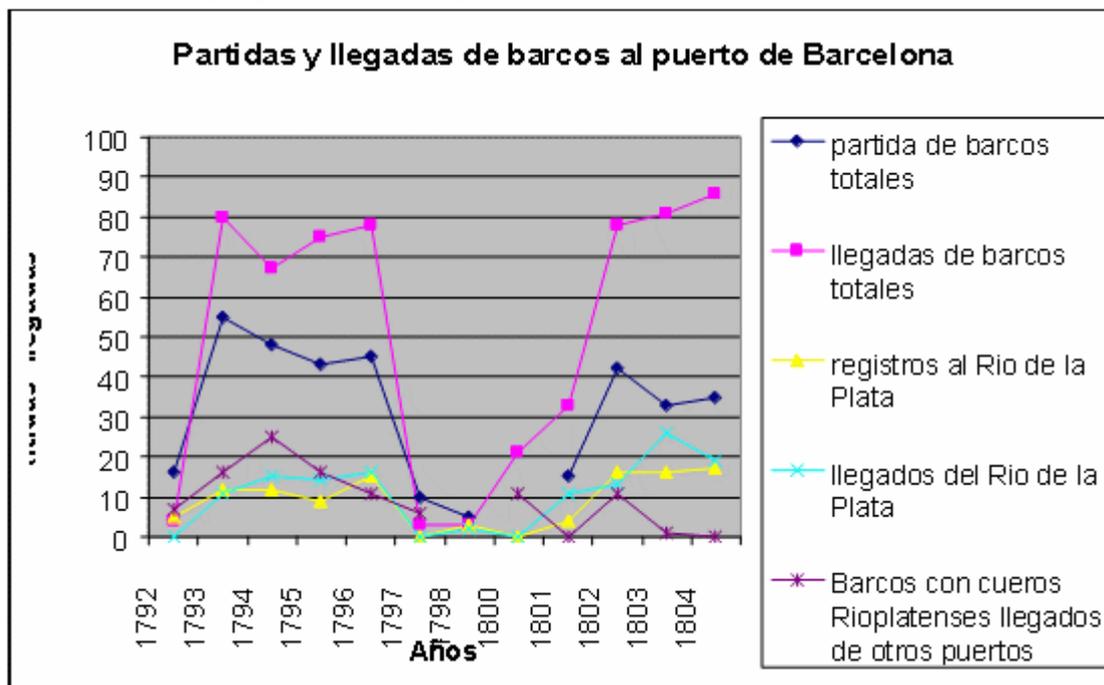
Retomando el proceso catalán, el debate de las últimas décadas se concentró en evaluar la incidencia de la apertura comercial, a partir de 1778, del puerto de Barcelona hacia diversos puertos americanos en el proceso de industrialización. La aclaración del mismo echaría luz a su vez en la incidencia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

Durante el período anterior a la reglamentación de libre comercio, Pierre Vilar plantea, en su libro *Cataluña en la España Moderna*, que a partir de la década del treinta del siglo XVIII los herederos de los mercaderes barceloneses descubren la inversión industrial moderna (con el hilado de algodón) pero sin dejar la extracción señorial pura. Por ello, afirma que lo que causa “el arranque de una industria y una sociedad nueva fueron los núcleos de negocios internacionales desarrollados por la producción de un excedente exportable de vino y aguardiente desde 1760 hasta 1805, siendo los mercados coloniales los que más se benefician”.²³ Estas afirmaciones son la base del desarrollo posterior en torno al origen y características de la temprana industrialización catalana pues fueron ampliadas por un grupo de notables historiadores. A su vez, Carlos Martínez Shaw asegura que “los catalanes parecen haber intervenido, con mayor o menor intensidad en la carrera de Indias desde la apertura misma del mercado americano, a pesar de la vigencia del monopolio de la ciudad de Sevilla”.²⁴ Esto se debe a que se realizaban escalas portuarias en Sevilla, Lisboa, y Cádiz, por medio de “la Reial Companyia de Comerç de Barcelona a Índies.”²⁵ La flota mercante catalana comenzó a ser de vital importancia para el desarrollo del comercio Atlántico.

Varios autores, por otra parte, afirman desde 1970 que la aplicación del libre mercado permitió un desarrollo más rápido de la industria textil, tanto del algodón como de la seda²⁶. Las investigaciones realizadas por Josep Delgado Ribas, en cambio, lo llevan a determinar que el libre mercado se convirtió en una herramienta gubernamental para amparar la industria tradicional (que se caracteriza por ser corporativista y dispersa) frente al avance de la manufactura moderna centrada en la industria algodonera, que era incompatible con el orden social

del feudalismo tardío²⁷. Martínez Shaw plantea que, si bien existió por parte de la Corona el apoyo a la industria tradicional, esto no bastó para que no se produjera un desarrollo de la manufactura moderna, mucho menos optimista de lo que se pensaba, pero muy importante²⁸. En respuesta, Delgado Ribas introdujo investigaciones de una treintena de fabricantes; amén de reafirmar las conclusiones de investigaciones previas, abrió una serie de interrogantes en torno a los estímulos de la producción algodonera catalana, bastante alejados de los vaivenes comerciales con América.

Gráfico 5: Partidas y llegadas de barcos al puerto de Barcelona



Fuentes: Elaboración propia a partir de los datos del *Diario de Barcelona*. Arxiu de la Ciutat de Barcelona.

Como observamos en el gráfico 5, elaborado a partir del Diario de Barcelona, la cantidad de barcos provenientes de Complejo Portuario Rioplatense fluctuó acorde al movimiento general del comercio con el resto de América, y mantuvo una constancia ascendente entre los años 1792 a 1804. La cantidad de barcos con registro directo a America fue de 347 y al Complejo Portuario Rioplatense, de 100. Esto daría un 28,8% de barcos con registro a este espacio, por lo que podemos aventurar la vital importancia del comercio con la Región Río de la Plata, dado que Buenos Aires y Montevideo fueron abiertos junto al resto de puertos. Menor es el porcentaje de barcos llegados al puerto de Barcelona desde el Río de la Plata. De 605, sólo 127 retornaron del Río de la Plata, lo que establecería un 21%; pero si se incluye a los barcos provenientes de Cádiz, Málaga y La Habana que trajeron cueros al pelo rioplatenses (103 barcos)²⁹, nos daría un 35,4 %, superando el tercio de las embarcaciones provenientes de América. A partir de esta aproximación, podemos afirmar que el comercio entre Cataluña y el Espacio Portuario Rioplatense, si bien tuvo un freno durante los últimos años del siglo XVIII, se recuperó tanto a partir del comercio directo del puerto de Barcelona como con la llegada de cueros al pelo rioplatenses desde otros puertos.

