



UNCUYO
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE CUYO



FACULTAD DE
FILOSOFÍA Y LETRAS

HERNAN ASDRUBAL SILVA

CARNE, AZÚCAR Y MÁS

Relaciones económicas entre el
Río de la Plata y Cuba (1760-1814)





UNCUYO
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE CUYO



FACULTAD DE
FILOSOFÍA Y LETRAS



CARNE, AZÚCAR Y MÁS

RELACIONES ECONÓMICAS ENTRE EL RÍO DE LA PLATA Y CUBA (1760-1814)

HERNAN ASDRUBAL SILVA

Mendoza, 2020

Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras
Universidad Nacional de Cuyo
Centro Universitario, Ciudad de Mendoza (5500)
Tel: (261) 4135000 Interno Editorial: 2240 - editorial@ffyl.uncu.edu.ar

Silva, Hernán Asdrúbal

Carne, azúcar y más : relaciones económicas entre el Río de la Plata y Cuba : 1760-1814 / Hernán Asdrúbal Silva. - 1a edición para el profesor - Mendoza : Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo, 2020.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-950-774-392-4

1. Historia Económica Argentina. 2. Cuba. 3. Acuerdos Económicos. I. Título.

CDD 330.982

Diseño gráfico, maquetación: Clara Luz Muñiz

Impresión: Talleres Gráficos de la Facultad de Filosofía y Letras, UNCUYO, Argentina.



Se permite la reproducción de los textos siempre y cuando se cite la fuente. Esta obra está bajo una Licencia Atribución-NoComercial-CompartirIgual 2.5 Argentina (CC BY-NC-SA 2.5 AR). Usted es libre de: copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato; adaptar,

transformar y construir a partir del material citando la fuente. Bajo los siguientes términos: Atribución —debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante. NoComercial —no puede hacer uso del material con propósitos comerciales. CompartirIgual — Si remezcla, transforma o crea a partir del material, debe distribuir su contribución bajo la misma licencia del original. No hay restricciones adicionales — No puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otras a hacer cualquier uso permitido por la licencia. <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.5/ar/>.

Este trabajo se publica digitalmente a través del SID (Sistema Integrado de Documentación), que constituye el repositorio digital de la Universidad Nacional de Cuyo (Mendoza): <http://bdigital.uncu.edu.ar/>.

Nuestro Repositorio Digital Institucional forma parte del SNRD (Sistema Nacional de Repositorios Digitales) <http://repositorios.mincyt.gob.ar/>, enmarcado en las leyes argentinas: Ley N° 25.467, Ley N° 26.899, Resolución N° 253 del 27 de diciembre de 2002 de la entonces Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, Resoluciones del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva N° 545 del 10 de septiembre del 2008, N° 469 del 17 de mayo de 2011, N° 622 del 14 de septiembre de 2010 y N° 438 del 29 de junio de 2010, que en conjunto establecen y regulan el acceso abierto (libre y gratuito) a la literatura científica, fomentando su libre disponibilidad en Internet y permitiendo a cualquier usuario su lectura, descarga, copia, impresión, distribución u otro uso legal de la misma, sin barrera financiera [de cualquier tipo]. De la misma manera, los editores no tendrán derecho a cobrar por la distribución del material. La única restricción sobre la distribución y reproducción es dar al autor el control moral sobre la integridad de su trabajo y el derecho a ser adecuadamente reconocido y citado.

Índice

Introducción.....	7
Capítulo 1. La producción ganadera, la tardía explotación de las carnes saladas y el desenvolvimiento económico rioplatense	9
La ganadería	10
Las carnes saladas	14
Capítulo 2. La transformación productiva cubana y el lejano vínculo comercial. Los cambios en la conformación demográfica y los requerimientos alimenticios	31
La transformación cubana.....	31
El lejano vinculo comercial.....	36
Dinamismo creciente	39
Capítulo 3. Variantes del movimiento portuario regional.....	43
Transformación de la navegación a Cuba	44
Exportaciones hacia La Habana: el flujo de mercaderías (carnes saladas y sebo)	48
El sebo	50
Productos regionales y metálico	52

Capítulo 4. Navegación y transporte desde La Habana	55
Transporte y abastecimiento	55
La ruta de La Coruña.....	58
Rutas ocasionales y/o alternativas.....	60
La vía del tráfico directo	61
La producción cubana y la competencia en el mercado rioplatense.....	66
El Brasil	66
La ruta de Perú al Río de la Plata.....	76
La combinada:	78
Competencias ocasionales:.....	79
Las producciones locales:	80
Capítulo 5. La presencia de los catalanes y el tráfico con La Habana ...	83
La presencia de los catalanes y el tráfico con La Habana.....	83
La cuestión de los fletes, del transporte y de los destinos.....	89
Un caso paradigmatico: José Ramón Milá de la Roca:	92
Capítulo 6. La guerra de 1796 y la transformación del comercio con Cuba. De la estagnación a la preponderancia norteamericana	97
Variantes en el tráfico de neutrales	115
La teórica supresión del tráfico de neutrales	115
Las vías colaterales y las españolizaciones.....	117
Capítulo 7. Los vínculos en el interregno de paz	125

El interregno de paz	125
El movimiento marítimo, las carnes, el sebo, productos regionales, reexportaciones y metálico.	126
- El movimiento marítimo	127
- Las carnes.....	128
- El sebo	131
- Otros productos regionales, de reexportación y metálico	132
Incidencia de la nueva guerra con Gran Bretaña	134
El conflicto.....	134
Capítulo 8. De las invasiones inglesas a la Revolución	141
Los portugueses y su aprovechamiento de la coyuntura rioplatense	149
El final de una etapa.....	153
FUENTES.....	159
Documentales inéditas.....	159
Documentales editas.....	159
Bibliográficas	160

Introducción

Posiblemente sea curioso para el lector que podamos establecer nexos permanentes e importantes entre dos puntos tan distantes, dentro del Imperio Español del XVIII y principios del XIX, como Cuba y el Río de la Plata.

Quizás esto se deba a la fluidez de una producción historiográfica que puso su acento en los vínculos entre América y España o, incluso, en las transformaciones que llevan a situaciones aperturistas no siempre bien explicadas, contradictorias y polémicas. De allí que el análisis de las relaciones mercantiles entre la Habana y los puertos rioplatenses, particularmente Montevideo, deba cimentarse en la comprensión de la transformación productiva de ambas regiones y la posibilidad de complementarse, de acuerdo a sus propios procesos políticos, económicos y sociales. Situaciones que, como veremos, estuvieron impregnadas por cuestiones tales como las modificaciones en la forma de concebir el Imperio, la incidencia de nuevas teorías económicas o la necesidad de enfrentar situaciones coyunturales críticas, como las emanadas de las repetidas guerras.

Dentro de este contexto, debemos señalar que no se trata del análisis de una temática casual, sino de un proceso cimentado y consolidado en condiciones económicas y sociales complementarias, donde el

aporte privado empuja, cuando no contraviene a la determinación estatal.¹

En definitiva, podríamos sintetizar que la importante vinculación económica que se establece entre el Río de la Plata y Cuba a partir de la segunda mitad del siglo XVIII hasta los primeros años del proceso revolucionario, obedece básicamente a la conjunción de tres factores determinantes: a) el desenvolvimiento de la industria saladeril rioplatense, que hizo de las carnes el elemento esencial de exportación hacia La Habana, b) la expansión del sistema esclavista y la transformación productiva cubana, que generó un interesante mercado, c) la rápida conformación de una estructura de comercialización y transporte, que permitió un fluido intercambio entre dos regiones tan alejadas.

¹ El conocimiento de las condiciones y características del desenvolvimiento productivo y comercial cubano fue significativo en las últimas décadas del siglo XVIII y principios del XIX en los círculos dirigentes de Buenos Aires y Montevideo. Situación que se patentiza en la reiteración de referencias a Cuba que encontramos tanto en papeles públicos como privados. Un paso importante en el camino hacia este nexo y conocimiento mutuo fue el establecimiento del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales (24 de agosto de 1764), que estructuraba oficialmente una línea de navegación regular entre La Coruña y La Habana, a la que se agregaba, poco después, la de La Coruña a Montevideo. El 31 de mayo de 1767, la fragata-correo "El Príncipe", perteneciente a la carrera de La Habana, inaugurada la Carrera de Buenos Aires. VIDE: BELLOTTO, M.L.: "Correo Marítimo Hispano-Americano - Carreia de Buenos Aires (1767-1779)", Facultad de Filosofía y Ciencias de Assis, Assis, 1971, p.47. Difiere con Belloto, Francisco Garay Unibaso al señalar que la inauguración se produjo "al salir del puerto de la Coruña el paquebot-correo la "Princesa" el 15 de diciembre de ese mismo año de 1767, tal y como anunciaba "La Gaceta de Madrid". Según el Aviso al Público, promocionando la apertura del sistema, se indicaba que: "Esta providencia tendrá principio, si el tiempo lo permite, el día 15 de diciembre próximo, en que deberá salir de la Coruña para Buenos Aires el primero de estos Paquebotes". GARAY UNIBASO, Francisco, "Correos Marítimos Españoles, Correos Marítimos Españoles a la América Española (Indias Occidentales), Vol. I – De 1514 a 1827", pp. 90-91.

Capítulo 1

LA PRODUCCIÓN GANADERA, LA
TARDÍA EXPLOTACIÓN DE LAS
CARNES SALADAS Y EL
DESENVOLVIMIENTO ECONÓMICO
RIOPLATENSE

Para comprender el tardío proceso de aprovechamiento de la carne vacuna, en una región con importantísimas existencias de ganado, debemos hacer referencia tanto a las razones que coadyuvaron a mantener la situación de estancamiento por más de dos siglos, como a las motivaciones que condujeron a una rápida dinamización de su industrialización.

Como elemento esencial de análisis debemos tener en cuenta la posición geográfica del Río de la Plata. Es suficiente observar su ubicación y vincularla con la estructura comercial montada para el tráfico con América, para comprender el grado de marginalidad a que estuvo sometido hasta las primeras décadas del siglo XVIII. Distante de las importantes rutas comerciales que unían tradicionalmente a España con las posesiones americanas y sujeto a la estructuración política y económica que desde el siglo XVI lo hacía depender del Virreinato del Perú, poco campo de acción había quedado para el desarrollo de sus potencialidades productivas.

En este contexto, la región rioplatense tuvo que soportar su condición de "hermana pobre" de las posesiones hispanas hasta más allá de la segunda mitad del siglo XVIII.

Pese a que Buenos Aires por su ubicación geográfica había sido considerada desde el siglo XVI como boca natural de entrada y salida del Cono Sur del Continente Americano, recién durante el siglo XVIII irá conquistando el usufructo de esta situación. A la definición de la disputa en torno a la introducción de manufacturas con destino a los mercados interiores, particularmente de la región altoperuana, de donde a su vez debía provenir un importante flujo de metales, sumó el Río la Plata el peso de su desarrollo regional.

Aún dentro de su marginalidad, las regiones del litoral, Tucumán, Cuyo -dependiente de Chile- e incluso el acosado Paraguay, consiguieron desarrollar importantes actividades económicas propias y solidificar sus estructuras sociales. Baste señalar el desenvolvimiento de emprendimientos industriales que, superando las limitaciones regionales, fueron consolidando interesantes circuitos mercantiles. Desarrollos encarados ya sobre la base de la experiencia prehispánica, como en el caso de los obrajes norteños, con confección de telas rústicas, ponchos, etc., o posteriores a la llegada de los españoles, como en el caso de la rápida expansión vitivinícola cuyana, constituida posiblemente en la primera industria de suplantación en los vastos territorios australes. Sin embargo, aunque las envergaduras de producción fueron significativas y su desenvolvimiento temporal muy largo, ninguna puede compararse con la trascendencia que tuvo para el comercio exterior la instalación tardía de las primeras industrias cárnicas.

La ganadería

Las pampas, que habían sido testigos de la desazón, hambruna y muerte de los habitantes de la primera Buenos Aires, se fueron transformando con la incorporación de ganados y su explotación fue tomando nuevas dimensiones de acuerdo a las posibilidades zonales,

al desenvolvimiento de las políticas gubernamentales y a los requerimientos del mercado exterior.

La pampa húmeda y gran parte de la zona litoraleña que a la llegada de los españoles no tenía ni ganados, ni cultivos, encauzó un tipo de producción basada fundamentalmente en el vacuno, como consecuencia de dos factores esenciales: 1) la existencia de grandes praderas, que posibilitó el asentamiento y la reproducción del ganado, y 2) la tardía explotación intensiva del vacuno, que permitió la multiplicación del mismo.

Si bien el abasto de las poblaciones de la región² motivó arreos y matanzas, que en más de una oportunidad causaron conflictos jurisdiccionales, fue el comercio exterior el mayor incentivo para el paulatino aprovechamiento del vacuno. Tal actividad, vinculada fundamentalmente a los requerimientos de cueros, y en menor medida de sebo, grasa y otros subproductos de la ganadería (astas, crines, etc.), dieron sustento a un tipo de explotación particular: la vaquería.

Tales vaquerías, originadas hacia 1609, no eran más que expediciones a las campañas con la finalidad de cazar ganado cimarrón. El procedimiento para hacerlo se fue perfeccionando, pero en esencia estaba constituido por la acción de un grupo de hombres con buenas cabalgaduras, que ayudados por un gran número de perros salía al encuentro de los vacunos, persiguiéndolos hasta enlazarlos, bolearlos o desjarretarlos. Este último método era el más usado, y consistía en cortar los tendones de las pastas traseras con un elemento compuesto por una especie de hoz muy filosa, atada a la punta de una caña. El

² VIDE: SILVA, Hernán A., "El cabildo, el abasto de carne y la ganadería -Buenos Aires en la primera mitad del siglo XVIII-", *Investigaciones y Ensayos*, Academia Nacional de la Historia, N° 3, Buenos Aires, julio-diciembre de 1967.

animal alcanzado, imposibilitado de correr, caía al suelo y, una vez volteado un gran número de reses, se daba por concluida la primera parte de la tarea. Comenzaba entonces la faena de sacarle el cuero, la grasa y el sebo (algunas veces también la lengua), quedando el resto como pasto de las fieras, aves de rapiña y perros cimarrones.

En las épocas de abundancia de ganado, las pretensiones del comercio eran muy estrictas, ya que no cualquier cuero servía para la exportación, sino que debía ser "de ley", porque, como señalara el padre Gervasoni

"...no se llevan sino de ocho palmos de ancho y doce de largo, sin la cabeza, la cola, ni los pies, de tal manera que para tenerlos todos de tal medida [unos 60.000 que calcula el autor del relato], es necesario matar diez o quince mil más."³

El incremento de este tipo de matanzas, como consecuencia de mayores requerimientos del tráfico exterior, motivó en la primera mitad del siglo XVIII un significativo descenso en el número de ganados cimarrones. Asimismo, las repetidas recogidas de ganado, con el objeto de arriarlo hacia otras provincias, abastecer a las ciudades o ir poblando estancias, coadyuvaron al deterioro del sistema. En consecuencia, ante la merma en las campañas bonaerenses, se generó un significativo interés por las existencias de la Banda Oriental, donde, aún sin fundarse Montevideo, se enfrentan por aquellos bienes Buenos Aires, Santa Fe y los padres de la Compañía de Jesús.⁴

³ *Primera carta del padre Carlos Gervasoni*, En: CATTANEO, C., GERVASONI, C., "Buenos Aires y Córdoba en 1729, según las cartas de los padres C. Cattaneo y C., Gervasoni", Buenos Aires, 1941.p. 204.

⁴ VIDE: SILVA, Hernán A., "La Concordia. Primer pacto económico del litoral", Academia Nacional de la Historia, Tercer Congreso de Historia Argentina y Regional, Santa Fe, Paraná, 1975.

Tanto la crisis en los stocks, como el creciente interés por los productos pecuarios, condujeron a la racionalización de la reproducción, crianza y explotación. De la antigua vaquería, cuya actividad se sustentaba en la matanza del ganado cimarrón, se pasó a la estancia colonial, cimentada sobre la base del valor de la tierra, su producción y fertilidad, unidas al elemento de explotación básico constituido por el ganado doméstico. Experiencia que llevará a la consolidación de la clase terrateniente debido al valor que adquiere la tierra, al sentido racional con que se la explota y a la estabilidad adquirida por la posibilidad de usufructuar permanentemente de las posesiones.

Particularmente desde mediados del siglo XVIII la demanda de cueros fue en aumento. Curiosamente, por entonces, la importancia relativa del cuero como materia prima industrial y de uso doméstico, era de mayor peso que en la actualidad. Con anterioridad a la irrupción de productos como caucho, de los metales elásticos y de los materiales plásticos, se empleaba el cuero para una gran variedad de fines. A su vez, las exportaciones de cueros fueron complementadas con crines, astas, grasa, sebo, etc., a los que se sumó, en las últimas décadas del siglo, la producción de carnes saladas.

Aunque para el establecimiento y consolidación del tráfico con la Habana será fundamental el desarrollo de la industria saladeril, es menester tener en cuenta que el grueso del movimiento comercial giraba básicamente en torno al cuero, dejando en un segundo plano la salida de otros subproductos ganaderos.

Con respecto a las exportaciones de cueros, en diversas obras historiográficas, se han repetido cifras que señalan promedios de embarques del orden de los 75.000 en el período 1700-1725 y de 150.000 para la etapa 1748-1753. Agregándose que como consecuencia del comercio libre (1778) los embarques llegan rápidamente a las 800.000 unidades, para pasar a 1.400.000 cueros

anuales luego de la paz de Versalles (1783). Sin embargo, debemos dejar constancia de que en este campo hay mucho para hacer y que deben tomarse con precaución tales aseveraciones.

Las carnes saladas

Si bien desde antaño encontramos referencias a chacinas y a algunas experiencias saladeriles limitadas⁵, recién en las últimas décadas del siglo XVIII se encaró el aprovechamiento de las carnes vacunas en forma orgánica, provocando un importante desarrollo industrial. Como hemos señalado, a lo largo del siglo se había ido produciendo un importante desenvolvimiento de la explotación ganadera dirigida fundamentalmente a la comercialización del cuero y, en menor medida, de la grasa y el sebo.⁶ Curiosamente, los mismos marinos hispanos debieron recurrir a productos cárneos elaborados en el extranjero, mientras grandes cantidades de carnes rioplatenses quedaban a expensas de los perros cimarrones y las aves de rapiña.

⁵ En diversos trabajos relacionados con el tema aparecen referencias a la producción y embarque de cecina desde Buenos Aires y otras zonas. Tal el caso de Oscar Urquiza Almandoz, quien en su *Historia económica y social de Entre Ríos (1600-1854)* (Buenos Aires, 1978, pp. 180 y ss.), comienza con una Real cédula de agosto de 1602, para luego saltar a producciones entrerrianas a fines del siglo XVIII. Por su parte Alfredo Montoya, referente habitual para el análisis el tema, en su libro *La ganadería y la salazón de carnes en el período 1810-1862*, pp. 135-36, es absolutamente taxativo: "Si bien ya existían desde la década de 1780 –dice– importantes fábricas de carnes saladas en la costa oriental del Río de la Plata, recién en el año 1810 sería fundado un establecimiento d ese género dentro de los límites actuales del territorio argentino. Agregando algo más sobre la Banda Oriental, digamos que Aníbal Barrios Pintos señala, hacia 1698 se enviaron desde la Colonia del Sacramento a Oporto varias pipas de carnes saladas, operación repetida en 1702, con otras 18 pipas rumbo a Portugal. BARRIOS PINTOS, A.: *Historia de los pueblos orientales*, Montevideo, Ed. Banda Oriental, 1971, p. 147.