III- La entrada de navíos del Complejo Portuario Rioplatense 1779- 1806

A partir de la década de 1760 comenzaron a producirse transformaciones económicas que influyeron decisivamente en los circuitos comerciales ultramarinos. Estos florecieron a partir de 1780, ya que no sólo los circuitos del Complejo Portuario estuvieron establecidos hacia la península española sino que también se desarrolló un fluido contacto con otras regiones.

Mapa 1: Circuitos comerciales ultramarinos del Complejo Portuario Rioplatense 1779- 1806



Fuente: elaboración propia a partir de http://www.google.com.ar/imgres?imgurl=http://www.emapas.com/mapas_i/cia/ref/fisico_grande.jpg&imgrefurl=http://www.emapas.com/mapa/M/apamundi/221.html&h=1584&w=2850&sz=1092&tbnid=Kye0tBL6haIjyM:&tbnh=82&tbnw=147&zoom=1&u sg=_L2DYTULG3QG68TiV_0sRqfWWmUM=&docid=BGP6nID_pgJZCM&hl=es&sa=X&ei=O_RcUbPCIK rr0gHg9oCYBQ&ved=0CC0Q9QEwAA&dur=1183

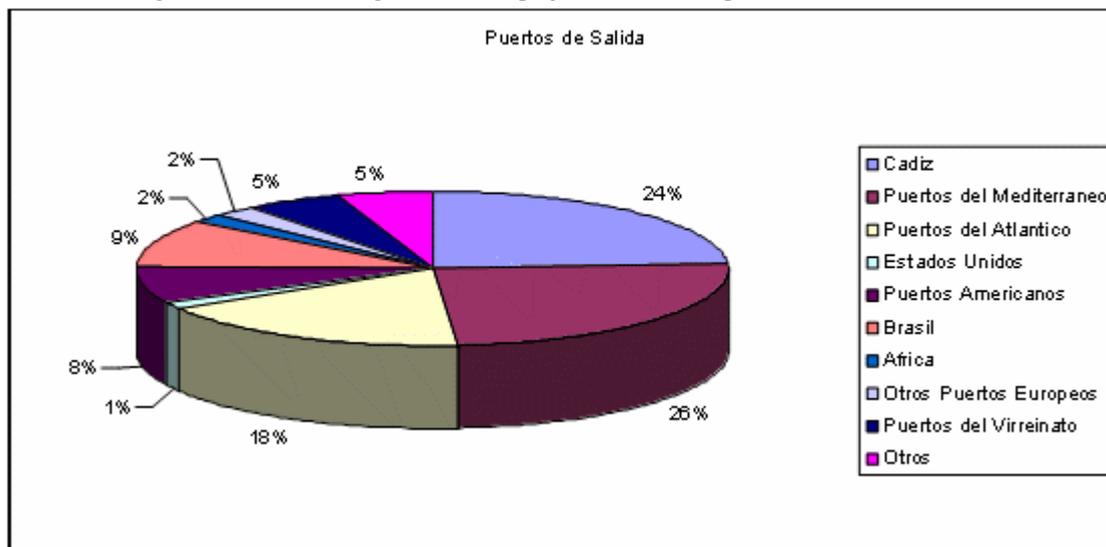
Como se puede observar en el [mapa 1](#), los circuitos comerciales ultramarinos fueron modificando su estructura a lo largo del período que abarca este trabajo. Por un lado, como ya analizamos en el apartado anterior, se produjo una modificación en el destino de los navíos que llegaban al y salían del Complejo Portuario Rioplatense hacia la península española. Por otro lado, la posibilidad de contactar en forma ultramarina con otras regiones americanas permitió en algunos casos una alternativa a las vinculaciones terrestres ya establecidas desde antaño, como en el caso de Lima, Guayaquil y la costa de la Capitanía General de Chile. En otros casos, se establecieron nuevas vinculaciones que florecieron a la luz de la oferta y la demanda de productos derivados del vacuno, como en Cuba.

El comercio de esclavos en el Complejo Portuario Rioplatense se había desarrollado desde muchos años antes (los distintos asientos y el comercio con Brasil así lo atestiguan), a partir de la posibilidad del asiento en África, donde los americanos podían comprar esclavos y trasladarlos para su posterior distribución por las regiones americanas³⁰. Es en este sentido que durante este período se permite avanzar en el eslabón de la compra y traslado hasta América, cosa vedada hasta ese entonces.

También se produjo una heterogeneización de los navíos “extranjeros”, que incrementaron su llegada, en especial los de origen norteamericano, a partir del comercio con neutrales a partir de 1796. En cambio, la circulación de navíos de origen brasileño continuó, con altibajos, un proceso que recorre todo el período del Complejo Portuario Rioplatense.

Por último, entre los navíos que provenían del mismo Virreinato sobresalen aquellos que conectaron el Complejo Portuario Rioplatense con las Islas Malvinas a partir de la instalación, en 1780, de una cárcel en este lugar y con el que periódicamente se vinculaba para llevar o traer presos, militares y mercancías.