⁶ Si bien por lo común se hace hincapié en los cueros vacunos y, en menor medida, en las grasas, las exportaciones de origen animal son variadas. Incluyen productos y subproductos de la ganadería vacuna, y otros embarques como cueros caballares y badanas salidas de las curtiembres locales, crines, astas de toro, sin olvidar lanas y cueros de ovinos y camélidos, pieles de diversos animales; a los que se sumaban pieles finas, entre las que se incluyen las de nutria, chinchilla y tigre y otros efectos como plumas y plumeros de avestruz.

La tardía aparición orgánica de la producción saladeril no derivaba de la falta de conocimientos de la potencialidad regional, sino de la necesidad de conjugar adecuadas políticas en materia industrial y comercial para estas lejanas y marginales regiones del Imperio. Sin olvidar aspectos particulares como el hecho de que gran parte de producciones rioplatenses eran de gran peso o volumen en relación a su valor, debiendo cambiar no sólo las condiciones de producción, sino también de navegación, dado que lo fletes jugaron un rol fundamental.

La mejor rentabilidad de la producción debía concatenarse con la existencia de mercados consumidores. De allí que se debieron conjugar profundas transformaciones y esfuerzos, tanto en el ámbito local, como externo. En el marco propio, junto a la concientización de la posible rentabilidad del usufructo de las carnes, debieron ir gestando adecuadas estructuras, logrando los capitales necesarios para darle fundamento, muñirse de los elementos y desarrollar las condiciones técnicas y metodológicas indispensables para el desenvolvimiento industrial. Situación que se consolidó cuando, a los requerimientos del Reino, vinculados particularmente a la provisión de la Armada, se sumó la aparición de un mercado como el cubano, ávido de productos alimenticios para su creciente población esclava.

Cabe aclarar que si bien se habla habitualmente de Buenos Aires como ciudad-puerto, en realidad no tenía las condiciones adecuadas para recibir navíos de gran porte. Ello hizo que Montevideo, fundado en 1726, desde la segunda mitad del siglo XVIII vaya imponiendo la supremacía en el manejo del tráfico de ultramar. A su condición natural para albergar las naves en forma protegida, se sumaba su ubicación geográfica en la entrada del Río de la Plata, que eximía a los barcos de gran calado de enfrentar los bancos de arena que podían encontrar en el viaje a Buenos Aires; a lo que se agregaban otros

problemas como los derivados de los embarques y desembarques de los navíos surtos en la rada.

Dentro de lo que genéricamente llamamos producción saladeril tenemos que diferenciar dos tipos de elaboración y acondicionamiento: la carne salada propiamente dicha (en salmuera) y el charqui o tasajo (seco).

Para preparar carne salada se la cortaba en trozos y se la sumergía por largo tiempo en recipientes de salmuera. Al cabo de un mes, por lo menos, se la trasladaba a barriles de ocho a diez arrobas y se la cubría con sucesivas capas de sal, procurando dejar siempre tapones de fácil apertura para refrescarla y completar el contenido de advertirse una merma.

El charque requería un método totalmente distinto pese a que la sal seguía siendo el elemento sustancial de su elaboración. Se cortaba la carne en tiras y se depositaba sobre cueros para ser salada, procedimiento que se repetía en capas superpuestas hasta alcanzar una pila de lonjas saladas. Al cabo de algunas horas, los trozos así dispuestos comenzaban a perder los líquidos, momento en que eran colgados al sol durante varios días, aunque por la noche debían ser cubiertos. Una vez desecados eran puestos nuevamente en pila y prensados para que las grasas cubrieran las fibrosas carnes. Por último, nuevamente volvían al sol.

La instalación del Correo Marítimo, que inició en 1767 el tráfico entre La Coruña y el Río de la Plata, dejando su sello indeleble en el proceso aperturista regional, demostró el interés por el fomento de esta industria. Quizás el conocimiento de los requerimientos caribeños, fruto de la Carrera de La Habana, sirviera de acicate. Fuera está o no la causa, la empresa de correos mostró una voluntad promotora importantísima y, junto a sus objetivos primordiales, fue pionera en el

desenvolvimiento de la actividad saladeril. Concolorcorvo, en su famosa descripción publicada en Gijón en 1773 hace referencia a los primeros intentos por servirse adecuadamente de las carnes. "La Dirección General de Correos -dice- había pensado aprovechar mucha parte de esta carne para proveer a las Reales Armadas, en lugar de la mucha que se lleva a España del Norte. Calculados los costos, se halló que, con una ganancia bien considerable, se podía dar el quintal de carne neta al precio que la venden los extranjeros, en bruto, y que muchas veces introducen carnes de ganados que mueren en las epidemias y de otros animales. Se han conducido a España varios barriles de carne salada de Montevideo y ha parecido muy buena; pero como este proyecto era tan vasto, se abandonó por la Dirección General, siendo digno de lástima que no se emprenda por alguna compañía del país o de otra parte."⁷

El relato es muy importante para el estudio de los orígenes de esta actividad, pero lo es más para nosotros por la referencia concreta a su abandono por parte de una organización estatal desbordada por la magnitud del emprendimiento. Sin duda, la vastedad del plan había superado los objetivos esenciales de la empresa, pero había demostrado su utilidad y el posible rédito; de allí que la experiencia diera pronto proficuos resultados. Señalemos que, en pocos años, el Río de la Plata llegará a contar con una importante estructura productiva dedicada a la elaboración de las carnes.

La aventura de la Dirección General de Correos, fue seguida por la actividad de algunos particulares, interesados en la industria como Manuel Melián, Francisco Albín y Miguel Rian, registrándose ya para 1780 interesantes embarques desde Montevideo. Sin embargo, fue

⁷ CONCOLORCORVO, El lazarillo de ciegos y caminantes desde Buenos Aires hasta Lima, Buenos Aires, 1946, p. 36.

luego de finalizada la guerra con Gran Bretaña en 1783, cuando se produce una importante expansión.

La relación entre el desenvolvimiento de la industria saladeril rioplatense con los requerimientos del mercado cubano quedó explicitada ya en 1787, cuando la Corona determina aprobar la concesión que se había hecho a Juan Ros para que exportase carnes saladas desde Buenos Aires con destino a La Habana libre de derechos y de almojarifazgo, generalizando esta exención impositiva por seis años.⁸ Medida esta que siguió siendo prorrogada.

Se hicieron embarques hacia España, pero pronto el mejor mercado resultó la isla de Cuba. Luego se sumó el Brasil, pese a la competencia de los saladeros de Río Grande do Sul, así como otros puertos de colonias extranjeras y los Estados Unidos, sin olvidar los envíos a la lejana Isla de Mauricio o a Lima y otros destinos del Pacífico.

Si bien la gran ventaja para el desarrollo de esta industria estuvo dada por los bajos costos de la materia prima, que permitía competir con éxito en el mercado internacional, los requerimientos para lograr un desarrollo industrial amplio y sostenido fueron muchos.

En los primeros tiempos se empleó sal proveniente de las “Salinas Grandes”, relativamente cercanas de Buenos Aires, pero una vez iniciadas las extracciones en la Patagonia se prefirió esta sal por su mejor calidad, alternándola con las primeras, cuando la del sur no llegaba a tiempo.

A la necesidad de sales en cantidad y adecuadas para llevar adelante los procesos industriales, se sumó la falta de estructuras y mano de obra especializada. De allí los altibajos en la producción, los tropiezos

⁸ *Documentos para la historia argentina*, tomo VI (Buenos Aires, 1915), p. 380.

de importantes emprendedores como Francisco Medina y los repetidos intentos por estatizar y monopolizar la elaboración y comercio de carnes saladas. Dentro de este mundo, en el que se enlazan la producción agropecuaria con la industrialización, la comercialización y el transporte, en la medida en que fue tomando forma la posibilidad de rédito, se dinamizaron las actividades de intereses privados y estatales. Sectores que actuaron, unas veces en colaboración y otras con enfrentamientos y competencias.

La Corona, necesitada de ingresos, fue tomando conciencia de la posibilidad de conseguir una adecuada producción saladeril, con actitudes que se fueron manifestando a lo largo del último tercio del siglo XVIII y principios del XIX. Recordemos que, ya en agosto de 1776, el entonces ministro Gálvez había enviado al gobernador bonaerense un amplio proyecto que, elaborado por un Oficial Real de La Paz, recibía el visto bueno del Cabildo. Por entonces se consideró que, con una infraestructura adecuada, la introducción desde España de arcos de hierro para los toneles y la construcción de depósitos en la ciudad, se podrían exportar por año más de 100.000 quintales de carnes saladas.⁹ Pocos son los datos que poseemos para determinar los niveles de producción iniciales. Sabemos que la Dirección General de Correos logró efectuar algunos envíos hacia la península; que Manuel Melian a principios de 1780 había embarcado desde Montevideo a bordo de "El Rosario" y "Dolores" 136 barriles de carne y luego otros cargamentos, así como en 1781 encontramos postulantes para el asiento destinado a la provisión de carnes saladas y tocino con destino a los establecimientos de Patagonia y Malvinas.

⁹ LEVENE, R.: Investigaciones acerca de la historia económica del Virreinato del Plata, en Academia Nacional de la Historia, Obras de Ricardo Levene, T.II, Buenos Aires, 1962, p. 320.

Además, en 1784 Francisco Medina había hecho una presentación comprometiéndose a introducir en España 8.000 quintales de carne salada, siempre y cuando se le dieran facilidades como la venta de la estancia Don Carlos, perteneciente a la Corona.

Las posibilidades rioplatenses eran muchas, pero habitualmente tropezaban con la falta de elementos y expertos. Durante el gobierno de Vértiz se habían traído de la península seis maestros toneleros, a los que se pagaban doce reales de vellón por día. Debían aportar sus herramientas y formar discípulos que continuaran su artesanía en el Río de la Plata. En 1785 vendrían para el mismo fin otros maestros británicos. Pero ni unos ni otros fueron suficientes para el nivel de producción que se quería alcanzar.¹⁰

Se hicieron embarques hacia España, pero el mejor mercado resultó la isla de Cuba. Ya en 1785 Juan Ros había enviado a La Habana 202 barriles de carne salada y 100 quintales de charque; y desde allí en adelante aquella plaza fue la más importante.

Cabe destacar los emprendimientos de Francisco Antonio 'Maciel y los hermanos Solsona, sin olvidar a los catalanes, que, así como tuvieron un rol definitorio en el desenvolvimiento mercantil y marítimo, no fueron ajenos al desenvolvimiento inicial de la industria.

Como hemos dicho, la producción saladeril tenía grandes requerimientos y necesidad de inversiones. De allí que Francisco Medina, hombre de negocios de Buenos Aires, que incursionara incluso en la caza de la ballena y el transporte de sal patagónica, fuera considerado el "gran propulsor" de la industria. Su establecimiento de

¹⁰ La cuestión de la mano de obra siempre estuvo presente. Así, por ejemplo, en 1797, cuando Tomas O'Gorman pide Carta de Naturaleza para sí y su familia, venidos de la Isla de Francia, propone introducir irlandeses para la salazón de carnes y otros oficios. ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Estado 78, n° 5

la estancia del Colla, contaba en la década del 80 con galpones para el saladero y para la tonelería, así como con todo tipo de herramientas, carros y embarcaciones propias. En su Memoria el Virrey Marqués de Loreto le dedica especialmente unas líneas sobre la cuestión:

“...hizo Medina las oficinas para su fábrica, con auxilio que la real hacienda le suministró, en plata y en materiales, lo que quedó debiendo; aumentó la estancia con una protección decidida y para su salazón tomó también ganados de los indios de Misiones, que están por satisfacer: protegido hizo las recogidas que le acomodaron; trajo sal de los establecimientos de la costa Patagónica, donde se le franqueó cuanto necesitaba bajo la fe de su reintegro y empezó a salar carnes; las muestras agradaron sin diferencia de los demás saladeros...”¹¹

Luego de Medina aparecen entre los productores destacados Tomás Antonio Romero, gran comerciante local, y el escritor Manuel José de Lavardén.¹²

Durante la dominación española, razones económicas vinculadas a los costos de producción y traslado, hicieron que el gran desarrollo de la industria saladeril se produjera básicamente en la Banda Oriental del Río de la Plata.¹³ A la abundancia de ganado en sus campañas, se sumó

¹¹ *Memorias de los Virreyes del Río de la Plata*, Memoria de Loreto, 10 de febrero de 1790, Buenos Aires, Bajel, 1945, pp. 242-243.

¹² Una interesante síntesis de las relaciones entre las actividades saladeriles de Medina, Romero y Lavardén puede encontrarse en: GALMARINI, H. R., "Comercio y burocracia colonial. A propósito de Tomás Antonio Romero", en *Investigaciones y Ensayos*, Academia Nacional de la Historia, N° 28, Buenos Aires, 1980 pp. 427 y ss.

¹³ Cabe consignar que más allá de las pastillas de sustancia elaboradas por los hermanos Liniers, aparecen algunos datos sobre producción de carnes saladas en el actual territorio argentino. Tal el caso de la actividad saladeril llevada adelante por Justo Eteban García de Zúñiga en sus campos situados al oeste del río Gualeguaychú. Ver URQUIZA ALMANDOZ Oscar, *Historia Económica y Social de Entre Ríos (1600-1854)*, Banco Unido del Litoral, Buenos Aires, 1978, pp. 181-82.

el importante desarrollo portuario que fue fundamental en el desenvolvimiento de la industria carnea. En tal ámbito, como señala Bentancur, fue coadyuvando al desarrollo de los establecimientos y de la producción, la acción de navieros, en gran parte catalanes. Las contratas fueron variadas e incluyeron tanto dinero, como la provisión de insumos como sal, barriles, vasijería, etc.; interviniendo en tales actuaciones pioneros como Maciel y Solsona.¹⁴ La pintoresca autobiografía que nos legara Ignacio Nuñez, al referirse al Montevideo de principios del XIX, sintetiza los alcances de aquellos emprendimientos.

“La casa del señor Maciel –dice- ejecutaba para este tiempo, vastas operaciones de comercio, en relación principalmente con la España, el Brasil y los Estados Unidos de Norteamérica; sus almacenes de efectos ultramarinos estaban abarrotados; en su saladero se hacían matanzas numerosas, porque era considerable la extracción de carnes saladas para La Habana y el Brasil; en la barraca, a cuyo departamento se me destinó, se preparaban cueros en tanto número que de ella salieron los que se necesitaron una vez para cargar seis fragatas que se despacharon en una semana.”¹⁵

La cuestión fue tomada con gran interés por la Corona, por lo que en 1788 se da una Real Orden disponiendo “que por el tiempo de diez años sean libres de derechos de entrada y salida del Reino, todas las

¹⁴ BENTANCUR, Arturo Ariel, El puerto colonial de Montevideo. Tomo I, Guerras y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico.1791-1806, Montevideo, 1997, p.46-47.

¹⁵ NUÑEZ, Ignacio, *Autobiografía*, Comisión de Cultura del Senado de la Nación, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1996, pp. 73-74.

salazones de carnes de Buenos Aires y demás partes de América, incluso las lenguas, cecina y otras especies..."¹⁶

A la par de la acción de los promotores privados se trató de incentivar la presencia estatal. Aún seguían en boga teorías que daban importancia al desarrollo de Compañías Privilegiadas, generándose también ideas de este tipo para la industria de las carnes. Situación que aprovechó la Real Compañía Marítima para incursionar en este rubro.

La Real Compañía, tal como lo había hecho con la pesca, trató de ser en esta materia la continuadora de las realizaciones y proyectos de los principales productores rioplatenses. En mayo de 1790, basada en su "gran planificación", se propuso adquirir el establecimiento saladeril de Francisco Medina para aunar como éste tres emprendimientos económicos: la pesca, la explotación de salinas patagónicas y la producción de carnes saladas; sin olvidar el sebo, la grasa y los cueros.

Pretextando su actividad pesquera en el sur pretendía hacerse del negocio, acarreando la sal necesaria y explotando las existencias ganaderas de los campos orientales, cercanos a Maldonado. Así, pensaban jugar a dos puntas, conjugando la elaboración de subproductos pesqueros y de la caza de pinnípedos, con los ganaderos.

Los experimentos hechos por particulares en la Banda Oriental habían demostrado que con la sal extraída de la bahía de San Julián se lograba una mejor preparación y conservación de las carnes, pero se encontraban ante el problema del transporte.

"La única dificultad que dichos especuladores han experimentado -decían en Madrid los directores de la

¹⁶ *Documentos para la historia argentina*, tomo VI (Buenos Aires, 1915), pp. 178-79.

Compañía Marítima- ha sido la de procurarse dicha sal, por la necesidad que se hallan de hacer expresamente una costosa expedición con el único objeto de buscarla para conducirla a sus estancias, lo que hacía salir dicho genero a un excesivo precio.

Los establecimientos de pesca que esta Compañía debe verificar sobre la Costa Patagónica, y la continua comunicación que tendrá necesariamente con los puertos del continente de la América, vencerán desde luego dicha dificultad asegurando a la Compañía un ramo de industrias que nunca podrán beneficiar con tanta economía y ventajas que ella, los particulares".¹⁷

El planteo era correcto. Nadie mejor que la empresa estaría en condiciones de realizar las labores saladeriles a bajo costo, siempre y cuando la industria funcionase de acuerdo con las previsiones generales y pudiera ser coordinada con las actividades pesqueras y de explotación de salinas. De allí que sobre la base de "este cierto supuesto" -según las propias palabras del directorio-, se propusiera adquirir la estancia Gueli, de la testamentaria de Francisco Medina, a través de un convenio celebrado con Francisco Ortega, socio del dueño anterior y su heredero fideicomisario.

Más allá de los resultados obtenidos y de la evolución de las actividades de esta Empresa paraestatal, que escapan al presente estudio, señalemos que nunca descartó cumplir con el objetivo vinculado a la elaboración de carnes, su comercialización y transporte,

¹⁷ Documentos para la Historia argentina, Tomo VI, op. cit., pp, 443-44.

logrando prerrogativas que no eran concomitantes con las obligaciones a las que estaban sujetos los particulares.¹⁸

En el contrato firmado oportunamente se había establecido que la Real Compañía Marítima recibiría en compra y venta la estancia de Gueli sita en las inmediaciones de Montevideo, haciéndose cargo de todas sus fábricas, almacenes y demás herramientas para la matanza del ganado vacuno; la salazón de carnes, el beneficio del sebo y el aprovechamiento de los cueros.

Además, la Real Compañía compraría la totalidad de los bovinos existentes en la estancia y los subproductos que no habían sido despachados del Rio de la Plata. Pese que a principios de 1792 la empresa marítima aún no había instalado su deseado saladero, aprovechándose de su condición de Compañía Privilegiada, seguía solicitando franquicias que la debían posicionar en condiciones especiales frente a los otros productores. Así, por ejemplo, en marzo del 92 obtuvo la concesión para extraer libremente la sal de Puerto Deseado y demás parajes de las costas patagónicas, tanto para las salazones de su pesca en la factoría sureña como en Maldonado y Gorriti y otros de América, “como también para la elaboración de carnes saladas cuando llegara a verificarse”.¹⁹

Al poco tiempo de otorgarse tales facultades, comenzaban las labores. Para lograr un mejor y más económico rendimiento se le permitió tener entre 500 y 600 cabezas en una estancia de la Corona en las inmediaciones de Montevideo, “contigua a uno de los saladeros de que piensa valerse la Compañía”. Autorización comunicada por Valdés

¹⁸ Véase SILVA, Hernán Asdrúbal, *La economía pesquera en el Virreinato del Rio de la Plata*, Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura (FECIC), Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Buenos Aires, 1978.