Gráfico 6: Origen de los navíos llegados al Complejo Portuario Rioplatense 1779- 1806

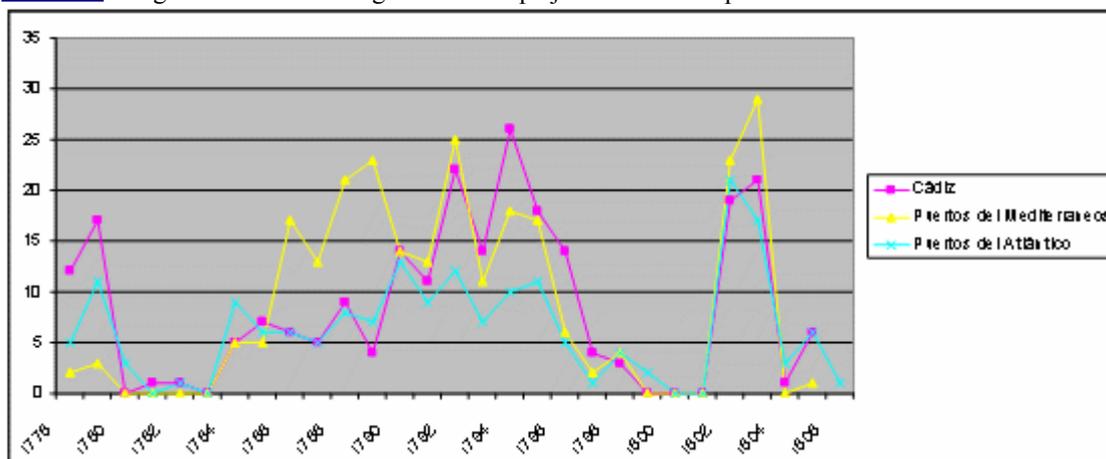


Fuentes: Ídem Gráfico 2.

Es importante remarcar que si bien hubo una preeminencia de los puertos de la península española, con el 68% de navíos, la llegada desde Brasil y desde otros puertos americanos mantuvo una importancia relativa, dando muestras del proceso de integración intrarregional que se consolidaba. Por otra parte, si bien el resto de los destinos no tuvieron una gran preeminencia, lo cierto es que bajo ciertas circunstancias prosperaron. Esto se produjo a partir de las facilidades para el envío de tasajo a Cuba, que se desarrolló en la década de 1790; y los contactos con África y la entrada de navíos desde Estados Unidos se potenciaron a partir del permiso de ingreso de navíos neutrales casi con el cambio de siglo.

En el [gráfico 7](#) se puede apreciar cómo en los primeros años Cádiz mantuvo una preeminencia que solo recuperaría esporádicamente entre los años 1794 y 1796. En cambio, los puertos del Mediterráneo desarrollaron durante el resto del período analizado un crecimiento importante. Este incremento de los navíos del Mediterráneo se debió en parte a la industrialización, por la doble necesidad de consumir cueros para la misma y de comerciar con las mercancías que se fabricaban. Finalmente, este crecimiento está vinculado al desarrollo de la marina catalana. Quizás el desarrollo y asenso del comercio mediterráneo estén vinculados al aumento de la cantidad de comerciantes venidos de esas regiones³¹. Tal vez, Cádiz seguiría manteniendo la hegemonía pues contaba con los agentes comerciales más ricos, que eran del consulado. Es decir que en una época de cambios y transformaciones, Cádiz y sus comerciantes contaban con las redes mercantiles.

Gráfico 7: Origen de los navíos llegados al Complejo Portuario Rioplatense 1779-1806



Fuentes: Ídem Gráfico II

Josep Delgado Ribas establece que sólo a través de la marina se puede inducir un beneficio de la apertura comercial, ya que “*por su eficiencia y reducción de costes, la marina colonial catalana se impuso a la de todo el Estado Español*”³². Sus características más importantes eran:

1. Una menor incidencia de los salarios en los costes de explotación, ya que a quienes trabajaban se les daba una parte proporcional de las ganancias.
2. Se reducía al máximo la estadía del barco en el puerto, ya que mantenían un circuito de transporte de mercancías con fletes.
3. Se realizaban registros múltiples que permitían la carga y descarga en varios puertos españoles
4. La expedición atlántica constaba de paradas en varios puertos americanos, hasta que se vendiera toda la mercadería.

Estos factores hicieron que la marina catalana contara a principios del siglo XIX “*con 200 buques solamente en la carrera de América, con 6000 tripulantes*”,³³ y por lo tanto haya sido la más perjudicada por los conflictos con Inglaterra que culminaron con la derrota militar de España³⁴ y la imposibilidad de continuar realizando el comercio con buques propios. Pese a ello, el comercio con América continuó con “el regreso a formas de gestión comercial utilizadas durante las dos primeras décadas del siglo XVIII; una vez más, Lisboa, Gibraltar y Filadelfia adquirirán un puesto fundamental en el circuito de distribución colonial catalán: el de intermediarios.”³⁵ Esta coyuntura prevaleció hasta la invasión del Imperio Francés, situación que complicó aún más el comercio pero que motivó a los comerciantes catalanes a emigrar durante este período a las Islas Baleares, desde donde operaban realizando las transacciones desde puertos pequeños (los puertos más grandes estaban ocupados por los franceses) y con barcos de pequeño calado.

A partir de los cuadernos de bitácora se puede realizar una aproximación a algunos elementos característicos de los navíos. Se profundizó en el análisis de siete de estos registros, que se encuentran en el Archivo de la Ciudad de Barcelona. Las siete embarcaciones eran de fabricación catalana; la mayoría de sus marineros, de origen catalán y el período abarcado, de 1775 a 1802. Como ya plantearon Pierre Vilar, Josep Delgado Ribas y Hernán Asdrúbal Silva, los destinos de los circuitos de cada viaje variaron y tendieron a no marcar una ruta fija, y se elaboraban a partir de un sistema de carga y descarga en cada puerto visitado.

Es interesante destacar que el hecho de que embarcaciones y marineros de origen catalán da cuenta de una especialización de los astilleros en elaborar navíos que resistieran la travesía del Atlántico y formar marineros lo suficientemente experimentados que pudieran llevarlos a puerto. Esto indica un giro de 180° pues el comercio que se enfocaba en el Mediterráneo posó su mirada en el Atlántico.

Este giro explicaría los cambios respecto de la variación de los tamaños de los navíos, la parte proporcional de las ganancias que se repartían entre los tripulantes y el origen de los navíos y de los tripulantes.