¹⁹ A.G.I. Indiferente General, 2491.

al gobernador de Montevideo en marzo de 1793, ordenando que debía igualmente facilitar a la Real Compañía Marítima todos los auxilios que le permitieran desarrollar sus actividades en este ramo "tan importante a la marina y al comercio".²⁰

Por supuesto, los ganaderos rioplatenses no vieron con buenos ojos la competencia de la empresa, más aún cuando las prerrogativas acordadas a esta, al menos teóricamente, la colocaban en mejores condiciones en el mercado. De allí que se presentasen reclamaciones tendientes a equiparar los términos en que debían manejarse unos y otros. Lo que, en definitiva, redundó en beneficio de los privados; más aún cuando la empresa no pudo mostrar eficiencia en sus labores.²¹

En 1789 se había otorgado a la Real Compañía la franquicia de ser excluida del pago de todo derecho para la extracción e ingresos de carnes saladas y en 1793, por una Real Cédula, ese privilegio se extendió a todos los productores, ampliando por diez años la liberación que se había dado en 1788, con el agregado del sebo. Medida a la que se agregaron otras resoluciones promotoras de la producción saladeril como la independización del patronazgo real, promovidos por los virreyes Loreto y Arredondo.

Tanto los reclamos por la competencia desleal, como la necesidad de dinamizar la industria y, consecuentemente, las exportaciones de

²⁰ Ibidem.

²¹ Es significativo que en general la bibliografía especializada poco y nada dice sobre la actividad de la Real Compañía Marítima en este campo. Posiblemente ello se deba a que la finalidad esencial de la empresa era la pesca, y a la dificultad para evaluar los niveles de producción alcanzados por la misma. Sin embargo, la antigua empresa pesquera en virtud de los privilegios obtenidos, había comenzado a ejercitarse en "la salazón de carnes del mismo Reino, de la que según lo comunican los directivos de Madrid a la Corona el 9 de junio de 1794- cree tener 1.000 barriles en Cádiz a estas horas". La cifra global del informe, desde ahora interesante, era inferior al envío real, pues los barriles conducidos en marzo del 94 por el bergantín "San Blas" desde Maldonado eran 1.200. Véase SILVA, Hernán A., *La economía pesquera...*, op. cit.

carnes y otros subproductos pecuarios, llevaron a la equiparación. Así, más allá de lo que pudo significar la incursión de la empresa marítima en la producción de carnes saladas, fue también un factor determinante en la gestación y modificación de políticas públicas al respecto.²²

El interés creció en forma exponencial, particularmente en los años previos a la guerra de 1796. A la par de los emprendimientos concretos, se hicieron propuestas y se elaboraron proyectos que, en muchas oportunidades, fluctuaron entre la utopía y la realidad. En 1794, según señala Levene, tras la liberación de derechos, los hacendados de Buenos Aires hicieron llegar al ministro Gardoqui un memorial para desarrollar al máximo la producción saladeril. La evaluación era sencilla. Si las carnes que se consumían entre Buenos Aires, Montevideo, Santa Fe, Corrientes y las Misiones correspondían a 150.000 cabezas de ganado y se mataban anualmente 600.000, quedaban para la salazón nada menos que 450.000. Dado que cada animal producía un quintal y medio de tasajo o dos barriles y medio de carne salada, calculaban que con aquellos subproductos podrían cargar en conjunto -además del sebo, la cerda y las aspas- alrededor de 389 embarcaciones de un porte de 250 a 300 toneladas cada una. Sin considerar las tradicionales exportaciones de cueros, el comercio rioplatense, teóricamente, podría beneficiarse en 8.000.000 de pesos.²³

Para ampliar la producción se precisaban estructuras adecuadas y, fundamentalmente, el aporte de mano de obra especializada. De allí que se propusiera la posibilidad de traer de Irlanda entre ochenta y

²² TJARKS, G.: *El Consulado de Buenos Aires y su proyección en la Historia del Río de la Plata*, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Buenos Aires, Buenos Aires, 1962, pp. 409 y ss.

²³ LEVENE, R.: *Investigaciones acerca de...*, op. cit. p. 321.

cientos maestros saladores, así como la fundación de una Compañía Marítima destinada al transporte de tal producción.

Nuevamente aparecía la idea de conformar una mega empresa, en este caso, una nueva Compañía privilegiada, destinada a sustentar la expansión propuesta para la industria.

En cuanto a la Real Compañía Marítima, más allá de los resultados de en este campo, sus gestiones redundaron en beneficio de los saladeristas, al lograr resoluciones favorables para la industria y los productores, favorecida por su acceso directo a las más altas autoridades peninsulares. Ventajas como la liberación de derechos, autorizaciones para vaquear o hacer arreos de ganados cimarrones, junto a medidas para dinamizar la explotación de las salinas patagónicas, se encuentran entre estos legados que fueron aprovechados por los productores particulares.

Estaban frente al desarrollo de una actividad industrial compleja y, aunque se veían con claridad sus ventajas, costaba mucho afianzarla. Esta situación se ve claramente en un informe de 1793, publicado en España:

“Entre los ramos más importante que ofrece la fertilidad de este país a la industria de sus habitantes, es sin duda alguna la salazón de las carnes. En el año de 1792 salieron de este puerto y del de Montevideo para España 950.818 cueros al pelo, y sólo se han aprovechado las carnes de 200.000 reses más o menos... La sal que se produce de larga distancia, aunque excelente para los guisos, era por su propia dulzura poco apta para la salazón, y la carestía de barriles y toneleros subía a tal precio, que el barril de

carne de Buenos Aires no podía entrar en concurrencia con el del Norte".²⁴

Pese a las limitaciones expuestas, la preocupación por el aprovechamiento de las carnes y su elaboración fue creciendo.

Más allá de deseos utópicos, durante el periodo previo a la guerra de 1796, se fue incrementando la producción general de carnes saladas. Pudiéndose agregar que, según Azara, durante el quinquenio 1792-1796 se hicieron extracciones a razón de un promedio anual de 40.759 quintales, de los cuales 39.281 fueron para La Habana y 1.478 para la Península²⁵. Cifras estas que analizaremos con más detenimiento, sobre la base de investigaciones propias, en el capítulo correspondiente.

En definitiva, la presencia del mercado cubano fue determinante en el dinámico desenvolvimiento de producción y comercialización de carnes, llegando en 1796 a embarcarse 69.090 quintales con destino a La Habana, frente a solo 2.128 destinados a la totalidad de puertos peninsulares. Es importante señalar también que, a las carnes, manufacturadas en los saladeros y a las pastillas de sustancia elaboradas por los hermanos Liniers en las cercanías de Buenos Aires, se sumaron artículos de exportación importantes como el sebo, que se reitera en los registros hacia Cuba.

²⁴ Noticias del Correo Mercantil de España y sus Indias, sobre la vida económica del Virreinato del Río de la Plata, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1977, p.25.

²⁵ AZARA, F.: *Viajes por la América Meridional*, Tomo II, Espasa Calpe, Madrid, 1941, pp. 200-201.

Capítulo 2

LA TRANSFORMACIÓN PRODUCTIVA
CUBANA Y EL LEJANO VINCULO
COMERCIAL. LOS CAMBIOS EN LA
CONFORMACIÓN DEMOGRÁFICA Y
LOS REQUERIMIENTOS ALIMENTICIOS

La transformación cubana

En pocos años, las relaciones económicas con La Habana fueron incrementándose, situación que se manifiesta tanto en las importaciones como en las exportaciones. La coetaneidad de las transformaciones productivas y comerciales registradas en ambas posesiones del imperio permiten mostrar un significativo nexo económico entre zonas tan distantes como Cuba y el Río de la Plata. Etapa en la que se destaca singularmente el desenvolvimiento de la industria saladeril rioplatense como respuesta a las necesidades provocadas por el incremento de la mano de obra negra y el desarrollo de la economía de plantación cubana.

Encontramos en diversos historiadores que han abordado el tema insular variadas interpretaciones sobre el origen de este proceso transformador, que llevó a la incorporación masiva de mano de obra esclava. Así por ejemplo Nadia Fernández de Pinedo Etchevarría, se hace eco de autores como Francisco de Arango y Parredo²⁶ que pone

²⁶ FERNÁNDEZ DE PINEDO ECHEVARRIA, Nadia, *Las balanzas del comercio exterior de La Habana, 1803-1807*, Bilbao, Universidad del País Vasco, Servicio Editorial, 2000, p. 9.

énfasis en la toma de la Habana por los británicos en 1762, aunque, aclara que Ramiro Guerra entiende que es exagerado señalar que previo al arribo de los ingleses La Habana carecía de condiciones y que fueran únicamente los británicos los causantes del desenvolvimiento económico posterior. Quien adhiere en una forma más genérica y taxativa al origen invasor es Tulio Halperín Donghi:

“En Cuba -dice- la agricultura tropical, concretamente el cultivo de la caña de azúcar, alcanzó un desarrollo espectacular. La breve ocupación británica de La Habana, en 1762, se considera el punto de partida de una etapa expansiva que en medio de altibajos continuaría por más de un siglo”²⁷

En la vereda de enfrente, Roland Ely contradice taxativamente estas posturas, señalando:

“Primeramente es menester fijar bien la fecha que marca el despertar de Cuba luego de su letargo de siglos. Para ello parecería más apropiado el 4 de julio de 1776 que el 12 de agosto de 1762...la ocupación inglesa de la isla, aparte de ser de poca duración, no tuvo mayor significación.”²⁸

En definitiva, tanto en posiciones como las de Francisco de Arango y Parredo, o de Roland Ely, asistimos a explicaciones provenientes de acontecimiento exógenos, como la ocupación inglesa o la trascendental influencia de los norteamericanos luego de su independencia. Una posición revisionista sobre los planteos historiográficos tradicionales la encontramos en una publicación de

²⁷ HALPERÍN DONGHI, Tuio, y otros, *Historia económica de América Latina: desde la Independencia hasta nuestros días*, Barcelona, Crítica, 2002, pp. 25-26.

²⁸ ELY, Roland T., *Cuando Reinaba Su Majestad el Azúcar*, Buenos Aires, 1963, p. 56.

M^a Dolores González-Ripoll e Izaskun Álvarez Cuartero, donde le atribuye por un lado orígenes más antiguos a este proceso y por otro realiza interesantes observaciones sobre las políticas peninsulares.²⁹

En definitiva, la profunda transformación productiva cubana, motorizada por la economía de plantación y la consecuente incorporación masiva de mano de obra negra, condujo a la creación de un importante mercado para los productos pecuarios del Río de la Plata. Si bien no sólo fueron las carnes saladas los únicos artículos importados, había que contribuir a la alimentación de miles de personas. Como señala Friedlaender, en 1803 se estaban consumiendo ya de 500 a 600.000 arrobas de tasajo³⁰.

Las cifras de introducción de esclavos varían según los autores. Debemos tener en cuenta que en general muestran tendencias de crecimiento y señalar que el ingreso de negros por vías ilegales fue amplio. El cuadro que incluimos a continuación corresponde a la publicación de Nadia Fernández de Pinedo Echevarría, *Comercio exterior y fiscalidad: Cuba (1794-1860)*³¹

²⁹ GONZÁLEZ-RIPOLL, M^a Dolores y ÁLVAREZ CUARTERO, Izaskun (eds.), *Francisco Arango y la invención de la Cuba azucarera*, Salamanca, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Salamanca, 2009.

³⁰ FRIEDLAENDER, Heinrich, *Historia económica de Cuba*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1978, p. 153.

³¹ FERNÁNDEZ DE PINEDO ECHEVARRÍA, Nadia, *Comercio exterior y fiscalidad: Cuba (1794-1860)*, Universidad del País Vasco, 2002.

Importación de negros bozales por La Habana desde 1786 a 1806 (por sexos) ³²					
Año	Hombre	Mujer	Total Habana	Total Isla (1)	Total Isla (2)
1786-88			3.536	1.840	2.300
1789	1.499	749	2.248	3.664	2.300
1790	1.803	731	2.534	3.986	3.400
1791	6.177	2.321	8.498	9.908	11.300
1792	6.922	2.206	9.128	9.576	11.400
1793	3.001	766	3.767	4.579	5.000
1794	3.523	641	4.164	4.664	5.600
1795	4.240	1.592	5.832	6.536	7.800
1796	4.465	1.246	5.711	6.093	7.600
1797	3.617	935	4.552	4.528	6.100
1798	1.733	268	2.001	2.120	2.700
1799	4.096	853	4.949	4.961	6.600
1800	3.132	1.013	4.145	4.208	5.500
1801	1.253	406	1.659	1.720	2.200
1802			13.832	15.163	18.400
1803			9.671	9.998	12.900
1804			8.923	9.561	11.900
1805			4.999	5.318	6.700
1806			4.395	4.643	5.900
1807			2.565	3.321	3.400

Fuentes: A.N. de Cuba, Real Consulado, Junta de Fomento, legajo 74, n° 2.824.

VV.AA.: *Historia de Cuba, la Colonia...*, tabla n.° 11, «Total de importaciones de esclavos de ambos sexos por varios puertos de Cuba, 1763-1820», p. 472.

ELTIS, David: *Economic growth and the ending of the Transatlantic slave trade*, Oxford University Press (1987), p. 245.

³² Como se ha señalado, existen diferencias en los guarismos expuestos por diversos autores, muchos se han basado en los importantes portes de Humboldt e incluso los han comprado o complementado con los extraídos del Archivo General de Indias.

Nota: Respecto a las cifras sobre la importación de esclavos existen diversas fuentes no siempre coincidentes.³³

En un interesante trabajo dedicado al estudio de la *Emigración, población y esclavitud en Cuba*, Pablo Tornero muestra como la economía local queda enmarcada en las relaciones de producción esclavista, proyectándose más allá del gran desarrollo de la industria azucarera que dinamiza la introducción de mano de obra de aquel origen. Según datos del consulado de La Habana, de los 65.745 esclavos entrados en Cuba desde 1789 a 1802, únicamente 25.000 estaban en el cultivo de la caña.³⁴ Sin duda el desenvolvimiento de la economía de plantación era oneroso debido no solamente al precio de los negros, sino también y básicamente a la necesidad de mantenimiento, para lo que se recurrió habitualmente a vestimenta de Nueva España y carnes saladas del Río de la Plata, sin olvidar partidas de bacalao procedentes del norte. En definitiva, la presencia de un dinámico centro de concentración de mano de obra esclava constituyó un fuerte incentivo para el desenvolvimiento de la industria saladeril rioplatense, que encontró en Cuba su mejor mercado. No obstante, es menester señalar que la introducción en la plaza caribeña

³³ Esta situación la encontramos en múltiples autores. Tal el caso de Arregui, Salvador, que compara las de Humboldt con las sacadas del A.G.I., en su trabajo: "Las relaciones comerciales entre España y Cuba en vísperas del movimiento emancipador americano 1803-1810", *Anales de la Universidad de Murcia*, 1979-1980, p. 176. Señalemos las aportaciones sobre orígenes, cantidad y precio de Gloria García, en su trabajo *La explotación de moneda y el comercio de esclavos (Cuba, 1760-1800)*, *Revista Rábida, (Metrópoli e Imperio. España y América, siglos XVI-XIX)*, N.º. 11, 1992, p.73-81.

³⁴ TORNERO, Pablo, "Emigración, población y esclavitud en Cuba (1765-1817)", *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLIV, Sevilla, 1987, pp. 239-240. Ya planteado sintéticamente en TORNERO, Pablo, "Ingenios, plantación y esclavitud: una aproximación al estudio de los esclavos en los ingenios cubanos (1760-1821)", *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLIII, Sevilla, 1986, p. 36. Cabe consignar que algunas cifras referidas a la introducción de negros en Cuba que este autor aporta, difieren también, en algunos años, con las apuntadas anteriormente.

debió hacerse compitiendo con las carnes provenientes de Venezuela (Nueva Barcelona).³⁵

Además, el desarrollo de la economía de plantación y de los ingenios hizo de la isla caribeña un gran centro de transacciones, despertando el particular interés de los recientemente independizados norteamericanos que, en determinados momentos, llegaron a monopolizar el tráfico entre el Río de la Plata y la Habana.

Cabe señalar que no pretendemos aquí hacer una historia de la esclavitud en Cuba, sino simplemente resaltar los efectos que tiene esta transformación profunda en las estructuras socioeconómicas de la Isla, en conjunción con cambios políticos e ideológicos, para la dinamización de los vínculos comerciales con el área rioplatense.

El lejano vínculo comercial

Antes de producirse las primeras exportaciones de carnes y otros productos a Cuba, ya habían aparecido en el mercado rioplatense mercaderías de origen cubano.

Azúcares, tabaco y otros artículos de la isla caribeña habían sido reexportados desde España; proceso que adquiere un singular interés al estructurarse el Correo Marítimo, con sus dos carreras, la de La Habana y la del Río de la Plata.

La ampliación del comercio, promovido por la instalación del Correo Marítimo, fue importante tanto para el Río de la Plata como para Galicia y Cuba. La Coruña se convirtió en epicentro vincular entre ambas rutas, facilitando la combinación de cargas y el consecuente

³⁵ AMORES, Juan B., *Cuba en le época de Ezpeleta (1785-1790*, Pamplona, 2000, p. 216.

reembarque de productos como el azúcar, en forma rápida, con destino al área rioplatense.

Si bien por lo general se toma como punto de partida de las reformas comerciales de Carlos III la apertura producida en 1765, ya un año antes de concretarse tales determinaciones políticas, se habían llevado a la práctica la instalación de un sistema que fue fundamental para comenzar a revertir la marginalidad rioplatense y, en el caso que nos ocupa, soslayar en parte la imposibilidad que tenían las posesiones americanas de comerciar entre sí. El 24 de agosto de 1764, el Marqués de Grimaldi refrendaba el *Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales*, por el que oficialmente se estructuraba una línea de navegación regular con América. Una fragata-correo mensual tendría la misión de ejercitar el tráfico postal entre La Coruña y La Habana. En aquel momento se estaba tomando una determinación trascendental, ya que por un lado se establecía un sistema que, superando la irregularidad y los resultados aleatorios de los "avisos", mantuviera una adecuada regularidad en las comunicaciones interoceánicas y, por otro, se generaba un importante tráfico mercantil desde un puerto ajeno al monopolio gaditano. En realidad, conjuntamente con el planteamiento referido a la organicidad del tráfico de correspondencia oficial y privada, se sustenta la erección de una empresa estatal de neto corte comercial. Surgía así, en la práctica, una nueva compañía privilegiada que debía proporcionar al reino los diversos beneficios que la habían motivado: a) organicidad y continuidad en el transporte de correspondencia, b) apertura de un tráfico comercial estable desde la zona norte de la Península, c) conseguir rentabilidad en todos los movimientos de la empresa y d) dejar plasmado un sistema que mantuviera permanentes contactos entre los sectores político-administrativos y económicos de España y América.

Pronto, a la ruta de La Habana se le sumó la estructuración del servicio hacia y desde el área rioplatense, que el 31 de mayo de 1767 quedaba inaugurado con la llegada de la fragata-correo "El Príncipe" a Montevideo. Desde entonces, nuevas vías de comunicación oceánica, que vitalizaban el tráfico tanto en calidad como en capacidad, dejaban su sello en la historia económica del extremo sur de América.

Si bien la importancia de esta nueva ruta quedó de inmediato demostrada en la amplitud de los registros del puerto peninsular, el azúcar, en particular, dio características especiales al movimiento naviero de la Empresa, permitiendo combinar ambas carreras. La instalación del Correo Marítimo iniciaba un singular proceso de triangulación (completado poco tiempo después) en las rutas de navegación y transporte directo. Así, efectos de origen cubano, junto a los gallegos y de otras latitudes llegaban al Río de la Plata. Transacciones económicas facilitadas por la rápida y segura conexión de la "Carrera de la Habana" con las fragatas destinadas al área rioplatense, en el vértice proporcionado por La Coruña. Situación que tendrá continuidad hasta la extensión del comercio interregional americano producida en 1776.

“En lo tocante a lo despachado por cuenta de la “Renta” - dice Manoel Lelo Belloto-, sobresalían, por el volumen y la frecuencia en el rol de los productos transportados por las fragatas-correo, el azúcar blanco de la Habana y los tejidos españoles”³⁶,

sin olvidar artículos como el tabaco cubano.

³⁶ BELLOTTO, M. L.: *Correo Marítimo Hispano-Americano - Carreia de Buenos Aires (1767-1779)*, Facultad de Filosofía y Ciencias de Assis, Assis, 1971, p.203.

Si bien hemos hecho referencia a la importancia de la instalación del Correo Marítimo para dar organicidad, rapidez y frecuencia a la ruta del azúcar y otros productos cubanos por la vía de La Coruña, es importante destacar que tanto antes del Reglamento de Libre Comercio, como después, y hasta que se regularizó el tráfico directo entre el Río de la Plata y la Habana, fueron utilizados también otros puertos españoles para la reexportación de azúcar. Tal es el caso de uno de los primeros navíos que se adscribían a la apertura rioplatense dispuesta en febrero de 1778. En el mes de mayo, el Administrador General de la Aduana de Mar de Málaga, abría hacia este destino el registro de la saetia catalana "San Isidro", salida de Barcelona, que completaba su carga con azúcar de reexportación de la Habana entre otros productos.³⁷

Dinamismo creciente

El interés por incentivar los vínculos económicos entre rioplatenses y cubanos fue muy importante y se manifestó tanto en la política de la Corona como de productores y comerciantes de las lejanas posesiones americanas. Tal situación queda clara en el texto de una Real Orden de 1792 por la que se bajan impuestos al azúcar introducido en el Río de la Plata:

“...deseando S.M. fomentar el comercio entre ambos puertos, y considerando que el azúcar sirve de retorno a las embarcaciones de esa ciudad (Montevideo), que conducen salazones de carnes a aquella (La Habana) ..., es la RI. voluntad que...uno por ciento se rebaje del derecho

³⁷ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Uruguay), Aduana de Montevideo, caja 238.

de Almojarifazgo de los azúcares de la Habana que se introduzcan a ese puerto.”³⁸

Las peticiones para tratar de bajar impuestos, fomentando las exportaciones y las importaciones de interés fueron habituales. De allí que, por presión del Consulado de La Habana, el 8 de octubre de 1796, se comunicara el otorgamiento de "libertad de derechos, no sólo en las harinas, sino también en las carnes".³⁹ Medida importante para el tráfico interregional, que refrendaba la de 1793 y arribaba en momentos difíciles para el comercio.

Tanto las políticas implementadas desde la metrópoli, como para las regiones emergentes del imperio español fueron dando sus frutos, favoreciendo procesos como el que nos ocupamos en el presente libro. Situación que sintetiza Jesús García Molina en un estudio efectuado para la CEPAL.

“Las reformas de los Borbones –dice-, que se comenzaron a implantar a mediados del siglo XVIII en todo el imperio español, tenían el propósito de rediseñar las condiciones internas de la metrópolis y los vínculos con sus colonias, incluyendo a Cuba.

En este período se observó un proceso creciente de integración de las actividades exportadoras de la isla a la economía internacional, que se explica por diversas circunstancias internacionales, como las guerras de los Siete Años, de Independencia de las Trece Colonias de Norteamérica y las revoluciones francesa, industrial inglesa y de Haití. Ello determinó que la oferta en el

³⁸ Documentos para la Historia Argentina. Tomo VII, Comercio de Indias, Consulado, Comercio de Negros y de Extranjeros (1791-1809), Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, 1916, p. 12.

³⁹ Ibidem, p.118.

mercado internacional de distintos productos tropicales como azúcar, café y tabaco fuera menor a la demanda, con el consecuente incremento de sus precios externos y estímulo a la inversión y modernización de estas actividades. Así, en 1760 la producción cubana de azúcar sólo representó 2,7% del total mundial, que se incrementó a 6,9% en 1792.”⁴⁰

Si bien hacemos hincapié en el azúcar por su trascendencia hasta nuestros días, desde las últimas décadas del XVIII se incrementaron también otras producciones que nutrieron los mercados exteriores y llegaron al Río de la Plata. A derivados de la caña como mieles y aguardiente, se unió el tabaco, el café, la cera, la miel de abejas, maderas especiales, etc. Al compás de esta transformación productiva la isla fue cambiando su aspecto, tanto en lo demográfico como en lo físico.

La dinamización de esta expansión económica afectó directa o indirectamente a otros sectores en forma negativa. Amplias zonas destinadas a la alimentación fueron ocupadas por las plantaciones, a la vez que desaparecieron importantes superficies boscosas. Esto último, no sólo para el aprovechamiento de esas tierras, sino para alimentar a la nueva industria azucarera. Según Miguel Jordán Reyes: “El consumo de madera para combustible de los ingenios azucareros y en menor medida para la construcción de embalajes para el azúcar fue una de las principales causas de deforestación de las islas.”⁴¹

La dinámica transformadora de la isla, con su expansión productiva y comercial, repercutió también en un proceso que se estaba dando en

⁴⁰ GARCIA MOLINA, Jesús, *La economía cubana desde el siglo XVI al XX: del colonialismo al socialismo con mercado*, CEPAL, México, 2015, p. 13.

⁴¹ JORDÁN REYES, Miguel, *La deforestación de la Isla de Cuba durante la dominación española: (1492-1898)*, Tesis (Doctoral), Universidad Politécnica de Madrid, Madrid, 2016, p. 78.

el extremo sur de América. El vínculo entre La Habana y el eje Buenos Aires-Montevideo, no sólo significó la consecución de una plaza mercantil, un tanto compleja para las importaciones cubanas, como se verá más adelante, sino también un importante factor para dinamizar el desenvolvimiento económico rioplatense. Situación que se manifiesta particularmente en la expansión y consolidación de la industria saladeril, con la ampliación de un mercado que le dio sustento.

Capítulo 3

VARIANTES DEL MOVIMIENTO PORTUARIO REGIONAL

Los nexos directos entre dos regiones tan apartadas de América como Cuba y el Río de la Plata, se generaron, no sólo como resultado de la búsqueda de mercados externos sino también en respuesta a los requerimientos coyunturales de la economía de plantación cubana; necesitada de productos destinados al alimento de la mano de obra negra. Proceso que se registra en contextos nacionales e internacionales complejos pues, tanto las exportaciones como las importaciones, fueron afectadas por diversas circunstancias; destacándose, entre otras, la irregularidad en el mantenimiento del intercambio y la incidencia de los sucesivos conflictos bélicos que debió soportar el Imperio Hispano, sin olvidar los efectos de crisis económicas generales y/o locales.

La navegación sufrió en forma directa el efecto de las guerras en que se vio envuelto el Imperio Hispánico. Baste señalar que, de los tres decenios y medio de desenvolvimiento pleno del Virreinato del Río de la Plata, 21 los vivió inmerso en conflictos bélicos. Situación de suma importancia para observar y comprender el desenvolvimiento del

movimiento productivo y comercial que unió a las posesiones más australes con Cuba.⁴²

Cabe consignar, sin embargo, que no todas las guerras afectaron a la producción y el comercio de la misma forma, siendo los enfrentamientos con Gran Bretaña los que marcaron inflexiones más profundas. Así, mientras encontramos graves crisis, con singulares estagnaciones al iniciarse los conflictos, también hallamos años con picos de exportaciones y salidas navieras, particularmente en los meses inmediatos a la finalización de contiendas. Baste señalar, a título de ejemplo, la gran contracción provocada por el inicio de la guerra de 1796, y la singular expansión al concretarse la paz en 1802.

Transformación de la navegación a Cuba

Pese a los avatares que jalonaron el dinámico desenvolvimiento productivo y comercial rioplatense, en el que ocupa un singular lugar el desarrollo de la industria saladeril, las exportaciones hacia Cuba se fueron consolidando. Señalemos que entre 1787-1789 partieron de Montevideo hacia la Habana 24 navíos, de los cuales 13 lo hicieron en el último año.⁴³ Sin embargo, fue difícil establecer un intercambio equitativo para ambas posesiones. Según datos cubanos, en el período 1786-89, entraban en La Habana 21

⁴² 1) El Virreinato se crea en 1776, durante la guerra hispano-portuguesa de 1776-1777. 2) Entre 1779 y 1783 se encuentra España enfrentada con Gran Bretaña. 3) Entre 1793 y 1795 con la Francia revolucionaria. 4) Desde 1796, con un limitado interregno de paz entre 1802 y 1804, mantendrá el estado de beligerancia hasta el mismo momento de la Revolución. Estado de guerra que tuvo un vuelco fundamental en 1808 al producirse el cambio de alianzas, convirtiendo a Inglaterra, la tradicional enemiga, en la gran aliada de España. 5) Situaciones a las que se agregan los momentáneos problemas con el vecino Brasil a causa de la *Guerra de las Naranjas de 1801*.

⁴³ BENTANCUR, Arturo Ariel, El puerto colonial de Montevideo. Tomo I. Guerras y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico. 1791-1806, Montevideo, 1997, p.47 y ss.

navíos provenientes del Río de la Plata, mientras salían hacia este destino solamente 9.⁴⁴

El aporte de bodegas, particularmente por parte de barcos catalanes (a quienes se dedica un capítulo especial), fue fundamental para la vitalización del comercio exterior de la región. Para el Río de la Plata la cuestión de los fletes era esencial, no sólo por las distancias que lo separaban de los principales mercados exteriores, sino por el tipo de mercaderías que habitualmente exportaba. Tanto los cueros, que constituían el rubro principal, como las carnes, lanas, etc., eran elementos de gran peso o volumen que veían acrecentados sensiblemente su costo en los puertos de destino a causa del manipuleo y los fletes. De allí que, al constituirse Cuba en un nuevo centro neurálgico de comercialización, se crearon distorsiones en el manejo del tráfico con la Península. En 1789, el virrey Loreto trasmitía a Valdés la preocupación de los Diputados del Comercio por haber pasado el flete de los cueros de 12 a 18 reales, "atribuyéndolo a que las embarcaciones catalanas y otras que proporcionaban la extracción se han dirigido a La Habana y otros puertos, en vista de no lograr en sus fletes el lucro que esperaban..."⁴⁵

Además, a los problemas comunes para ambos territorios, por ser parte de un mismo sistema imperial, se unieron los propios, particularmente relacionados con la permeabilidad de los mercados. De allí que el análisis del circuito comercial cubano-rioplatense sea muy complejo, por registrarse en el Río de la Plata, como mercado consumidor, la competencia cercana del Brasil con sus frutos tropicales y de otras zonas como Lima y Guayaquil, sin olvidar la

⁴⁴ AMORES, Juan B., Cuba en le época de Ezpeleta (1785-1790), Ediciones Universidad de Navarra, Pamplona, 2000, p. 226.

⁴⁵ Archivo General de Indias, Audiencia de Buenos Aires, 383 y 106.

existencia de similares producciones locales. Situación que nos ayuda a comprender la gran diferencia existente entre las entradas y salidas que muestra el movimiento naviero efectuado desde y hacia La Habana.

MOVIMIENTO DEL PUERTO DE MONTEVIDEO		
	ARRIBOS DESDE LA HABANA	SALIDAS HACIA LA HABANA
AÑO	N/ de embarcaciones	N/ de embarcaciones
1790	3	4
1791	4	5
1792	3	8
1793	3	5
1794	6	8
1795	2	6
1796	2	14
TOTAL	23	50

FUENTE: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 383 y Buenos Aires, 346, elaboración propia.

Como puede apreciarse en el cuadro anterior, existió un importante desbalance en el movimiento naviero; situación que se había ido consolidando desde años atrás. Según los registros del puerto cubano, entre 1786 y 1789 partían hacia Montevideo y Buenos Aires 9 embarcaciones, contra 21 entradas procedentes de aquellos destinos.⁴⁶

En la medida en que se dinamizaron los vínculos navieros con Cuba, fueron variando las características del tráfico general de Río de la Plata. Como contrapartida, al incremento de los viajes hacia la Habana,

⁴⁶ AMORES, Juan B., Cuba en le época de Ezpeleta (1785-1790, Pamplona, 2000, pp. 226-227.

durante el quinquenio 1792-1796, podemos observar en el tráfico con la Península, un porcentaje de salidas de navíos inferior al de ingresos; situación que acrecienta la trascendencia del nexo económico con Cuba en el contexto de los vínculos marítimos locales, nacionales e internacionales. Esto se refleja tanto en los totales generales como, particularmente, en el promedio de barcos de la línea del Mediterráneo. Mientras los arribos desde España en el quinquenio registran un promedio anual de 53,6 navíos, las salidas alcanzan a 48,6, marcando una disminución del orden del 9,32%; situación que es más notable en el caso de la ruta que tiene como destinos principales a Málaga y Barcelona. En este caso, el promedio anual pasa de 21 a 15,8, con una diferencia del 24%. Evidentemente tal situación se vincula tanto con la participación catalana en el tráfico hacia Cuba, como con el señalado interés por el negocio de los fletes. En este contexto, la relación entre ingresos y egresos de navíos en la línea Montevideo-La Habana es significativa, ya que mientras el promedio anual de arribos en el quinquenio es de 3,2, el de partidas hacia la isla del Caribe es de 8,2 barcos.

Si bien nos encontramos ante un flujo constante con La Habana, cuyo análisis complementaremos con la consecuente balanza comercial, las diferencias registradas entre ingresos y egresos hace difícil hablar estrictamente de un circuito naviero y mercantil con la isla caribeña. Quizá para el caso de la navegación podría ser más preciso el término ruta. Definición que tiende a dar una caracterización más específica al flujo marítimo, sin descartar totalmente la posibilidad de considerar este tráfico como un verdadero circuito, pues desde sus inicios se gestaron contratas viajes circulares. Así, por ejemplo, Pablo Aymerich, capitán y dueño de un navío catalán, señalaba en 1790: “Se

me ha propuesto fletar, como en efecto he fletado de ida y vuelta para La Habana e Islas de Barlovento mi dicha saetia”⁴⁷

Cabe destacar que el menor ingreso de navíos provenientes de Cuba no se tradujo en una abrumadora balanza comercial favorable para el Río de la Plata, pues los productos de exportación hacia La Habana eran de gran peso o volumen con relación a su precio. No obstante, podemos destacar que sistemáticamente el valor de los embarques fue creciendo, superando a las importaciones en los dos últimos años.

VALOR DE LOS EFECTOS IMPORTADOS Y EXPORTADOS EN EL RIO DE LA PLATA - ORIGEN Y DESTINO LA HABANA (EN PESOS DE AMERICA)		
AÑO	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES
1793	87.116	62.386
1794	140.765	89.305
1795	47.525	90.720
1796	123.562	160.110

FUENTE: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346, elaboración propia.

Exportaciones hacia La Habana: el flujo de mercaderías (carnes saladas y sebo)

Como se ha señalado anteriormente, el desenvolvimiento de la producción saladeril determinó la base de las exportaciones hacia el mercado cubano, cada vez más ávido de alimentos como consecuencia de la incorporación de mano de obra esclava. Si bien los primeros envíos tuvieron como destino a la Península, en la medida en que se

⁴⁷ BENTANCUR, Arturo, *El puerto colonial...*, Tomo I, op. cit., p. 101.

fue consolidando esta compleja industria, se procuró generar, conservar e incrementar el vínculo con Cuba, que, rápidamente, pasó a ocupar un sólido primer lugar en las exportaciones de carnes rioplatenses.

En 1790, 4 embarcaciones (1 fragata, 1 paquebote y 2 bergantines), salieron de Montevideo con 14.962 quintales de carnes saladas, llegando en 1796 a embarcarse 69.090 quintales con destino a La Habana, frente a sólo 2.128 registrados para la totalidad de puertos peninsulares.

AÑOS	CARNE SALADA	SEBO
	(Quintales)	(arrobas)
1790	14.962	9845
1791	11.917	8316
1793	27354	7207
1794	30145	10301
1795	30576	11360
1796	69050	13600

FUENTE: ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Audiencia de Buenos Aires, 383 y 346. ELABORACION PROPIA.

Si a simple vista las estadísticas nos muestran la importancia de las producciones extraídas hacia la isla caribeña, tales cifras adquieren mayor significación si las enmarcamos en el contexto general de las exportaciones cárnicas. Guarismos que colocan al mercado cubano como promotor esencial del desenvolvimiento de una industria tan compleja como la saladeril.

EXTRACCIONES POR EL PUERTO DE MONTEVIDEO SEGUN DESTINOS					
Carnes saladas - quintales					
AÑO	PUERTOS				
	ESPAÑOLES	HABANA	NEGREROS	TOTAL	% HABANA
1793	1.088	27.394	1.860	30.342	90,28
1794	364	30.145	4.114	34.623	87,06
1795	2.148	30.576	4.300	37.024	82,58
1796	2.128	69.090	-----	71.218	97,01

Nota: 1794 - Pastillas de substancia (libras): A España: 1.445 - A La Habana: 2.310.

FUENTE: ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Audiencia de Buenos Aires, 346.
ELABORACION PROPIA.

Es interesante agregar en relación con la industrialización de carnes que en esta época se contabilizan exportaciones de "pastillas de substancia" elaboradas en la fábrica bonaerense de los hermanos Liniers. Cada onza de estas pastillas (16 onzas=1 libra), llevaba el extracto de cinco a seis libras de carne, a lo que se sumaban pequeñas porciones de legumbres harinosas.⁴⁸

El sebo

Luego de las carnes, el sebo fue el elemento más requerido en el mercado insular. Los embarques de este otro derivado de la ganadería

⁴⁸ Archivo del Museo Naval (Madrid), Razón del establecimiento de las Pastillas de substancia que de orden de S.M. se ha hecho en la Provincia de Buenos Aires para uso de la Marina, Buenos Aires y Costa Patagónica, leg. 343.

fueron importantes. En 1790 las salidas para Cuba sumaban 9.845 arrobas de sebo en marquetas y al año siguiente se embarcaban 8.316.