Cuadro 1: Tipos de navíos que ingresaron en el Complejo Portuario Rioplatense 1680- 1800

Tipo de Navío	Período			Tamaño	Origen- Utilización
	1680-1760	1760-1780	1780-1800		
Fragata	22	107	308	Grande	Generalizado
Buque	39	36	11	Grande	Generalizado
Paquebote	9	24	45	Pequeña	Mar del Norte
Corbeta	1	0	27	Grande	Generalizado
Patache	6	0	0	Pequeña	Guerra
Urca	1	6	4	Grande	Generalizado
Aviso	2	0	0	Pequeña	Guerra
Tartana	1	1	1	Pequeña	Mediterráneo
Goleta	1	0	9	Pequeña	Generalizado

Polacra	2	5	68	Grande	Mediterráneo
Saetía	0	34	31	Grande	Mediterráneo
Pingüe	0	1	1	Pequeño	Mediterráneo
Bergantín	0	4	207	Grande	Generalizado
Zumaca	0	5	36	Pequeña	Con Brasil
Balandra	0	0	9	Pequeña	Generalizado
Falucho	0	0	3	Pequeña	Mediterráneo

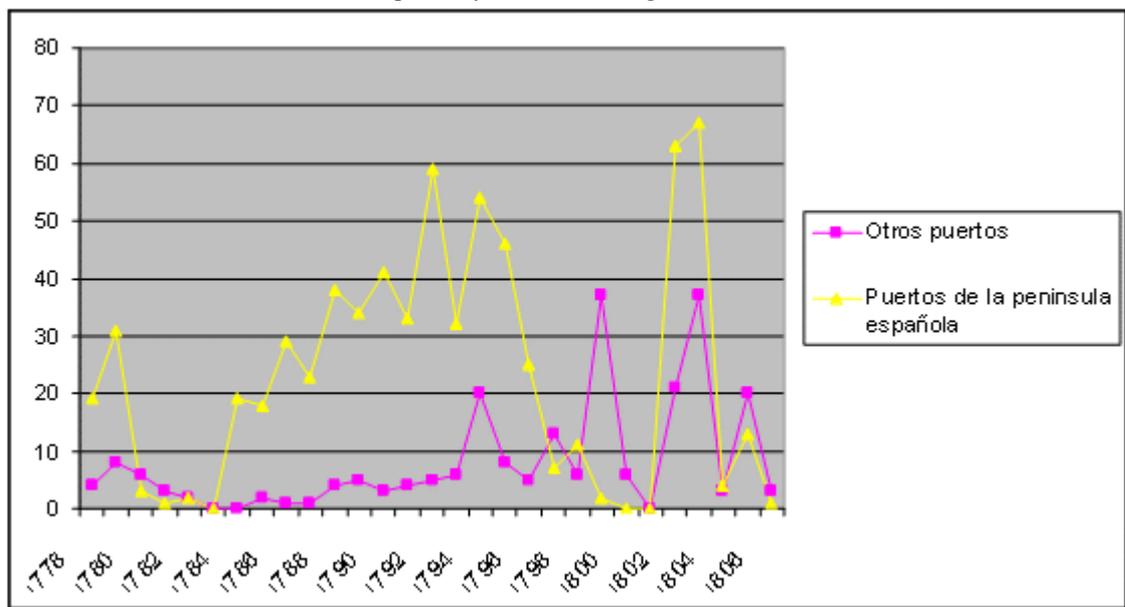
Fuente: *Op. Cit.* Gráfico 1.

En el [cuadro 1](#) se establecen los distintos tipos de embarcaciones, el período en el cual llegaron al Complejo Portuario Rioplatense, su tamaño y su origen. Se puede observar que mayoritariamente las embarcaciones que arribaron fueron los bergantines y las fragatas. Ambos, de distintos orígenes, navegaron en el Atlántico durante el siglo XVIII. Estos navíos tuvieron como punto a favor que eran de gran tamaño pero podían desarrollar una gran velocidad y poder defenderse, ya que también eran utilizados como buque de guerra. A su vez, a partir de la década de 1760 ingresaron en el Complejo Portuario Rioplatense algunos tipos de embarcaciones no vinculados anteriormente al comercio ultramarino atlántico.

Las saetías y las polacras eran embarcaciones fabricadas y utilizadas para el Mar Mediterráneo, con modificaciones, desde el siglo XVI. Una parte importante de estas embarcaciones fue construida en los astilleros de Cataluña. Además, los paquebotes también generalizaron su uso a partir de la década de 1760 en el Complejo Portuario Rioplatense; anteriormente, era común su empleo en los circuitos del Mar del Norte y en el Atlántico Norte de la península española.

Por lo tanto, se puede afirmar que el proceso de comercio directo (sin el paso previo por Cádiz) a partir de la década de 1760, entre las diversas regiones de la península española y el Complejo Portuario Rioplatense, se produjo en forma paralela a una readaptación de los navíos y las prácticas marítimas que se desarrollaban en otras latitudes. Estas transformaciones y el permiso de comerciar con otras regiones permitieron que durante los períodos de guerra entre España con otras potencias (en especial Inglaterra, que dificultaba la llegada de los navíos a los puertos de la península española) se desarrollaran los fletes.

Gráfico 8: Origen de los navíos llegados al Complejo Portuario Rioplatense 1779- 1806 divididos entre los de la Península española y del resto de regiones