Para tener una idea más acabada del peso de los envíos a La Habana, es interesante compararlos con lo dirigido por las tres rutas que integraban el tráfico con la Península (Cádiz, Mediterráneo y Norte-cantábrico) y, consecuentemente, con el total exportado a España.¹⁴

EXPORTACIONES DE SEBO POR DESTINO (ARROBAS)				
AÑO	PUERTOS			
	CADIZ	MEDITERRANEO	CANTABRICO	HABANA
1793	3.630	4.096	3.826	7.207
1794	6.557	4.083	5.498	10.301
1795	7.577	17.900	4.020	11.360
1796	25.720	5.280	12.800	13.600

FUENTE: ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Audiencia de Buenos Aires, 346. ELABORACION PROPIA. Con respecto a las vías de la navegación peninsular: Vide: SILVA, Hernán A., El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810), Banco de España, Estudios de Historia Económica, N/ 26, Madrid, 1993.

Productos regionales y metálico

VALOR DE LOS EFECTOS SALIDOS HACIA LA HABANA (EN PESOS)			
AÑO	PLATA	FRUTOS	TOTAL
1792	34.018	69.277	103.295
1793	4.000	58.386	62.386
1794	9.600	75.705	85.305
1795	14.800	75.920	90.720
1796	24.060	136.050	160.110

FUENTE: ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Audiencia de Buenos Aires, 346.
ELABORACION PROPIA.

Cabe señalar que, además de las carnes saladas y el sebo, salían con destino a la isla de Cuba productos tales como lanas de carnero, pieles finas, badanas, aceite y pieles de lobo marino, harina, plumas y plumeros, sin olvidar la reexportación de cobre. etc., junto a una considerable cantidad de metálico. Sin embargo, a diferencia de otros destinos, las exportaciones hacia La Habana muestran una singular preponderancia de la producción regional sobre la plata embarcada hacia aquella plaza.

El caso de las harinas rioplatenses es muy particular, dada la incidencia de su participación en el mercado cubano, según informaciones procedentes de La Habana. Ya en 1789, por una Real Orden, se había resuelto que las harinas llegadas desde Buenos Aires pagaran solamente el derecho de alcabala, equiparándolas a las novohispanas. Por entonces también el Intendente Hernani, comunicaba a la Corona que: “El comercio de harinas de Nueva España ha sido minorado a propósito del incremento que han tenido de ellas el de Buenos Aires, porque los precios a que vendían los comerciantes estas últimas y las

gruesas partidas que han venido por la vía de Santander, españolas y extranjeras ni aún con la libertad de derechos convenía a lo de Nueva España...No hay duda de que la mucha equidad con que se han comprado estas harinas de Buenos Aires resulta un beneficio común de esta isla y de la Real Hacienda que ha ahorrado mucho.”⁴⁹

⁴⁹ AMORES, Juan B., *Cuba en la época de Ezpeleta (1785-1790)*, Ediciones Universidad de Navarra, Pamplona, 2000, p. 219.

Capítulo 4

NAVEGACIÓN Y TRANSPORTE DESDE
LA HABANA

Transporte y abastecimiento

El análisis del establecimiento de nexos marítimos y comerciales entre el Río de la Plata y Cuba debe observarse a la luz de los requerimientos y desarrollos de ambos mercados regionales. Así como hemos visto la creciente necesidad de productos cárneos y otros derivados principalmente de la ganadería, por parte de la isla caribeña, es menester tener en cuenta en qué medida las producciones cubanas encontraron lugar en la plaza rioplatense.

Para comprender este proceso de intervencionalidad debemos romper con algunos estereotipos basados en el análisis de situaciones parciales, comprendiendo globalmente aspectos tales como el movimiento naviero de ida y vuelta, los tipos de mercaderías transportadas y/o los resultados de la balanza comercial.

Ya hemos visto la diferencia entre las entradas y salidas de los navíos destinados hacia y/o procedentes del puerto de la Habana.

Sin duda, a la explicación de este tráfico de ida y vuelta, con sus consiguientes vínculos con ambas producciones regionales (caso del complejo desenvolvimiento de la industria saladeril rioplatense y, particularmente del azúcar cubana), confluyen también variantes en los procesos comerciales, en las situaciones financieras, en los costos

de transporte, en la valuación de las mercaderías, en las competencias de terceros, etc.; sin olvidar situaciones particulares como las proporcionadas por los conflictos bélicos o las crisis económicas. Todas estas variantes concurren al análisis temporal tanto de la cuestión mercantil y como del tráfico marítimo.

La trascendencia de los nexos directos entre dos regiones tan apartadas de América como Cuba y el Río de la Plata se funda en la posibilidad de complementación económica. De allí la importancia de este caso que no sólo obedece, como era habitual, a la búsqueda de mercados para la producción insular (azúcar, tabaco, café, etc.), sino también a dar respuesta a los requerimientos de la economía de plantación cubana; necesitada de frutos destinados al alimento de la mano de obra negra.

Así como en los fundamentos del nexo económico directo con Cuba desde el Río de la Plata, pese a que los embarques son variados, aparece como elemento esencial la elaboración y comercialización de carnes saladas, en el caso de los retornos, adquiere un rol fundamental el azúcar.

Recordemos que cuando comienza a registrarse un tráfico directo con La Habana ya, por vía indirecta, habían aparecido en el mercado regional productos originados en Cuba; situación que coadyuvó a que fueran las carnes rioplatenses pioneras en la apertura del circuito americano. Las rutas del abastecimiento cubano al Río de la Plata fueron variando con los tiempos, al compás de las necesidades socio-económicas, del desarrollo de las regiones, de los cambios políticos e ideológicos generados desde la Península, de las reformas, de la acción de las potencias y de las guerras.

En un trabajo específicamente dedicado al tráfico de azúcar hice una clasificación y caracterización de rutas⁵⁰ vinculadas a este producto, que puede coadyuvar a comprender las complejidades del desenvolvimiento mercantil cubano-rioplatense. Allí señalé la existencia de tres tipos de rutas:

- 1) las RUTAS MARÍTIMAS BASICAS, compuestas por las que, con cierta continuidad permitieron mantener un flujo de puerto a puerto;
- 2) las RUTAS COMBINADAS, que unieron al transporte marítimo el trayecto por tierra o ríos interiores;
- 3) las RUTAS TEMPORALES, OCASIONALES Y/O ALTERNATIVAS, utilizadas en forma excepcional cuando las circunstancias lo requirieron o posibilitaron.⁵¹

Incluimos dentro de las combinadas como de las básicas a la ruta de La Habana pues, curiosamente, tanto la primera como la segunda, se vinculaban básicamente al flujo de azúcares y demás producciones cubanas. Si bien el movimiento naviero y económico sostenible y sostenido se solidifica con el tráfico directo, fue precedido y complementado por vías colaterales, como la ruta de la Coruña. Todo ello sin descartar la ocasional presencia de otros puertos peninsulares como lugar de reembarque.

⁵¹ Ver SILVA, H. A., "El transporte de azúcar y sus efectos en las rutas hacia el río de la plata (Fines del siglo XVIII y principios del XIX)", en LUXAN MELENDEZ, Santiago de – VIÑA BRITO, Ana (Coordinadores) *El Azúcar y el Mundo Atlántico, Economía y HACIENDA. Patrimonio Cultural y Geobotánica*, Las Palmas de Gran Canaria, 2006.

La ruta de La Coruña

Recordemos que, antes de producirse las primeras exportaciones de carnes y diversos productos rioplatenses a Cuba, azúcares y otros artículos de la isla caribeña habían sido reexportados desde España; proceso que adquiere un singular interés al estructurarse – como hemos señalado- el Correo Marítimo, con sus dos carreras, la de La Habana y la del Río de la Plata. La Coruña se convirtió en epicentro vincular entre ambas rutas, facilitando la combinación de cargas y el consecuente reembarque de productos como el azúcar, en forma rápida, con destino al área rioplatense.

Si bien la importancia de esta nueva ruta, inaugurada en 1767, quedó de inmediato demostrada en la amplitud de los registros del puerto peninsular, el azúcar y otros artículos cubanos dieron características especiales al movimiento naviero de la Empresa, permitiendo combinar ambas carreras. Así, la instalación del Correo Marítimo permitió un singular proceso de triangulación en el que efectos de origen cubano llegaban al Río de la Plata con cierta regularidad. Situación que tendrá continuidad aún después de producirse la extensión del comercio interregional americano en 1776. “En lo tocante a lo despachado por cuenta de la “Renta” - dice Manoel Lelo Belloto-, sobresalían, por el volumen y la frecuencia en el rol de los productos transportados por las fragatas-correo, el azúcar blanco de la Habana y los tejidos españoles”⁵².

⁵² BELLOTTO, M. L.: Correo Marítimo Hispano-Americano..., op. cit., p.203.

AZÚCAR TRANSPORTADA DESDE LA CORUÑA (arrobas) 1790		
FRAGATA- CORREO	LA DIANA	438
FRAGATA-CORREO	LA INFANTA	460
FRAGATA-CORREO	EL AGUILA	670
FRAGATA-CORREO	INFANTA CARLOTA	618
FRAGATA-CORREO	EL PIZARRO	920
FRAGATA- PARTICULAR	SAN JOSE	2800

AZÚCAR TRANSPORTADA DESDE LA CORUÑA (arrobas) 1791		
FRAGATA- CORREO	LA INFANTA	160
FRAGATA-CORREO	LA PRINCESA	270
FRAGATA-CORREO	EL AGUILA	1163
FRAGATA-CORREO	LA PRINCESA	270
FRAGATA- PARTICULAR	EL BAUTISTA	2270

FUENTE: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 383, elaboración propia.

Asimismo, se reexportaban también por esta vía otros productos como café, cera y miel. Así, las transacciones económicas facilitadas por la rápida y segura conexión en La Coruña hicieron sentir su efecto, manteniéndose incluso, en forma paralela, con el tráfico directo entre la Habana y el área rioplatense.

Rutas ocasionales y/o alternativas

Finalmente, el marco del acarreo y la comercialización azucarera se completa con una amplia gama de vías de transporte marítimo que confluyeron hacia el mercado rioplatense. Intereses sectoriales, disposiciones gubernativas, conflictos armados, etc., son algunos de los factores que, juntos o independiente, motivaron flujos de azúcares hacia el Río de la Plata; encontrándose entre los centros de origen o de reembarque tanto puertos españoles como extranjeros.

Sin pretender agotar el espectro de situaciones, dada la amplitud de las mismas, señalaremos algunos casos representativos.

Si bien hemos hecho referencia a la importancia de la instalación del Correo Marítimo para dar organicidad, rapidez y frecuencia a la ruta de la azúcar cubana por la vía peninsular, es importante destacar que aún después de regularizarse el tráfico directo entre el Río de la Plata y la Habana, fueron utilizados puertos españoles para la reexportación de azúcar. Tal es el caso de uno de los primeros navíos que se adscribían a la apertura rioplatense dispuesta en febrero de 1778. En el mes de mayo de aquel año, el Administrador General de la Aduana de Mar de Málaga abrió el registro de la saetia catalana "San Isidro", salida de Barcelona, que completaba su carga con azúcar de reexportación de la Habana entre otros productos.⁵³

Por su parte, en 1790, llegaban desde Cádiz 3136 arrobas de azúcar en un paquebote y dos fragatas; a las que se sumaban otras 650 procedentes de Barcelona y Málaga.⁵⁴

⁵³ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Uruguay), Aduana de Montevideo, caja 238.

⁵⁴ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Buenos Aires, 383.

A los arribos desde puertos españoles, como veremos más adelante, se suman los extranjeros, particularmente en épocas de guerra, tal el caso de los norteamericanos que triangulan la producción azucarera cubana. Así, por ejemplo, en noviembre de 1801, hacía su entrada en Buenos Aires la fragata estadounidense "Elisa", procedente a Boston, con carga de azúcar, además de arroz, vino y aguardiente.⁵⁵; situaciones que se repitan una vez reiniciada la Guerra, como en junio de 1806, con la fragata La Verdad, de igual origen.⁵⁶

La vía del tráfico directo

Como hemos visto, los productos de origen cubano se hicieron presentes en el mercado rioplatense antes de producirse las medidas aperturistas de 1778. Aunque los problemas bélicos con Gran Bretaña, debido a la guerra por la independencia de los Estados Unidos, conspiraron contra el mantenimiento de un nexo permanente entre las lejanas colonias, a fines de 1783, superada la contienda, la fragata particular "Ntra. Sra. Del Rosario y las Animas" hacía su entrada en Montevideo procedente de La Habana. Embarcación seguida, poco tiempo después (10-1-1784), por la fragata "San Juan Nepomuceno" que, fletada como la otra, con destino al Río de la Plata, había tocado previamente Sta. Cruz de Tenerife en las Islas Canarias. Llegaba así, en línea directa, el azúcar caribeña, acompañada por aguardiente, tabaco y café en grano, dando bases a un vínculo económico que tendrá una singular continuidad.⁵⁷

Según los registros del puerto cubano, entre 1786 y 1789 partían hacia Montevideo y Buenos Aires 9 embarcaciones, contra 21 entradas

⁵⁵ *Ibídem.*

⁵⁶ ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (Uruguay), Libro 95

⁵⁷ ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (Uruguay), Fondo del Ex- Museo Histórico Nacional, Caja 221.

procedentes de aquellos destinos⁵⁸; situación de desequilibrio que, con pocas variantes, se mantendrá a lo largo del proceso comercial que nos ocupa.

Con respecto a las exportaciones, según datos provenientes del puerto cubano, entre 1784 y 1788, se habían despachado rumbo a Montevideo, 39.550 arrobas de azúcar, a los que se sumaban y 6.046 barriles de aguardiente, 800 arrobas de arroz, 58 de café, 18 de cera y 1.760 de tabaco, junto a 425 libras de dulce y 10 barriles deles.⁵⁹

La variedad de artículos importados desde La Habana fue amplia, como puede observarse en las entradas navieras de 1790 y 1791.

ENTRADAS AL PUERTO DE MONTEVIDEO: 1790-91			
	Fecha	Tipo de navío	Nombre
1790	FEBRERO	BERGANTIN	CONCEPCION
	ABRIL	POLACRA	SAN JOSE
	MAYO	FRAGATA	VIGILANTE
1791	ENERO	FRAGATA	MINERVA
	DE ABRIL	BERGANTIN	DOLORES
	MAYO	PAQUEBOT	EL DILIGENTE
	OCTUBRE	POLACRA	Sn. PABLO

FUENTE: Archivo General de Indias, Audiencia de Buenos Aires, 106, elaboración propia

⁵⁸ AMORES, Juan B., Op. Cit., pp. 226-227.

⁵⁹ AMORES, Juan B., Cuba en la época de Ezpeleta (1785-1790, Pamplona, 2000, pp. 232—233.

MERCADERIAS ENTRADAS AL PUERTO DE MONTEVIDEO - AÑO 1790										
	Azúcar	Aguardiente	Café	Miel	Brea	Chocolate	Dulce	Sal	Tablas	Palo
	Arrobas	Barriles	Libras	Botijas	Barriles	Libras	Libras	Fanegas	Ciprés	Quintales
BERGANTIN	4207	400	425	200	100	200		800	500	100
POLACRA	12380	203	300	300	38					
FRAGATA	13060	31	800	190	258		220			90
TOTAL	29647	634	1525	690	396	200	220	800	500	190

MERCADERIAS ENTRADAS AL PUERTO DE MONTEVIDEO - AÑO 1791											
	Azúcar	Aguardiente	Café	Dulce	Arroz	Miel	Tabaco	Brea	Palo	Carnisas	Zapatos
	Arrobas	Arrobas	Libras	Libras	Arrobas	Arrobas	Arrobas	Barras	Quintales		Pares
FRAGATA	111			311	2.000						
BERGANTIN	5.262		3.000	228		16	1.340		50	4.120	
PAQUEBOT	6.265	200			400		1.473	40			
POLACRA	4.460	894	330	440	1.920						150
TOTAL	16.098	1094	3330	979	4.320	16	2813	40	50	4.120	150

La dinámica de crecimiento de las importaciones, pese a la competencia de otros productores en el mercado regional se mantuvo en niveles importantes hasta la estagnación que se registrará con motivo de la guerra con Gran Bretaña de 1796.

PRINCIPALES IMPORTACIONES DESDE LA HABANA		
AÑOS	PRODUCTOS	
	Azúcar	Aguardiente
	arrobas	barriles
1790	29.647	634
1791	27.995	1.094
1793	4.900	2.962
1794	32.842	1.744
1795	10.646	562
1796	22.159	239

FUENTE: Archivo General de Indias – Buenos Aires, 346 y Buenos Aires, 383.
Elaboración propia.

También se traía de Cuba en el cuatrienio 1793-96: dulce (317 arrobas en 1794 y 497 libras en 1796), miel (224, 92 y 24 garrafas, en 1794, 1795 y 1796, respectivamente), palo de tinta (150 quintales en 1794), maná (384 libras en 1795), cera (9.150 arrobas) en 1793 y 1.364 en 1796), palos de acana (750 varas en 1796), arroz (116 quintales en 1792 y 3380 arrobas en 1794), alquitrán y brea (200 quintales en 1793 y 190 en 1794), café 864 arrobas en 1793 y 37 en 1795), y cacao (218 arrobas en 1796) y chocolate, aunque desde el Río de la Plata se reexportaba cacao de Guayaquil. Artículos estos a los que se agregaba tabaco e, incluso, palo Brasil.

Como se ha visto en 1790-91, se incluyen también aquí reexportaciones efectuadas desde la Habana, tales como lencería extranjera (1.894 piezas en 1793) y seda (104 arrobas en 1795) y aún

zapatos. A este movimiento comercial debe sumarse otra vía de incorporación de azúcar cubana, la proveniente de reexportaciones efectuadas por los catalanes.

La producción cubana y la competencia en el mercado rioplatense

El análisis del circuito comercial cubano-rioplatense es muy complejo, particularmente por la competencia ejercida desde zonas cercanas al mercado consumidor. Productos de diversas partes del Cono Sur de América concurren a competir con los cubanos en el área rioplatense. Tal, los ingresos realizados desde el Brasil y de otras regiones como Lima y Guayaquil, sin olvidar la concurrencia de similares producciones locales. Situación que nos ayuda a comprender la gran diferencia entre las entradas y salidas que muestra el movimiento naviero efectuado desde y hacia La Habana.

De una u otra manera diversa las zonas cercanas al Río de la Plata fueron abastecedoras de artículos tales como azúcares, aguardiente, café, tabaco, etc.

El Brasil

Los vínculos comerciales con el Brasil, establecidos dentro de un contexto que los hacía fluctuar entre la legalidad y el fraude, además de provocar discusiones de orden teórico, llevaron necesariamente a un reacomodamiento del conjunto del giro al exterior. Situación que de una u otra forma afectó el circuito comercial generado con Cuba. No olvidemos que Brasil aportaba productos como azúcar, aguardiente, arroz, tabaco, cera y café que también eran traídos desde la Habana. De allí, que uno de los problemas principales creados por esta relación comercial, se vinculó a la competencia que ejercía contra posesiones españolas de América con las que el Río de la Plata mantenía relaciones comerciales.

Los nexos con el Brasil se enraizaban en la tradición regional, teniendo como origen el mismo momento en que se abrió el comercio de la repoblada Buenos Aires.

Frente a la sistemática actitud de la Corona española tendiente a eliminar o al menos coartar las relaciones mercantiles con o a través de los lusitanos, las condiciones regionales fueron proclives al mantenimiento de tales transacciones. Situación que se vio favorecida por procesos como la unión de las dos Coronas y la actividad desplegada, durante casi un siglo, desde la Colonia del Sacramento.