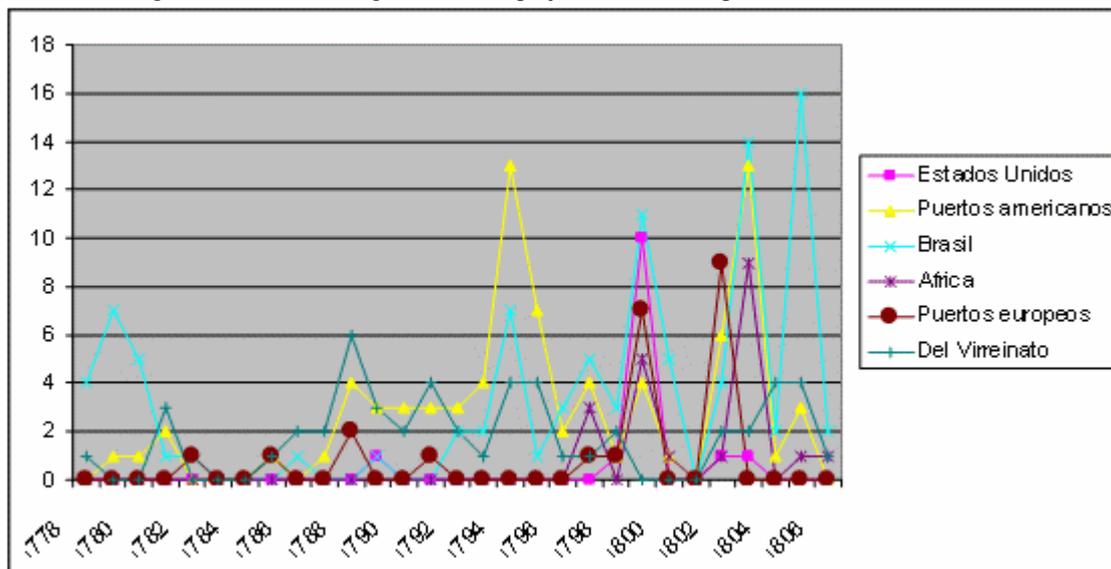


Fuente: *Ibidem* Gráfico 2.

Como se puede observar en el [Gráfico 8](#), durante el período estudiado el comercio no vinculado a la península española gravitó fundamentalmente en los períodos en los cuales los conflictos militares no permitieron la

circulación de navíos hacia ella. En estos períodos se realizaron la mayoría de los fletes a navíos. Igualmente, es interesante destacar que, tímidamente en sus comienzos pero con crecimiento constante, a partir de 1793-1794 se produjo una consolidación de estos vínculos. De todos modos, los puertos de la península española continuaron con una mayor cantidad de navíos recibidos en el Complejo Portuario. Esto nos muestra cuán sólidos se mantuvieron los vínculos comerciales con los puertos del Mediterráneo y del Atlántico Norte (mayoritarios en este período, como ya se dijo), producto de la necesidad mutua de mantenerlos pese a los bloqueos militares.

Gráfico 9: Origen de los navíos llegados al Complejo Portuario Rioplatense 1779- 1806



Fuente: Ibídem Gráfico 2.

Con respecto a la llegada de navíos de los diversos puertos que no eran de la península española, encontramos, como se puede observar en el [gráfico 9](#), que la mayor regularidad comercial se mantuvo con Brasil, lo cual nos habla de la perduración de los circuitos ya construidos con anterioridad.³⁶ El comercio con Brasil se estableció en torno al comercio de esclavos, que eran intercambiados por plata o cueros.

En los primeros años hubo un crecimiento a partir de la imposibilidad de realizar viajes cruzando el Atlántico por la guerra, lo que motivó los intercambios con Brasil. Luego, a partir de 1792 el aumento del tráfico fue constante y sólo cedió su primacía en 1794 y 1795, por el incremento del comercio con la isla de Cuba. Esto se produjo a partir del conflicto con Terranova, que generó la imposibilidad de intercambiar el bacalao salado y aumentó el comercio de tasajo para el mantenimiento de la población esclavizada de Cuba que trabajaba en los ingenios azucareros³⁷.

El comercio con Cuba y con África se desarrolló en la década de 1790, ya que para realizarlo se necesitó construir un círculo virtuoso en el cual se llevaba tasajo a Cuba y se compraban hombres esclavizados en África. En este sentido se dieron ciertos elementos novedosos: los navíos pertenecieron a los afincados en el Complejo Portuario³⁸, los esclavizados se debían vender en la región Río de la Plata y se desarrolló una mejora en la técnica del salado, ya que hasta este período se realizaba para el consumo en los barcos pero ahora se producía en mayor escala y se debía conservar mejor para un uso posterior.

IV. Reflexiones finales

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, por un lado se produjeron una serie de transformaciones económicas producto del proceso de industrialización de diversas regiones europeas y por otro se incrementó la producción de cueros en el Complejo Portuario Rioplatense.

En los siglos XVI y XVII los puntos de conexión ultramarina fueron tres en América y uno en la península española. Durante el siglo XVIII esto fue cambiando progresivamente hasta dar un giro pronunciado durante las últimas décadas. La apertura de nuevos puertos al comercio ultramarino gozó durante estas últimas décadas de

un mayor flujo de navíos respecto de aquellos que participaban anteriormente. En este sentido, las causas de estas transformaciones estarían dadas por la necesidad de la Corona de aumentar sus ingresos fiscales. Pero a su vez, para que se produjera este crecimiento tuvieron que intervenir otros actores que utilizaron estas nuevas vías comerciales. Por lo tanto, si la Corona no fue la única beneficiada estaríamos ante una serie de acciones de la Corona en detrimento de actores que habían sido beneficiados hasta entonces con el monopolio, y en contrapartida, a favor de otros que anteriormente no habían participado.

El monopolio gaditano que otrora había sido el principal beneficiado del comercio entre América y la península española fue perdiendo peso a partir de 1760. Los principales beneficiados de este proceso fueron los pequeños y medianos comerciantes e industriales de las regiones de la España peninsular, que se encontraban ávidos de comerciar con América pero cuya escasa infraestructura comercial (dado que manejaban pequeñas cantidades de mercancías y no tenían agentes en Cádiz) no les permitía hacerlo. Otros actores beneficiados fueron los que vincularon los distintos espacios habilitados con el Complejo Portuario Rioplatense y aquellos que invirtieron en las distintas actividades que florecieron producto de esta dinámica económica, como los saladeros y la compra de navíos y de tierras, entre otros.

A partir de la guerra con Inglaterra en 1796, se produjo una variación en la circulación naviera: se incrementó dentro de América e hicieron su aparición los navíos neutrales angloamericanos, que concentraron gran parte de la circulación atlántica. A partir de la alianza con Inglaterra en 1808, los navíos que llegaron en los años siguientes son de este origen. Estas transformaciones modificaron notablemente las redes comerciales y los actores que intervinieron.

En este sentido, para ahondar en el alcance de estas transformaciones comerciales es indispensable el estudio de las mercancías y los actores que intervinieron en el comercio ultramarino durante este período. Además, establecer hasta qué punto este proceso modificó el rumbo del accionar político de las primeras décadas del siglo XIX y sentó las bases económicas del siglo XIX. Esta hoja de ruta investigativa será la que tomaré, orientada a indagar en estas problemáticas.

Notas

1 Mitre, Bartolomé. *Historia de Belgrano*. Buenos Aires, Editorial Científica y Literaria Argentina Atanasio Martínez, 1927, p. 47.

2 Ver: Ravignani, E. "El volumen del comercio del Río de la Plata a comienzos del Virreinato (1779- 1781)". En *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*. Universidad Nacional de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras. Tomo XV, año XI, N° 54. Buenos Aires. 1952; Silva, Hernán A. *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*. Publicado por el Banco de España, 1993; Azcuy Ameghino, Eduardo. *La otra historia. Economía, Estado y Sociedad en el Río de la Plata Colonial*. Buenos Aires. Imago Mundi. 1997; Betancur, Arturo *El Puerto Colonial de Montevideo. Guerra y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico 1791-1806*. Montevideo, FHCE, 1997.

3 Garavaglia, Juan Carlos *Economía, Sociedad y Regiones*. Buenos Aires, Ed. de La Flor, 1987; Moutoukias, Zacarías "El crecimiento en una economía colonial de antiguo régimen: Reformismo y sector externo en el Río de la Plata, 1760-1795". *Archivos do Centro Cultural Calouste Gulbekian XXIV* (1995): 771-813; Pérez, Osvaldo Tipos de producción ganadera en el Río de la Plata colonial. En *Poder terrateniente, relaciones de producción y orden colonial*, editado por Eduardo Azcuy Ameghino et al, 151-184. Buenos Aires, Fernando García Cambeiro, 1996.

4 Entre los primeros podemos señalar los trabajos de Moraes, María Inés: *Las economías agrarias del litoral rioplatense en la segunda mitad del siglo XVIII. Paisajes y desempeños*, Tesis de doctorado inédita, Facultad de Ciencias Sociales y Empresariales, Universidad Complutense de Madrid, 2011; Amaral, Samuel "The Rise of Capitalism on the Pampas. The Estancias of Buenos Aires, 1785- 1870". Cambridge University Press. 1998. Sobre los segundos véase Jumar, Fernando. *Le commerce atlantique au Río de la Plata 1680-1778*. Tesis de doctorado, École des Hautes Études Sciences Sociales, París, 2000. 2 Vols.; Jumar, Fernando et al. "El comercio ultramarino y la economía local en el complejo rioplatense. Siglo XVIII.". En: *Anuario IEHS* N° 21, Tandil, 2006.

5 Jumar, Fernando. *Le commerce atlantique au Río de la Plata 1680-1778*. Tesis de doctorado, École des Hautes

Études Sciences Sociales, París, 2000. 2 Vols.

[6](#) Villalobos, Sergio *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile: 1700- 1811*. Buenos Aires., EUDEBA, 1965, p, 48,

[7](#) “Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España e Indias de 12 de Octubre de 1778”. Madrid, Imprenta de Pedro Marín, 177, pp. 5 y 6.

[8](#) Ibidem. P 7

[9](#) Vilar, Pierre *Catalunya dins l’Espanya moderna*. Barcelona, Edicions 62, 1969 y Silva, Hernán Asdrúbal. *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*. Publicado por el Banco de España. 1993

[10](#) Vicens i Vives J. *Coyuntura económica y reformismo burgués*. Barcelona, Ariel, 1974 (1969) .

[11](#) Llopis Agelán, Enrique “La formación del “desierto manufacturero” extremeño, el declive de la pañería tradicional al final del Antiguo Régimen”. En: Zapata Blanco, Santiago (ed.) *La industria de una región no industrializada: Extremadura, 1750- 1990*. Cáceres, Universidad de Cáceres, 1996..

[12](#) Ver: Palacio Atard, Vicente “El comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio” Concejo superior de investigaciones científicas escuela de historia moderna. Madrid. 1960. Y Miguel Lopez, Isabel *El mundo del comercio en Castilla y león al final del Antiguo Régimen*. Valladolid. Universidad de Valladolid, 2000.

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

[14](#) Basurto Larrañaga, Román *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao, Servicio Editorial del País Vasco, 1983.

[15](#) Azcona Guerra, Ana M. *Comercio y comerciantes en la Navarra del siglo XVIII*. Navarra, Gobierno de Navarra, 1996.

[16](#) Ver: Fernández Albadalejo, Pablo *La crisis del Antiguo Régimen en Guipuzcoa, 1766- 1833. Cambio Económico e Historia*. Espasa-kal, 1975.

[17](#) Ver García-Baquero Gonzalez, Antonio “Comercio colonial y producción industrial en Catalunya a fines del siglo XVIII”, En: *Agricultura, comercio colonial y crecimiento de España*. Barcelona. 1974; *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*. Sevilla. Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla, 1972.

[18](#) Ardit Lucas, Manuel *Revolución liberal y revuelta campesina. Un ensayo sobre la desintegración del Régimen Feudal en el país valenciano (1793-1840)*. Ariel, 1977, p. 28.

[19](#) Lluch, Ernest *La via Valenciana. Recerca i pensament*. Barcelona. Afers. Catarroja, 2003.

[20](#) Fuster, J. *Nosaltres, els valencians..* Barcelona, Edicions 62, 1962

[21](#) Giralt, E. “L’estructura económica del País Valencià” 1970.

[22](#) Ribes, Vicent. *Los valencianos y América. El comercio valenciano con Indias en el siglo XVIII*. Valencia. Diputació Provincial de Valencia. 198, p. 11

[23](#) Vilar, Pierre, *Cataluña en la España Moderna. La formación del capital comercial*. Barcelona, Crítica. 1988, página 449.

[24](#) Martínez Shaw, Carlos *El comercio entre Cataluña y América (1680- 1756)*. Barcelona. Crítica. 1975, p. 4

[25](#) Martínez Shaw, Carlos “El comerç Catalá, del Mediterrani a L’Atlantic”. En: AA. VV. *El comerç entre Catalunya i America, 1680- 1898*. Barcelona. L’avenç. 1986, p. 32.

[26](#) García- Baquero González, A. “Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII” En: *Actas del I Congreso de Historia Económica de España*. Barcelona. 1975. Páginas 268- 294. Y Fisher, John R. *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*. Madrid. MAPFRE, 1992.