Por su ubicación geográfica, por su situación marginal dentro del mundo hispano, por interés o necesidad, el Río de la Plata, desde el siglo XVI había estado conectado económicamente con el Brasil. A través de diversas vías se concretó la introducción de mercaderías y esclavos que fueron conducidos hasta la zona altoperuana. Si bien por parte de la Corona Hispana se dieron autorizaciones especiales para establecer relaciones comerciales con puertos brasileños, estas tuvieron características limitadas, obedeciendo, por lo general, al deseo de paliar situaciones de necesidad o mostrar algún tipo de favorecimiento personal. Frente a esto, a través del Brasil, tanto el mundo lusitano como el de su aliado británico, encontraron vías para establecer un importante tráfico, favorecidos particularmente por la señalada instalación, desde 1680, de la Colonia del Sacramento. Enclave portugués en la margen oriental del Río de la Plata que, si bien sufrió los vaivenes de la política internacional, con ocupaciones y reintegros, cimentó uno de los comercios ilícitos más florecientes y amplios de América. Ubicada frente a Buenos Aires, en una zona donde las autoridades españolas no podían -o no querían- ejercer patrullajes permanentes y efectivos, la Colonia del Sacramento se constituyó, desde su fundación, en un gran almacén destinado al contrabando. La puerta portuguesa era adecuada para la introducción

de artículos propios y ajenos. Tal el caso de productos de la tierra y esclavatura, a lo que se sumaban las manufacturas británicas y otras que, en calidad de intermediarios, traficaban los ingleses desde las más diversas partes del mundo. No son alejados de la realidad los conceptos de John Lynch, cuando señala que "lo que Jamaica significaba para el Caribe el Sacramento significaba para el Río de la Plata".⁶⁰

La creación del Virreinato rioplatense, con la consecuente toma final de la Colonia del Sacramento, constituyó un duro revés para el contrabando, pero no por ello produjo el rompimiento de lazos mercantiles con el Brasil. Ya a través de la extensa frontera, o del empleo de artilugios como las arribadas forzosas, se hicieron presentes los lusitanos en los mercados regionales; a lo que se sumaron autorizaciones como las dadas frente a las limitaciones comerciales producidas por los conflictos bélicos.

Si bien en la etapa que nos ocupa había desaparecido la Colonia como consecuencia de las medidas punitivas concomitantes con la creación del Virreinato del Río de la Plata, en esencia poco y nada cambiaron los vínculos con la gran posesión portuguesa del norte. Ya a través del uso de vías ilegales o de las aprobadas formalmente para paliar situaciones de extrema necesidad, como las causadas por las guerras, seguía ejercitándose un comercio suficientemente importante como para interferir en el circuito que se generaría con Cuba. Tal el caso de las neutralidades formales e informales establecidas para paliar la crisis generada por la guerra con Gran Bretaña a causa de la Independencia de los Estados Unidos.

⁶⁰ J. Lynch, *Administración colonial española, 1782-1810. El sistema de intendencias en el Virreinato del Río de la Plata*, Buenos Aires, EUDEBA, 1967, p. 38.

Simulando problemas en los barcos, se generó un sistema de aceptación formal de Arribadas forzosas, que fueron nutriendo con productos proveniente del Brasil a la ávida colonia hispana. Particularmente entre 1781 y 1783, entraron por esta vía cajas de azúcar, pipas de aguardiente, rollos de tabaco negro, arroz, alquitrán, tablazonos y diversos tipos de madera, elementos que también eran conducidos desde Cuba, sin olvidar otros productos como lonas, ropas, jarcias, cables, etc., además de negros.

Los registros de ingresos por el puerto de Montevideo muestran ya en 1781 el predominio de estas arribadas forzosas. Sobre un total de 10 navíos portugueses llegados a aquel puerto, 9 lo hacían de "arribada" (7 zumacas, 1 paquebote y 1 pingue); registrándose 7 salidas de Río de Janeiro, contra 2 de Bahía.

En 1782, se incrementa el ingreso de navíos lusitanos, pero también aumenta el número de "arribadas". Sobre una entrada total de 29 barcos portugueses, 17 ponían pretextos para justificar su entrada por necesidad y peligro.

Pese a que, en 1783, aumenta el tráfico bajo bandera española, los portugueses mantienen su presencia. Llegaban por entonces a Montevideo 26 barcos lusitanos, de los cuales 10 lo hacían de "arribada". Se trataba de 8 zumacas y 2 paquebotes, provenientes en igual proporción de Bahía y Río de Janeiro.⁶¹

⁶¹ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Bs. As.,141. Ver SILVA, Hernán Asdrúbal, "La Colonia del Sacramento, el Virreinato del Río de la Plata y el Libre Comercio. Mito y realidad en el rompimiento de relaciones económicas con Brasil", en SILVA, Hernán Asdrúbal (Dir.) *Navegación y Comercio Rioplatense* —, Gabinete de Investigación de Historia Americana y Argentina, Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 1997. Existen algunas diferencias con autores que tratan el tema. Por ejemplo, en Garavaglia, "El Río de la Plata en sus relaciones atlánticas: una balanza comercial. En: Moneda y Crédito: Revista de Economía", N° 141, 1977, en su anexo 1, cuadro 1, referido a "Navíos mercantes arribados al Río de la Plata: 1779-1784", el autor apunta 10 portugueses para 1781, 17 para 1782 y 21 para 1783. Por su

Si bien el conflicto con Inglaterra finaliza formalmente el 3 de septiembre de 1783, ya desde que se concretaran los preliminares de paz, el 20 de enero de ese año, se había iniciado la reactivación del movimiento comercial bajo bandera hispana. Situación que teóricamente debía llevar nuevamente a cortar el tráfico con Brasil; utopía que se diluiría al aprobarse la Real Orden del marzo de 1795 por la que se autorizaba la comercialización "por vía de ensayo" con colonias extranjeras.

Aunque la resolución Real tuvo como origen una presentación efectuada por el Conde de Liniers, con relación a la necesidad de carnes y harinas que tenían "las islas francesas conquistadas por los ingleses", fue fundamental para incrementar el intercambio con diversos puertos del Brasil, colonia extranjera más cercana.

El pedido particular del Conde de Liniers, para realizar "algunas" expediciones, dio pie a una trascendental medida gubernamental, no sólo por lo que significó desde el punto de vista de los vínculos mercantiles rioplatenses, sino fundamentalmente por su trascendencia en materia de política económica.

"S.M. -dice el documento- considerando que la extracción de frutos y producciones que no sean retorno para España, pueden influir en los progresos de la agricultura, comercio y navegación, como ha sucedido en Caracas con los ganados y víveres que llevan a las colonias extranjeras, se ha servido condescender a la instancia del Conde, concediendo al mismo tiempo permiso general por vía de

parte, en A.A. Betancur: *Contrabando y contrabandistas. Historias coloniales* (Montevideo, Arca, 1982, p. 29) se separan los lusitanos a) autorizados de los llegados en b) arribada, correspondiendo para 1781 a) 1 y b) 10, para 1782 a) 10 y b) 17 y para 1783 a) 17 y b) 11.

ensayo a todos los que quieran hacer semejantes expediciones..."⁶²

A partir de entonces, los comerciantes, podrían dirigir a las colonias extranjeras los productos que no tuvieran colocación en la Península, trayendo de retorno frutos (como azúcar o café), dinero y negros.

Es cierto que se aclaraba que tales expediciones deberían de hacerse en buques nacionales y que no podrían introducirse efectos europeos, pero no es menos cierto que estas limitaciones por necesidad o conveniencia no tardaron en ser soslayadas o burladas.⁶³

De acuerdo a la misma resolución se permitía "el retorno desde las [colonias] extranjeras a cualquier puerto de las nuestras del mismo modo que a Buenos Aires", agregando, que desde dichas colonias podrían despacharse a Europa, "en buques de las respectivas naciones", parte de dichos frutos y producciones.

Evidentemente se abrían nuevas posibilidades para las interrelaciones mercantiles de América, pudiéndose señalar con respecto al Río de la Plata que, si bien se establecieron comunicaciones con lugares distantes como Cayena o Mauricio, esta resolución fue fundamental para incrementar el intercambio con diversos puertos del Brasil.

Como es de suponer, la implementación de este sistema trajo aparejadas una serie de discusiones y enfrentamientos en el marco

⁶² ARCHIVO GENERAL DE LA NACION, (Argentina), 9-4-7-8

⁶³ Véase SILVA, H.A.: "La españolización de navíos norteamericanos en el Río de la Plata. Entre la legalidad y el fraude", en *Estudios de Historia Social y Económica de América*, Revista de la Universidad de Alcalá, Alcalá de Henares, España, 1990; SILVA, H. A, "La portuguización y españolización de navíos en las relaciones entre Brasil y el Río de la Plata. (Finales del siglo XVIII y principios del XIX)", en *Cuadernos Americanos*, Nueva época, Universidad Nacional Autónoma de México, Año X, Vol. 6, N/ 60, México, 1996 (editado en 1997). Publicado en América Latina e Caribe e os Desafios da Nova Orden Mundial, V SOLAR, PROLAM -Programa de pósgraduacao em integracao da América Latina, Universidade de Sao Paulo, Brasil. 1998.

rioplatense, no sólo por las implicancias mercantiles derivadas de la incorporación de nuevos centros de intercambio, sino también por los abusos e ilegalidades cometidas a su amparo. Diputas, por lo general de fuerte contenido ideológico, que encontraron sólidos argumentos en los perjuicios causados al tráfico con La Habana. Sin embargo, contra la opinión de los detractores, que ponían en duda los alcances de la Real Orden de 1795 y que incluso pretendieron que se coartase directamente este tráfico con los puertos brasileños, el 10 de julio de 1796 se expedía otra Real Orden aclarando la cuestión. En ella se señalaba taxativamente que tal autorización dada al Río de la Plata para comerciar con colonias extranjeras, "se entienda general para todas las colonias extranjeras de las islas y continente de América, y particularmente para las portuguesas del Brasil...".⁶⁴

Tal como ocurre con el comercio con La Habana, el movimiento de entradas y salidas de barcos destinados al comercio con colonias extranjeras, producido en puerto de Montevideo hasta finalizar 1797, nos muestra un tremendo desfasaje entre los valores de los productos exportados y los ingresados. Como se ha señalado, las producciones regionales (cueros, carnes, grasa, sebo, etc.) eran de gran tamaño y/o peso, en relación a su valor, por lo que no ha de extrañarnos que, con igual proporción de entrada y salida de navíos en el caso de Brasil, o con una diferencia sustancial entre los ingresos y los egresos que se da en los vínculos con Cuba, se obtuviera en ambos casos una balanza comercial desfavorable.

Seis (5 zumacas y una corbeta), salían en aquel año con destino a colonias extranjeras, conduciendo productos por valor de 23.782 pesos, entre los que se incluyen 5.900 de elementos destinados a la isla de Mauricio. Como contrapartida entraban otros seis navíos (5

⁶⁴ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Argentina), 9-4-7-8

zumacas y un bergantín), con importaciones valuadas en 133.270 pesos.

Las exportaciones hacia Brasil estaban compuestas por 3.360 quintales de carnes saladas, 1.905 quintales de harina flor, 120 quintales de velas, 300 arrobas de frutas secas, 400 docenas de badanas y 237 pieles finas.

Por su parte las importaciones registraban 283 cajas, y 5.556 1/2 arrobas de azúcar, pudiéndose señalar que una sola zumaca aportaba 4.000@. Calculado el contenido de cada caja, según información de Río de Janeiro, en 40 arrobas, el ingreso fue de 16.876 1/2 @ de azúcar.²² Paralelamente entraban por la aduana de Montevideo 443 pipas de aguardiente y 427 sacos de arroz, además de almidón, cera, café y añil.⁶⁵

El problema era complejo, pues se sumaban a su discusión tanto cuestiones relacionadas con intereses sectoriales como ideológicos, por lo que, pese a esta resolución Real, por muchos años, continuaron las controversias en torno al tráfico con colonias extranjeras y las presiones para su derogación. Actitudes que sistemáticamente incluyeron como argumentación la necesidad de favorecer las relaciones económicas entre dos regiones del Imperio Hispánico: Cuba y el Río de la Plata.

A la vía marítima se agregó la terrestres, donde se producía un permanente tráfico ilegal, particularmente en la frontera seca con la Banda Oriental. Según don Don Antonio Pereira Comandante de Resguardo de la Campana de Montevideo, en los años anteriores a 1786, por dos rutas interiores se ejercía ese comercio de contrabando controlado por los lusitanos, intercambiando productos pecuarios por

⁶⁵ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Buenos Aires, 124

tabaco y otros géneros. Asimismo, unían la red de caminos terrestres con otra fluvial, empleando caballos y carretas, a los que se sumaba el uso de canoas o pelotas, embarcaciones de cuero utilizadas por los nativos y luego adoptadas por los portugueses.⁶⁶

En este contexto, las producciones de retorno de Cuba encontraron un férreo competidor en el Brasil, cuya cercanía favorecía el intercambio. Situación que sirvió de argumento para continuar denostando el sistema, no sólo por parte de quienes no compartían las concepciones aperturistas, sino de los interesados en el tráfico con La Habana.

Las argumentaciones usadas fueron de diversos tipos. A las vinculadas a la competencia que afectaba al comercio preestablecido, como el señalado con La Habana y Lima, o incluso a la comercialización de productos regionales como los aguardientes cuyanos, se sumaron las imputadas al propio tráfico con colonias extranjeras. Las ilegalidades que podían cometerse a su amparo y la extracción de metálico, aparecen como elementos fundamentales para denostar el sistema. Situación que es más comprometida al mostrarse, desde un principio, la existencia de una balanza comercial desfavorable, que debía llevar necesariamente a la extracción de moneda hacia las colonias portuguesas.

Cabe apuntar aquí algunas de las quejas elevadas al gobierno o planteadas en el seno de instituciones locales. En 1802 una importante cantidad de mercaderes de Buenos Aires firmaba un petitorio señalando que

⁶⁶ JOCHIMS REICHEL, Heloisa, Os caminhos do contrabando entre a Província de Rio Grande de São Pedro (BR) e o Vice-Reinado do Prata no tardio colonial (1776-1801), en SILVA, Hernán Asdrúbal (Director General), Los caminos del Mercosur. Historia económica regional. Etapa colonial, Organización de los Estados Americanos -Instituto Panamericano de Geografía e Historia, México, 2004, p. 249.

...”los comerciantes se hallan sin poder resarcir sus quebrantos en el retorno, porque cuando tengan proporción de cargar azúcar y aguardiente vendrán a esta Capital y no sacarán ni aún su flete regular por hallarla abastecida de los introducidos de la costa del Brasil, como en el día se está tocando por cuyo motivo nos amenaza la necesidad de abandonar este comercio recíproco”⁶⁷

Por su parte, José Fernández, en el Consulado, habla de la “tiránica ambición del extranjero”.

“Este –dice- que siempre ha sido un rival, un enemigo poderoso de las felicidades nuestras, en otros tiempos con política bastarda en la ruina de las fábricas y manufacturas españolas: hasta que encontró proporción para hostilizarnos con otros golpes más seguros, se da prisa para repetirlos.

(Los extranjeros) Tienen dados sus fomentos al fraude y contrabando, se han hecho dueños de estas plazas introduciendo millones de efectos; nos han interceptado el tráfico con la Habana y provincias interiores de Lima, Mendoza y San Juan, y Paraguay, abasteciéndonos de azúcar, aguardientes, cera y otros renglones del consumo.”⁶⁸

Para el Teniente de Síndico del Consulado la apertura del tráfico era catastrófica. “El permiso priva a Buenos aires de un comercio como el de la Habana, sustrae un artículo de importancia a los buques del otro hemisferio, atrasa la agricultura en Jerez, San Lucar y otras ciudades

⁶⁷ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Argentina), “Expediente formado por varios comerciantes de esta Capital sobre el comercio de negros en buques extranjeros”, Consulado de Buenos Aires-9-4-7-6. Múltiples firmas, marzo de 1802.

⁶⁸ *Ibíd*em

meridionales de la península, y destruye uno de los ingresos del Real Erario. Con el tiempo vendrán flotas del Brasil cargadas de lo más exquisito de las cuatro partes del Mundo. “⁶⁹

En general todas estas imputaciones estaban vinculadas al comercio por la vía marítima, sin embargo, no debemos olvidar los azúcares y otros productos provenientes del Brasil introducidos, por lo común clandestinamente, a través de la vasta e imprecisa frontera que separaba a españoles y portugueses

La ruta de Perú al Río de la Plata

También desde el Pacífico llegaban importantes cantidades de azúcar, arroz, etc. La línea de comercialización Guayaquil-Lima-Valparaíso fue muy intensa, particularmente en las últimas décadas del siglo XVIII y principios del XIX. Aquí encontramos tres vías de llegada de los productos:

- A) *la directa*, a través del Cabo de Hornos.
- B) *La combinada* que, con epicentro en Valparaíso, coordinaba la transferencia de mercaderías de los navíos a la ruta terrestre que cruzaba la Cordillera de los Andes.
- C) *La terrestre*: A través de la cual los azúcares de las intendencias peruanas próximas al virreinato rioplatense abastecían al Alto Perú.

Haremos hincapié particularmente en las dos primeras, pues la comercialización y consumo del azúcar y otras producciones introducidas desde el virreinato del Perú, a través de los difusos límites

⁶⁹ Ibídem

de la frontera norte, se confunde con la concurrencia de diversos artículos de origen local.

A) La vía directa:

Parte de estos cargamentos se introducían directamente por Montevideo, como fruto del tráfico efectuado por vía marítima a través de la ruta del Cabo de Hornos.

AZUCAR TRANSPORTADA DESDE LIMA A MONTEVIDEO			
	AÑO	BARCOS	ARROBAS
AZUCAR	1793	2	14.009
	1795	1	9.327
	1796	2	10.975
ARROZ	1793	2	828
	1796	2	816

FUENTE: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346, elaboración propia.

También vinieron desde Lima otros productos que se importaban de La Habana, como canela.⁷⁰

En general todo el comercio de vinculación entre el Pacífico y el Atlántico tenía sus complicaciones. Al ser realizado por la ruta del Cabo de Hornos, debía enfrentar una navegación complicada por la bravura

⁷⁰ NOTA: Resulta curioso que se importara cacao desde Cuba, cuando el Río de la Plata se convirtió en un gran reexportador de cacao de Guayaquil. Vide: SILVA, Hernán Asdrúbal, El Río de la Plata colonial. Base Sudatlántica para las rutas del cacao. En: *Viaje del Mundo. Ensayos en honor a Carlos Martínez Shaw*. Valladolid: UNED, 2016.

de las tempestades, de allí la trascendencia de la ruta que combinaba mar y tierra.

La combinada

La otra ruta es más compleja y a su vez más activa. Complementa el transporte de azúcar por la ruta marítima del Pacífico (Lima-Valparaíso), con el acarreo terrestre a través de la Cordillera de los Andes, uniendo Santiago con Mendoza y, habitualmente, Buenos Aires, aunque su introducción en los mercados regionales era muy vasta. Todo esto sin olvidar las señaladas vías estrictamente terrestres de las intendencias peruanas próximas al virreinato rioplatense que abastecían al Alto Perú.