[27](#) Delgado Ribas, J. M. “Política Ilustrada, Industria española y Mercado Americano (1720- 1820)”. En *Revista Pedralbes* N° 3 1983. Páginas 253- 263

[28](#) Martínez Shaw, Carlos “El libre comercio y Cataluña: contribución a un debate”. En: AA VV *El comercio libre entre España y América Latina, 1765- 1824*. Barcelona. Fundación Banco Exterior. 1987.

[29](#) Las cantidades de cueros al pelo por barco son muy variables en este caso, ya que van desde 800 hasta 3000.

[30](#) AA.VV. *La ruta del esclavo en el Río de la Plata: su historia y sus consecuencias*. Montevideo. UNESCO. 2004; Borucky, Alex “Las rutas brasileñas del tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata, 1777-1812”. En 5º encuentro Esclavitud e liberdade no Brasil Meridional. Curitiba. 2009

[31](#) Betancur, Arturo *El Puerto Colonial de Montevideo. Guerra y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico 1791-1806*. Montevideo, FHCE, 1997.

[32](#) Delgado Ribas, Josep “El modelo catalán dentro del sistema de libre comercio (1765- 1820)” En: AA VV *El comercio libre entre España y America Latina. 1765- 1824*. Barcelona, Fundación Banco Exterior, 1987, p. 66.

[33](#) Ruiz i Pablo, Ángel *Historia de la Real Junta particular de comercio de Barcelona (1758- 1847)*. Menorca, Nura, 1994, p. 178.

[34](#) Llimargas, Jordi. *Guerra i revolució. La crisi de l’Antic Regim (1788-1833)*. Barcelona, Barcanova, 1992.

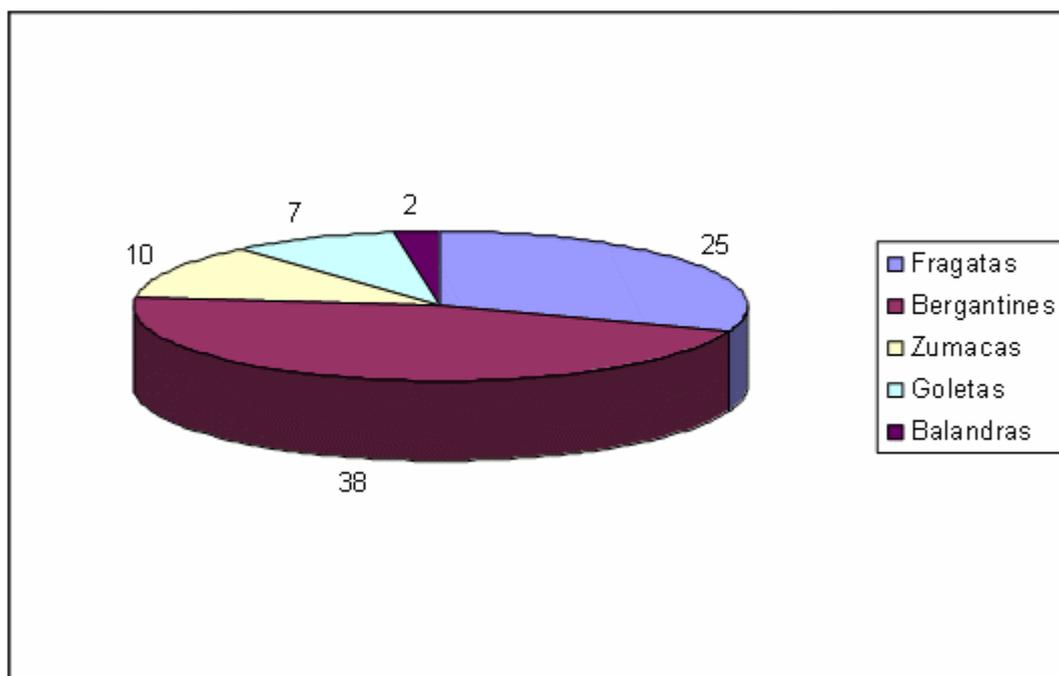
[35](#) Delgado Ribas, Josep “El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1787- 1807)”. En: Fontana, Josep (ed.) *La economía española al final del Antiguo Régimen. Comercio y colonias*. Madrid, Alianza, 1982, p. 158.

[36](#) Algunos estudios que demuestran esto son: Jumar, Fernando. *Le comerce atlantique au Río de la Plata 1680- 1778*. Tesis de doctorado, École des Hautes Études Sciences Sociales, París, 2000. 2 Vols.; Reitano, Emir, tesis doctoral: “Los portugueses del Buenos Aires tardocolonial. Inmigración, sociedad, familia, vida cotidiana y religión”, p. 227. En Memoria Académica de FaHCE.

[37](#) Betancur, Arturo *El Puerto Colonial de Montevideo. Guerra y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico 1791-1806* Montevideo, FHCE, 1997.

[38](#) Ver anexo N° I, en el que puede observarse el número de navíos en propiedad de vecinos de la Región Río de la Plata.

Anexo I: Navíos de propiedad de Actores de la Región Río de la Plata



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de AGN Sala IX, 10-8-7.

Bibliografía

AA.VV. (2004) *La ruta del esclavo en el Río de la Plata: su historia y sus consecuencias*. Montevideo: UNESCO.

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

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

Amaral, Samuel (1998) *The Rise of Capitalism on the Pampas. The Estancias of Buenos Aires, 1785- 1870*. Cambridge: Cambridge University Press.

Ardit Lucas, Manuel (1977) *Revolución liberal y revuelta campesina. Un ensayo sobre la desintegración del Régimen Feudal en el país valenciano (1793-1840)*. Barcelona: Ariel.

Azcona Guerra, Ana M. (1996) *Comercio y comerciantes en la Navarra del siglo XVIII*. Navarra: Gobierno de Navarra.

Azcuy Ameghino, Eduardo (1997) *La otra historia. Economía, Estado y Sociedad en el Río de la Plata Colonial*. Buenos Aires: Imago Mundi.

Basurto Larrañaga, Román (1983) *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao: Servicio Editorial del País Vasco.

Betancur, Arturo (1997) *El Puerto Colonial de Montevideo. Guerra y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico 1791-1806*. Montevideo: FHCE.

Borucky, Alex (2009) "Las rutas brasileñas del tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata, 1777-1812". En 4º

encontro Escravidao e liberdade no Brasil Merideonal. Curitiba.

Delgado Ribas, Josep (1982) “El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1787- 1807)”. En Fontana, Josep (ed.) *La economía española al final del Antiguo Régimen. Comercio y colonias*. Madrid: Alianza.

Delgado Ribas, J. M. (1983) Política Ilustrada, Industria española y Mercado Americano (1720- 1820). *Revista Pedralbes*, Nº 3, pp. 253- 263.

Delgado Ribas, Josep (1987) “El modelo catalán dentro del sistema de libre comercio (1765- 1820)” En: AA VV *El comercio libre entre España y América Latina. 1765- 1824*. Barcelona: Fundación Banco Exterior. [Faltan las pp.]

Fernández Albadalejo, Pablo (1975) *La crisis del Antiguo Régimen en Guipuzcoa, 1766- 1833. Cambio Económico e Historia*. Madrid: Espasa-Akal.

Fisher, John R. (1992) *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*. Madrid: MAPFRE.

Fuster, J. (1962) *Nosaltres, els valencians*. Barcelona: Edicions 62.

Garavaglia, Juan Carlos (1987) *Economía, Sociedad y Regiones*. Buenos Aires: de la Flor.

García-Baquero González, A. (1975) “Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII” En: *Actas del I Congreso de Historia Económica de España*. Barcelona.

García-Baquero Gonzalez, Antonio (1974) “Comercio colonial y producción industrial en Catalunya a fines del siglo XVIII”. En: *Agricultura, comercio colonial y crecimiento de España*. Barcelona.

García-Baquero Gonzalez, Antonio (1972) *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*. Sevilla: Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla.

Giralt, E. (1970) *L'estructura económica del País Valencià*. Valencia: Diputació Provincial de Valencia.

Jumar, Fernando *et al.* (2006) El comercio ultramarino y la economía local en el complejo rioplatense. Siglo XVIII. En: *Anuario IEHS*, Nº 21, Tandil.

Jumar, Fernando (2000) *Le commerce atlantique au Río de la Plata 1680-1778*. Tesis de doctorado, École des Hautes Études Sciences Sociales, París. 2 Vols.

Llimargas, Jordi (1992) *Guerra i revolució. La crisi de l'Antic Regim (1788-1833)*. Barcelona: Barcanova.

Llopis Agelán, Enrique (1996) “La formación del ‘desierto manufacturero’ extremeño, el declive de la pañería tradicional al final del Antiguo Régimen”. En: Zapata Blanco, Santiago (ed.) *La industria de una región no industrializada: Extremadura, 1750- 1990*. Cáceres: Universidad de Cáceres. [Faltan las pp.]

Lluch, Ernest (2003) *La via Valenciana. Recerca i pensament*. Barcelona: Afers. Catarroja.

Martinez Shaw, Carlos (1986) “El comerç Català, del Mediterrani a L'Atlantic”. En: AA. VV. *El comerç entre Catalunya i America, 1680- 1898*. Barcelona: L'avenç, p. 32.

Martínez Shaw, Carlos (1987) “El libre comercio y Cataluña: contribución a un debate”. En: AA VV *El comercio libre entre España y América Latina, 1765- 1824*. Barcelona: Fundación Banco Exterior. [Faltan las pp.]

Martinez Shaw, Carlos (1975) *El comercio entre Cataluña y América (1680- 1756)*. Barcelona: Crítica.

Miguel Lopez, Isabel (2000) *El mundo del comercio en Castilla y León al final del Antiguo Régimen*. Valladolid: Universidad de Valladolid.

Mitre, Bartolomé (1927) *Historia de Belgrano*. Buenos Aires: Editorial Científica y Literaria Argentina Atanasio Martínez.

Moraes, María Inés (2011) *Las economías agrarias del litoral rioplatense en la segunda mitad del siglo XVIII. Paisajes y desempeños*. Tesis de doctorado inédita, Facultad de Ciencias Sociales y Empresariales, Universidad Complutense de Madrid.

Moutoukias, Zacarías (1995) "El crecimiento en una economía colonial de antiguo régimen: Reformismo y sector externo en el Río de la Plata, 1760-1795". *Archivos do Centro Cultural Calouste Gulbekian* XXIV, 771-813.

Palacio Atard, Vicente (1960) *El comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*. Madrid: Concejo superior de investigaciones científicas escuela de historia moderna.

Pérez, Osvaldo (1996) "Tipos de producción ganadera en el Río de la Plata colonial". En Azcuy Ameghino, Eduardo et al. *Poder terrateniente, relaciones de producción y orden colonial*. Buenos Aires: Fernando García Cambeiro, 151-184.

Ravignani, Emilio (1952) El volumen del comercio del Río de la Plata a comienzos del Virreinato (1779-1781). En *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*. Universidad Nacional de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras. Tomo XV, año XI, N° 54.

- *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España e Indias de 12 de Octubre de 1778*. Madrid: Imprenta de Pedro Marin.

Reitano, Emir *Los portugueses del Buenos Aires tardocolonial. Inmigración, sociedad, familia, vida cotidiana y religión*. Tesis doctoral, p 227. Memoria Académica FaHCE, UNLP.

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

Ruiz i Pablo, Ángel (1994) *Historia de la Real Junta particular de comercio de Barcelona (1758- 1847)*. Menorca: Nura.

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

Silva, Hernán (1985) "La pesca y la caza de lobos y anfibios. La Real Compañía Marítima de pesca en Deseado (1790/1807)". En *Historia Marítima Argentina*, Tomo 4. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.

Silva, Hernán A. (1993) El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810), *Banco de España-Servicios de Estudios-Estudios de Historia Económica*, n° 26.

Silva, Hernán A. (1978) *La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata*. Buenos Aires: CONICET.

Vicens i Vives J. (1974) *Coyuntura económica y reformismo burgués*. Barcelona: Ariel. Primera edición: 1969.

Vilar, Pierre (1969) *Catalunya dins l'Espanya moderna*. Barcelona: Edicions 62.

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

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