Volviendo a las navegaciones desde el Callao, con su consecuente combinación a lomo de mula a través de la Cordillera de los Andes, señalemos que, al crearse el Virreinato del Río de la Plata, ya se había consolidado el camino azucarero que movilizaba el puerto de Valparaíso. Según cálculos de Eduardo Cavieres, en el período 1761-1772 el promedio anual de las importaciones azucareras se acercaba a las 50.000 arrobas.⁷¹

La conjunción del tráfico marítimo directo y del cordillerano fue muy importante. Según Mariluz Urquijo, los plantadores de caña peruanos estimaron en 1798 que ese comercio era mantenido 30 haciendas, con un capital de 15 millones de pesos y una ocupación de 40.000 personas.⁷²

⁷¹ CAVIERES, Eduardo, *El comercio chileno en la economía-Mundo Colonial*, Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, 1996, p. 94.

⁷² MARILUZ URQUIJO, J.M.: *El Virreinato del Río de la Plata en la época del Marqués de Avilés (1799-1801)*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1964, p. 129.

Curiosamente, si bien sabemos que se trata de producciones peruanas, es habitual que, al referirse a los azúcares traídos por tierra, se haga referencia al origen trasandino. Así, por ejemplo, a mediados de 1800, en plena crisis bélica, se indicaba que en Córdoba el “Azúcar de Chile” corría a 7 y 7 ½ pesos la arroba y no había existencias de la Habana.⁷³

La cuestión coyuntural de épocas de paz y guerra era fundamental, experimentándose la competencia de otras regiones productoras. Así, por ejemplo, contrastando con noticias como la anterior, en 1803 se hicieron sentir quejas como la siguiente:

”Si volvemos la vista hacia el comercio terrestre, no es más lisonjero el cuadro en orden a algunos de los citados artículos que nos vienen del interior. Con frecuencia estamos viendo que las remesas de azúcar que llegan a esta capital por la cordillera de Chile, como no tienen despacho aquí, refluyen y retroceden para varias partes del centro con pérdida inevitable y dolorosa de los emprendedores que, además de eso, tienen que anticipar el derecho de alcabala...Pero cómo han de vender el azúcar costándoles en Lima de 20 a 24 reales, que es el precio a que se está vendiendo aquí el del Brasil.”⁷⁴

Competencias ocasionales

Si la azúcar cubana llega por la vía directa era apetecible y siempre tuvo abierto el mercado local, no menos cierto fue que, como hemos visto, sufrió una permanente y fuerte competencia. No quedaría

⁷³ Noticias del Correo Mercantil de España y sus Indias, sobre la vida económica del Virreinato del Río de la Plata, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1977, p.135.

⁷⁴ Carta de José Proyet al Virrey del Pino, Buenos Aires 12 de agosto de 1803, ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (Argentina), 9-10-4-7.

completa esta exposición sin hacer referencia a las que oportunamente calificué como “Rutas ocasionales y/o alternativas” del azúcar. Se trata de una compleja y amplia gama de vías de transporte marítimo que confluyeron hacia el mercado rioplatense, motivadas en intereses sectoriales, disposiciones gubernativas, conflictos armados, etc., que dinamizaron como centros de origen o de reembarque tanto puertos españoles como extranjeros.

Dado que no podemos extendernos en un tema que excede el objetivo de este libro y considerando al amplio espectro de estas situaciones, sólo dejaremos consignada su incidencia. Señalemos sólo a título de ejemplo que al arribo de azúcares desde puertos españoles se sumaron los extranjeros, particularmente en épocas de guerra, como fue el caso de los norteamericanos que triangulan las producciones azucareras cubana.

Las producciones locales

También, dentro de las zonas que compusieron el Virreinato del río de la Plata, los efectos arribados desde Cuba encontraron producciones que compitieron en los mercados locales y regionales. Así, por ejemplo, nos ilustra Rivarola Paoli:

“Otros productos que exporta el Paraguay son el tabaco, el azúcar y la miel de caña, sobre los cuales existen numerosos contratos celebrados con vecinos de Santa Fe y Buenos Aires y asentados en los protocolos de los notarios asunceños de la segunda mitad del siglo XVII y comienzos del XVIII. Es frecuente encontrar escrituras de obligación en algunas de estas especies, a pagar en uno de

los referidos puertos, a plazo fijo o al primer viaje de determinada embarcación”.⁷⁵

Los relatos son múltiples:

“Las embarcaciones del Paraguay, Corrientes y Misiones del Guaraní hacen su comercio por el río Paraná hasta el puerto de las Conchas y confluencia del Río de la Plata, y distante seis leguas de Buenos Aires. Las carretas conducen después los efectos a esta ciudad. [...] Los efectos que vienen de las provincias de arriba son maderas, yerba, tejidos de algodón y algodón en mota, añil, maní, miel de caña, azúcar, etc.”.⁷⁶

Con respecto a la industria azucarera local, si bien tuvo resultados en zonas como Paraguay, Salta, Jujuy, Tucumán, las Misiones Jesuíticas, Corrientes y áreas del Alto Perú, ni por calidad ni por cantidad pudieron responder a los requerimientos de toda la plaza rioplatense. De allí que quedara un gran espacio para el aprovisionamiento externo que posibilitó las importaciones habaneras y las señaladas remesas provenientes del Brasil.

Similar situación se da con respecto al tabaco que, estancado hacia 1779, recibe la competencia ilegal del introducido desde el Brasil e incluso de Virginia. Su cultivo además de hacerse en Paraguay y las Misiones, se registró también en zonas como de Salta, Jujuy y Tarija.

⁷⁵ RIVAROLA PAOLI, J.B., La economía colonial, Tomo I, Asunción, Paraguay, 1986, p. 318.

⁷⁶ DE LA CRUZ, Juan Manuel: *De Cádiz y su comercio (Tomo XIII del Viaje de España, Francia e Italia)*, Cádiz, Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1997 [1ª edición, Cádiz, Imprenta de Manuel Bosch, 1813], p.293.

Según: SCHLEZ, Mariano Martín Tesis de Doctoral, Los circuitos comerciales tardo-coloniales. El caso de un comerciante monopolista: Diego de Agüero (1770-1820). p. 186.

Cabe señalar que, tanto en el caso del azúcar como del tabaco, la competencia se basó en precio y cantidad, pues las producciones habaneras superaban a los productos regionales en calidad, situación que, en definitiva, favoreció su introducción y comercialización.

Las regiones fueron adquiriendo personalidad propia, consolidando las bases de producciones que generaron interesantes vías de comercialización y, en el caso que nos ocupa, compitiendo o suplantando a importaciones cubanas como el aguardiente. En este caso la fuente principal de recursos la aportó la industria vitivinícola cuyana, que llevó sus vinos y aguardientes tanto al Alto Perú, como a Tucumán, Buenos Aires, y aun al lejano Paraguay. A estos, no sin quejas, se sumaron otros aguardientes, como el de caña brasileño, particularmente luego de abrirse el tráfico con Colonias Extranjeras y los tradicionales procedentes de España.

Pese a la competencia, aunque en forma asimétrica y altibajos, se fue dando con continuidad este importante y singular vínculo económico establecido, por voluntad y necesidad, entre dos regiones tan apartadas del continente americano como el Río de la Plata y Cuba.

Capítulo 5

LA PRESENCIA DE LOS CATALANES Y EL TRÁFICO CON LA HABANA

La presencia de los catalanes y el tráfico con La Habana

Es importante destacar que, para la apertura del señalado tráfico intensivo y permanente con La Habana, fue fundamental el arribo de navieros y comerciantes catalanes al Río de la Plata.

Durante el siglo XVIII Cataluña fue experimentando un desarrollo que, para mediados de la centuria, le permitió tener la capacidad económica indispensable para dar sustento a una singular expansión marítima. La acumulación de capitales y la presencia de una burguesía comercial fuerte y decidida a ganar espacios, puso al Principado en condiciones de encarar con fuerza su proyección en el mercado colonial. Así como generaron una política mercantil agresiva en la puja por ocupar lugares dentro del manejo del movimiento comercial y naviero con la Península, también tuvieron una actitud promotora y competitiva en el intercambio con Cuba; sin olvidar su fuerte incorporación a la actividad industrial vinculada con las carnes.

Sin duda debió ser difícil luchar contra la estructura monopolista montada a lo largo de siglos. De allí que rápidamente factores catalanes se esparcieran por las principales plazas de América, desarrollando sus comerciantes y marinos una ardua labor que fue logrando éxito.

El Río de la Plata no fue una excepción y Montevideo, principal puerto regional, recibió aquella influencia. Con respecto a esta plaza decía el Teniente José de Espinosa, integrante de la expedición de Malaspina: "En los arrabales no se ve sino mataderos y carnicerías; toros que huyen de los jinetes que los desjarretan, toros que mueren, y hombres ensangrentados que con la mayor agilidad los desuellan, y extienden y clavan las pieles con estaquillas en el suelo, preparándolas así para que las embarquen los catalanes, que hacen el principal comercio...La población de Montevideo crece de día en día con la franquicia del comercio y la concurrencia de buques de los puertos habilitados de la Península, especialmente las embarcaciones catalanas."⁷⁷

Todo supieron aprovechar, aquellos austeros marinos y comerciantes.

"Ellos han hecho - se señalaba en 1787- que se recojan las crines y colas de los caballos; los cuernos del ganado que se mata, que compran por millones y llenándolos de arena saben identificar la carga con el lastre; ellos han movido a limpiar las calles de garras y pedazos de cueros; y a que se aprovechen los sacos que por viejos iban a ser inútiles; y en fin ellos aventurando su persona y su dinero y sus barcos (porque regularmente son navieros, marineros y comerciantes de una pieza) han hecho las primeras tentativas a la Habana con armas, con sebo, carnes y aun con manzanas."⁷⁸

⁷⁷ Estudio sobre las costumbres y descripciones interesantes de la América del Sur, por Espinosa - Noticias relativas a Montevideo, en: MALASPINA, Alejandro, *Viaje al Río de la Plata en el siglo XVIII*, reedición de los documentos relativos al viaje de las corbetas Descubierta y Atrevida e informes de sus oficiales sobre el Virreinato, Buenos Aires, 1938, pp. 278-279.

⁷⁸ PIVEL DEVOTO, Juan E., *Raíces coloniales de la Revolución Oriental de 1811*, 2a. Ed., Montevideo, 1957, p. 108.

La caracterizada presencia de productores, marinos y comerciantes de origen catalán en el Rio de la Plata no fue ocasional. Por el contrario, respondió a un proceso consolidado de expansión naviera, solidificado en el vínculo con América, con las políticas aperturistas en materia comercial. Estudios como los de Carlos Martínez Shaw sobre *El comercio entre Cataluña y América, 1680-1756* o de José María Oliva Melgar sobre *La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias. El comercio privilegiado de Cataluña con América en la segunda mitad del siglo XVIII*, hacen importantes aportaciones sobre el tema. Sin olvidar las aseveraciones de Pierre Vilar, cuando señala que la apertura del mercado americano, no solamente a través de los gaditanos, sino por el intercambio directo, no data ni de la resolución de 1778, ni aun de la de 1765, sino de un desenvolvimiento espontáneo desencadenado a partir de los años 1745-1750.⁷⁹

Refiriéndose específicamente a los catalanes, dice Josep M. Delgado Ribas:

"En el siglo XVIII Cataluña es la región más densamente poblada, pero también es la más rica, y la base de su prosperidad se encuentra en un proceso de especialización productiva que culminará en el último tercio de siglo merced a la conquista de un importante mercado exterior: Hispanoamérica. El asalto a este mercado tras la liberalización de los intercambios 'propiciada por el libre comercio es la razón última que justificará el desplazamiento de cientos de catalanes a los principales núcleos comerciales de las Indias."⁸⁰ Arturo

⁷⁹ VILAR, P.: "Catalunya dins l'Espanya Moderna", Vol. quart: "La formación del Capital Comercial", Edicions 62, Barcelona, 1968. p.543.

⁸⁰ Josep M. DELGADO RIBAS. La emigración española a América Latina durante la época del comercio libre (1765-1820). El ejemplo catalán. *Boletín americanista*, Nº 32, Año XXIV, 1982. pp. 122-23.

Bentancur, inspirándose en Delgado Ribas, titula *El "asalto" de los catalanes* al apartado dedicado al arribo a Montevideo de comerciantes y emprendedores económicos.⁸¹ Si el Río de la Plata fue apetecible, por supuesto más aún, fue la plaza cubana.⁸²

En su interesante pintura sobre Montevideo, el Teniente José de Espinosa de la expedición de Malaspina, incluye una serie de comentarios sobre la forma de comerciar y la actitud asumida por los catalanes durante la estadía en puerto.

"Cuando estuvieron allí las corbetas "Descubierta" y "Atrevida" se contaron setenta tiendas de catalanes donde se vendía todo género de lienzos pintados, indianas, pañuelos, cinta, lienzos, zapatos y demás manufacturas de Cataluña. Los dueños de la embarcación establecen en tierra sus tiendas, y permanecen allí los meses que necesitan, hasta que venden su cargamento: llevan en cambio cueros al pelo, cuyo consumo es considerable, y madera del aire, a la que han dado valor en estos últimos años, y dan un real de aquella moneda por cada par de astas.

El frugal catalán no pierde el tiempo durante su forzada detención: pescan en el río, se alimentan de pescados, venden el sobrante, y cuando no hallan compradores, secan mucha parte para el rancho de su viaje de vuelta. Otros realizan pequeños viajes a Maldonado y hacen otros pequeños comercios. Resplandecen en estas colonias

⁸¹ BENTANCUR, Arturo, *El puerto colonial de Montevideo*, Tomo I, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Montevideo, 1997.p. 20 y ss.

⁸² Con respecto la irrupción en Cuba, podemos ver: Pablo TORNERO. Comercio colonial y proyección de la población: la emigración catalana a Cuba en la época del crecimiento azucarero (1790-1817), *Boletín americanista*, N° 39-40, Año XXXI, 1990-1989.

principalmente los progresos del comercio y el acierto de las sabias providencias que lo animan."⁸³

Realmente tenemos la suerte de contar un relato tan preciso y a la vez conciso, que pinta el desarrollo de la producción y el comercio local, aportando apreciaciones sobre la influencia catalana, a través de una vívida estampa.

Para comprender la actividad competitiva de este sector, debemos rescatar aspectos de su mentalidad e idiosincrasia; aspectos estos vinculados al carácter psico-social, que incluso llevaron a la creación de un estereotipo. Si bien son interesantes las observaciones de Delgado Ribas con respecto al mayor grado de eficiencia del comercio catalán, deberíamos aceptar que en alguna medida debió influir en ello la formación y la actitud de vida de los originarios del Principado. Así, por ejemplo, en la otra punta de la América Hispana, un comerciante de México, posiblemente afectado por esta nueva mentalidad, decía en un informe sobre el comercio de Nueva España:

"La excesiva frugalidad de los catalanes... es otra causa accidental que produce la perdición de los demás vasallos de la Península, porque en concurrencia de ellos no puede adelantar el valenciano, vizcaíno, castellano ni andaluz. Todos quedan arruinados en la misma negociación que le es útil al catalán. Este es sórdidamente sobrio en las comidas y vestido. El mismo se lava, se hace de comer y todas las demás servidumbres sin necesitar de criados. Su industria y economía es sin igual y llega hasta lo vil y ridículo, de cuyos principios forzosa- mente se sigue que

⁸³ "Estudio sobre las costumbres y descripciones interesantes de la América del Sur, por Espinosa -Noticias relativas a Montevideo", en, MALASPINA, A., *Viaje al Río de la Plata en el siglo XVIII*, reedición de los documentos relativos al viaje de las corbetas Descubierta y Atrevida e informes de sus oficiales sobre el Virreinato, Buenos Aires, 1938. pp. 278-279.

al lado de ellos no pueden mejorar sus fortunas los demás infelices provincianos.”⁸⁴

La puja por los mercados debió ser feroz y los catalanes, para llegar a introducirse en un sistema comercial que contaba con una sólida tradición, una vasta experiencia y, fundamentalmente, una amplia estructura a ambos lados del Atlántico, debieron proyectar una nueva actitud. De allí, que aquellos usos y costumbres de sobriedad, que debieron contribuir a plasmar una distinta concepción del comercio, basado en el abaratamiento de costos y la eficiencia, pudieran ser vistos con preocupación por los comerciantes tradicionales. En definitiva, por sobre las exteriorizaciones de conducta social -muchas veces caricaturizada en términos agresivos o burlones-, podemos ver la tardía incorporación de criterios racionales de competencia.

Estos planteos de racionalidad fueron fundamentales para dinamizar el comercio con Cuba, no sólo en el orden marítimo, sino incluso -como se ha visto- en la misma producción. Cataluña y su zona de influencia exportan un nuevo tipo de iniciativa. Así la promoción e interés por la actividad saladeril queda registrado en una Real Orden de julio de 1798, por la que el Rey concede permiso a Manuel Bish, sus dos hermanos y a Josef Pras, vecinos de Mahon, para pasar al Río de la Plata “con el importante objeto de emprender...salazón de carnes”. Otorgándole la gracia de que “pueda extraer libres de todo derecho de esta Península e introducir con la misma libertad en Montevideo toda la sal nitro y sal prunela que necesite para sus maniobras.”⁸⁵

⁸⁴ DELGADO RIBAS, J.M., "El modelo catalán dentro del sistema de Libre Comercio (1765-1820)", en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987, p. 61.

⁸⁵ DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA ARGENTINA, Tomo VII, *Comercio de Indias, Consulado, Comercio de Negros y de Extranjeros (1791-1809)*, Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, 1916, p.150.

La cuestión de los fletes, del transporte y de los destinos

A la producción y comercio se unió el pingüe negocio de los fletes, sustentado en una importante estructura naviera.

La influencia catalana en la carrera de América, se debió en gran parte a la importancia de su industria naval. La construcción de barcos no sólo redundó en beneficios para el desenvolvimiento del comercio, sino que hizo del transporte un pilar del movimiento económico.

Si bien existía una tradición en la construcción de barcos, las reformas emanadas del *Reglamento para el Comercio Libre*, promovieron el desarrollo de la flota nacional y trataron de consolidar el monopolio del tráfico a través de armadores españoles. Mientras que en el artículo 1° se indicaba que la totalidad de las naves que se destinaran al comercio con América deberían de pertenecer enteramente a españoles, en el 2° se daban precisas disposiciones para favorecer la construcción naval.⁸⁶

Los astilleros catalanes se expandieron y fabricaron barcos adecuados al intercambio con América, consolidando una visión integradora del tráfico. En definitiva, a la posibilidad de contar con bodegas propias para el transporte de las mercaderías, sumó la burguesía catalana, con los fletes, una vía de importantes ingresos.

Para el Río de la Plata la cuestión de los fletes era esencial, no sólo por las distancias que lo separaban de los principales puertos de destino, sino por el tipo de mercaderías que habitualmente exportaba. Recordamos que tanto los cueros, que constituían el rubro principal,

⁸⁶ "Reglamento y Aranceles Reales para el comercio Libre de España a Indias de 12 de Octubre de 1778", edición conmemorativa del II Centenario de su promulgación. Escuela de Estudios Hispano-Americanos. Sevilla, 1979, p.2.

como las lanas, carnes, etc., eran elementos de gran volumen que veían acrecentado sensiblemente su valor en los mercados de destino a causa del manipuleo y los fletes.

Si bien los catalanes generaron una importante competencia con sus barcos, que llevó a canalizar una parte considerable del tráfico, no siempre los intereses de los armadores coincidieron con los de los exportadores rioplatenses., produciéndose distorsiones en el manejo de los embarques. Así, por ejemplo, en noviembre de 1789, el Virrey Loreto transmitía a Valdés la preocupación de los Diputados del Comercio por haber pasado el flete de los cueros de 12 a 18 reales, "atribuyéndolo a que las embarcaciones catalanas y otras que proporcionaban la extracción se han dirigido a La Habana y otros puertos, en vista de no lograr en sus fletes el lucro que esperaban..."⁸⁷

Evidentemente el problema estaba en la inestabilidad e irregularidad del manejo de los mercados, ya que mientras se manifiesta como elemento referencial del éxodo naviero el abarrotamiento de la plaza por las enormes introducciones de efectos, "...especialmente de caldos que han vendido y están vendiendo casi al precio de Europa", se agrega que "el mayor flete que tienen en el día las conducciones de cueros depende de que hay más carga que buques."⁸⁸

La relación comercio, transporte, flete, como elementos de evaluación de las utilidades, permite explicar el porqué de la heterogeneidad de destinos que se registran en el movimiento marítimo del Río de la Plata.

Si bien un número importante de barcos regresa con cargas para los puertos de origen en "derechura" o haciendo escala en otros ubicados

⁸⁷ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Buenos Aires, 383 y 106.

⁸⁸ Ibidem.

en la línea de su apostadero habitual, podemos afirmar que no existe una relación estricta entre orígenes y destinos. Hemos hallado muchos casos de navegaciones hacia zonas distantes, llevados por compromisos de exportación, las condiciones coyunturales o los intereses de efectuar fletamentos rentables. De allí que sean habituales las partidas hacia La Habana, conduciendo básicamente carnes saladas

Estas cuestiones de intereses y contrastes entre comerciantes y navieros -no siempre estudiadas adecuadamente- hacen muy difícil determinar las trayectorias de los barcos, al menos para un período largo. Podemos cotejar los ingresos y las salidas, pero quedan por lo general muchos vacíos, ya que no siempre los rumbos de una embarcación se repiten. Hemos tenido la fortuna de encontrar algunos casos testimoniales. En el Archivo de la Ciudad de Barcelona hallamos un volumen referido a "gastos efectuados por el Capitán Benet Calzada, patrón del bergantín "Ntra. Sra. de La Merced y San Feliú", que incluye las diversas travesías desde 1787 hasta 1804. Sus páginas nos ilustran no sólo con respecto a los viajes intercontinentales, sino también incluso con respecto a los referidos fletamientos temporales.

Con una tripulación básica, compuesta por el patrón y 15 hombres, parte por primera vez de Barcelona, con destino a Montevideo el 21 de mayo de 1787. De Montevideo va a La Habana el 18 de septiembre de 1787 y de La Habana a Barcelona, luego de hacer escala en Cádiz, Málaga y Cartagena. El 4 de marzo de 1789 sale nuevamente desde Barcelona, ahora hacia Veracruz, desde donde se dirige a La Habana (antes a Puerto Rico), para regresar a Barcelona por la línea de Cádiz.⁸⁹

⁸⁹ ARCHIVO DEL AJUNTAMENT DE BARCELONA, Institut Municipal d'Historia de la Ciutat. Fondo documental - B.391.

Multiplicidad de destinos y derroteros que culminan en 1803, cuando, carenado, se lo dirige a Montevideo.

Al igual que el bergantín "Ntra. Sra. de la Merced y San Feliú", cuya trayectoria hemos apuntado, diversos navíos procedentes de Cataluña y Málaga salieron de Montevideo rumbo a Cuba. Así lo hicieron por ejemplo la Polacra "San Fco. de Paula" y los bergantines "San Andrés Abelino" y "Ntra. Sra. del Carmen" y "Ntra. Sra. de los Ángeles", llegados en 1792⁹⁰ a los que se suman otros como la fragata "Vigilante" en 1795 y el paquebote "Ntra. Sra. De la Merced", en 1796.⁹¹ Las variantes son múltiples y también en los retornos encontramos derroteros curiosos, como el caso de la fragata "San Juan Nepomuceno" que, en 1784, partiendo de La Habana, hizo escala en Sta. Cruz de Tenerife antes de dirigirse en derechura a Montevideo.⁹²

Tales situaciones quedan perfectamente reflejadas en la relación entre ingresos y egresos de navíos de la línea Río de la Plata-Cuba para el período 1792-1796. Mientras en el quinquenio entran en Montevideo 16 navíos procedentes de La Habana, parten hacia la isla del Caribe 41 barcos.

Un caso paradigmático: José Ramón Milá de la Roca:

A partir de la apertura del Río de la Plata al Libre Comercio, Montevideo, principal puerto regional, recibió la reiterada visita de navíos de origen catalán. Se ha señalado que el 23 de mayo de 1785 se iniciaban las exportaciones hacia Cuba, al hacerse a la vela desde Montevideo el paquebote "Los Tres Reyes" a cargo de Juan Ros,

⁹⁰ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Uruguay), Aduana de Montevideo, caja 238.

⁹¹ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Uruguay), Aduana de Montevideo, caja 241.

⁹² . *Documentos para la Historia Argentina*, Tomo VI, "Comercio de Indias, Comercio Libre (1778-1791)", op. cit., p. 172.

natural de la villa de Canet, que despachaba hacia La Habana 202 barriles de carne salada y 100 quintales de charque.⁹³

Sin duda debió irle muy bien en su primer emprendimiento y su experiencia debió influir en el ánimo de otros comerciantes, armadores y navieros, ya que en un expediente relacionado con José Mila de la Roca -otro promotor del saladero-, el Síndico Procurador indicaba: "Diez años hace, que la carrera de La Habana se abrió por el capitán catalán don Juan Ros, que condujo su barca de este Río a aquel puerto, con cargamento de carne de tasajo y otros productos del país. Los vendió bien, y retornando para este puerto su producto en azúcar y aguardiente, volvió a hacer segundo viaje con el mismo cargamento que la primera vez y para el propio destino. A imitación de éste, siguieron otros capitanes y maestros catalanes, como de otros países de España que, o bien hacían su viaje cargados de este puerto para aquel con carne de tasajo, sebo y harinas, por cuenta de la misma expedición, o bien fletados por uno o más individuos de este comercio y del de Buenos Aires."⁹⁴

Dentro de la actividad económica, financiera y comercial en las que se comprometieron muchos catalanes y cuya mayor profundización desvirtuaría el equilibrio de este estudio, es importante destacar el caso del comerciante Milá de la Roca que se vuelve paradigmático, pues en el, podemos ver una actitud empresarial totalizadora, integrando industria, comercio y navegación.

⁹³ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Audiencia de Buenos Aires, 141, y BARRIOS PINTOS, Anibal, Historia de los pueblos orientales, Montevideo, Ed. Banda Oriental, 1971, p. 148.

⁹⁴ Según: PIVELDEVOTO, J.E.: Raíces coloniales de la Revolución Oriental de 1811, 2a. Ed., Montevideo, Ed. Medina, 1957, p. 113.

Cabe reproducir aquí un párrafo muy preciso de Arturo Betancur, referido no sólo al movimiento general, sino especialmente al desarrollado por Milá de la Roca.

“La actividad –dice- enfrentó tres necesidades básicas y simultáneas, que no estuvieron en todo momento solucionadas: capital, transporte y método...Resulta central en el proceso la persona de José Ramón Milá de la Roca, que guía la personificación de lo hecho. Hay un antes, un durante y un después de este personaje que, por tres lustros, a partir de 1790, dinamizó la plaza montevideana en varios renglones de interés...”⁹⁵

Maximiliano Camarda, quien ha profundizado en el tema, incluye un texto muy importante de Milá de la Roca, que muestra los alcances de sus emprendimientos en los años de 1795 y 1796. Por entonces se podían

“... ver establecidos once saladeros a expensas más, que solo trabajaban para las expediciones que yo dirigía para el puerto de la Habana, donde a fuerza de mi cuidado y de mi anhelo por la perfección del indicado fruto, consiguieron los tasajos de esta provincia la preferencia sobre cuantos le remitían de otras partes del continente septentrional; llevando a tal puerto su perfección en la fábrica, y en su modo de conducirlo, que la considerable perdida en las mermas del 30 y mas por ciento, que en los principios sufría solo llegó a un 6 % consiguiendo los hacendados fabricantes también la extraordinaria ventaja

⁹⁵ BENTANCUR, Arturo Ariel, El puerto colonial de Montevideo. Tomo I, Guerras y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico.1791-1806, Montevideo, 1997, p.46.

de hacer rendir 150 libras de tasajo en lugar de 100 libras que les redituable...”⁹⁶

Situación concomitante con su pujante acción mercantil y naviera. Baste recordar que entre 1792 y 1796 despachaba veintitrés cargamentos con un total de 114.026 qq. de carne; aprovechando las condiciones de relativa tranquilidad vividas en este quinquenio. De un barco enviado en 1792, pasó a dos en el año siguiente, saltando a seis en 1794, a cinco en 1795 y finalmente a ocho en el 96.⁹⁷ Antes de precipitarse la tremenda estagnación producida como consecuencia de la nueva guerra con Gran Bretaña.

Sin duda es trascendente y paradigmática la actividad de Milá de la Roca, quien levanta una importante cantidad de saladeros y a su vez logra adquirir barcos propios para el transporte de sus producciones, situación que puede evaluarse con claridad si se compra con los guarismos generales ya expuestos en el capítulo correspondiente.

Más allá de este importante caso particular, comerciantes y navieros catalanes se convirtieron en motor de gran parte del tráfico con Cuba. Sin embargo, el rédito de tales esfuerzos en muy poco tiempo quedaría sumamente afectado. La nueva guerra con Gran Bretaña, desatada en 1796, hizo estremecer los cimientos del intercambio imperial español y golpeó duramente a las consolidadas vinculaciones intercoloniales. Tanto la acción de la armada británica, como la de los corsarios que actuaron bajo su bandera, limitaron duramente el comercio de ultramar y el nexo comercial con La Habana no fue la excepción.

⁹⁶ Según: CAMARDA, Maximiliano, De comerciante exitoso a hacendado y revolucionario. la estrategia económica de fines del siglo XVIII : José Ramón Milá de la Roca. En: *Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas*. 2014, n. 12, p. 13.

⁹⁷ CAMARDA, Maximiliano, *Ibidem*.

Capítulo 6

LA GUERRA DE 1796 Y LA
TRANSFORMACIÓN DEL COMERCIO
CON CUBA. DE LA ESTAGNACIÓN A LA
PREPONDERANCIA
NORTEAMERICANA

Desatada en 1796 la guerra con Gran Bretaña, se sacudieron las bases del intercambio imperial español, provocando una verdadera hecatombe en el tráfico colonial. Navíos de la armada inglesa y corsarios, afectaron duramente al comercio de ultramar. Bloquearon los puertos y efectivizaron un fuerte control en las más importantes rutas. La firma del tratado de San Ildefonso con Francia (19 de agosto de 1796) se constituyó en un punto de inflexión, El comercio colonial que había tenido un singular impulso en los años anteriores al rompimiento, recibía un duro golpe, al que no fue ajeno el Río de la Plata. Situación registrada en el cuadro comparativo entre las entradas y salidas de "dinero, frutos y producciones" en los años 1796 y 1797:

AÑO	EXPORTADO	IMPORTADO
1796	5.470.675 ps.6 rs.	2.853.945 pesos
1797	534.078 ps.4 rs.	132.593 pesos

FUENTE: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346, elaboración propia.

Agreguemos que, de los 132.593 pesos en mercaderías introducidas en 1797, solamente 17.793 pesos correspondían a productos provenientes de España y 114.800 a los de La Habana y colonias extranjeras.

La crisis fue catastrófica. Los precios subían, las mercaderías de importación escaseaban o desaparecían del mercado, los productos regionales (particularmente los de origen pecuario) atestaban las instalaciones portuarias y los caudales quedaban detenidos. La boca del Río de la Plata se vio acechada por corsarios ingleses que encontraban buen refugio en Río de Janeiro y en Santa Catalina. La preocupación por la presencia de mercenarios al servicio de Gran Bretaña y de flotillas de aquel origen, navegando desde Brasil al Río de la Plata, para dirigirse incluso al Pacífico, fue permanente y aparece reflejada en los informes del virrey y otros funcionarios.⁹⁸

La guerra de 1796 produjo un momento de inflexión y una vez más se buscaron salidas colaterales para vivificar el tráfico. En 1779 se había recurrido a los portugueses, ahora a la instalación amplia del tráfico de neutrales (1797) que, en conjunción con otras disposiciones y actitudes fluctuantes entre la legalidad y el fraude, facilitaron que se abriera el Río de la Plata a un amplio tráfico, en el que participaron activamente comerciantes y navieros de diversas nacionalidades. Por una Real Orden del 18 de noviembre de 1797⁹⁹, la Corona permitió "como recurso extraordinario" que se hicieran expediciones en buques neutrales desde puertos españoles o extranjeros que mantuvieran neutralidad. Los comerciantes españoles -"especialmente de

⁹⁸ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Secretaría de Guerra, 7244, exp. 51. - ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Estado 80 y 81.

⁹⁹ DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA ARGENTINA, Tomo VII, *Comercio de Indias, Consulado, Comercio de Negros y de Extranjeros (1791-1809)*, Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, 1916, p.134.

Cádiz"- pretendieron fundamentalmente revitalizar el tráfico desde Hispanoamérica a los puertos peninsulares, por lo que en dicha Real Orden se estableció el "retorno preciso a éstos", excluyendo, al menos formalmente, otro destino alternativo. Sin embargo, en la medida en que tal cláusula taxativa no se cumplió, se abrió un nuevo panorama para todo el movimiento naviero, facilitando entre otras consecuencias, la activación del tráfico con la Habana.

La resolución Real del 18 de noviembre de 1797, aunque ya tenía antecedentes, rompía el debilitado pacto colonial y permitiría fisuras y filtraciones difíciles de restañar. Pronto, desde los más diversos puertos y con variadas banderas, una importante cantidad de barcos pondrían sus proas hacia la América Hispana, y el Río de la Plata, que no había sido ajeno a las contingencias de la guerra, era también afectado por este proceso aperturista. Así, las aguas rioplatenses vieron la aparición de barcos con las más diversas banderas; entrando en competencia por el tráfico: norteamericanos, hamburgueses¹⁰⁰, dinamarqueses, genoveses, prusianos, portugueses y, aún, otomanos.

Rápidamente las rutas variaron hasta producirse una verdadera atomización. De allí que hacia fines del siglo XVIII y principios del XIX, más de un centenar de puertos mundiales -muchos de ellos de intermediación- tenían contacto directo con Montevideo y Buenos Aires, generando, junto a la apertura de banderas, el proceso que he dado en caracterizar como "la apertura del Río de la Plata al tráfico internacional".¹⁰¹

¹⁰⁰ VIDE : Siva, Hernán A., "Hamburgo y el Río de la Plata. Vinculaciones económicas a fines de la época colonial". En el *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, Band 21, Bohlau Verlag Köln Wien, 1984.

¹⁰¹ VIDE: Silva, Hernán A. (2013) "La guerra de 1796 y la apertura rioplatense al tráfico marítimo internacional", en Lobato, I.; Oliva, J.M. (Ed.) *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*. Huelva: Universidad de Huelva.

Cabe señalar que el proyecto tendiente a permitir el empleo de buques de bandera neutral, no había sido elevado por el comercio gaditano con una finalidad filantrópica y benéfica para los territorios coloniales; sino con el objeto de posibilitar un adecuado tráfico entre estos y la Península. De allí la cláusula negativa para el mantenimiento de los vínculos marítimos interamericanos, estableciendo que los navíos neutrales deberían obligatoriamente regresar a España. Sin embargo, la situación de estagnación fue consolidando la crisis e imponiendo una nueva realidad a los territorios coloniales.

El Río de la Plata, como hemos visto, fue duramente afectado. A medida que las mercaderías de importación elevaban sus precios - como el azúcar cubana- o incluso llegaban a desaparecer del mercado local, la producción regional quedaba paralizada en los puertos de embarque. Baste señalar que, a fines de junio de aquel año, 33 embarcaciones mercantes, escoltadas por tres fragatas y una corbeta, estaban dispuestas a partir en convoy rumbo a España. Sin embargo, primero debido al merodeo de navíos británicos por las costas rioplatenses y finalmente por el bloqueo a que estaban sometidos diversos puertos peninsulares, se determinaba la postergación y definitiva cancelación del proyecto. Así, a la falta de un adecuado intercambio, se sumaban nuevos gastos para los productores y comerciantes.

Un año después, en julio de 1798, Ángel Izquierdo, administrador de la Aduana porteña, se quejaba de los perjuicios que causaba la acumulación de mercaderías en el puerto de Montevideo.

"En verdad que cualquier economista -dice- no se sorprenderá cuando oiga que la conservación de los frutos detenidos tanto por almacenaje y depósito, como por preservación de corrupción y deterioro, importa a los interesados negociantes 2.000 pesos diarios, que montan

a 730.000 pesos anuales. Y si hemos de extraer el cálculo a los propietarios de naves que hacen la exportación y conducción por diverso interés que el comerciante, hallamos que la detención de buques en los puertos les consume en gastos de subsistencia y reparos 320.000 pesos en un año, al respecto de los 8.000 pesos por cada uno de los 40 que están por navegar."¹⁰²

En forma paralela a la crisis en la producción y exportación, se incrementó la derivada de las importaciones, tanto en el terreno comercial y financiero, como en el relacionado con el consumo y el encarecimiento del costo de vida.

El caso de la azúcar blanca, con la que Cuba contribuía al abastecimiento del mercado local, se muestra como claro ejemplo de los efectos de la crisis. De los 4 pesos la arroba que costaba en épocas de paz, saltaba a 5 y 5 ½ pesos, mientras el azúcar "rubia" pasaba de 3 ¼ a 4 y 4 ½ pesos, en un proceso de aceleración constante de los precios. En enero de 1797, los azúcares blancos de la Habana y Lima corrían a 4 1/2 y 5 1/2 pesos la arroba y en abril del mismo año, junto a los provenientes de Brasil, se vendían entre 5 y 6 1/2 pesos. A mediados del año siguiente se hacía referencia en Buenos Aires a las del "interior del Reino", que conjuntamente con las de origen externo se cotizaban entre 6 y 7 pesos la arroba. La calidad, junto a las limitaciones de las remesas por origen, también marcó en algunos momentos diferencias, por lo que en octubre de 1798 el azúcar de la Habana llegaba a valer entre 7 y 7 1/2 pesos la arroba, frente a los 6 1/2 y 7 pesos en que se vendía el proveniente de Brasil y del interior.¹⁰³

¹⁰² ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Buenos Aires, 346.

¹⁰³ VIDE: SILVA, Hernán A, " El transporte de azúcar y sus efectos en las rutas hacia el río de la plata (Fines del siglo XVIII y principios del XIX)". En: LUXAN MELENDEZ, Santiago de – VIÑA BRITO, Ana

Curiosamente, la apertura del comercio de neutrales en 1797 introdujo un nuevo elemento en la rápida transformación del comercio regional, haciendo aparecer a La Habana como destino esencial para mercaderes y armadores. Proceso en el que, la presencia de los norteamericanos, habituados a comerciar con Cuba y conocedores del medio rioplatense, se fue haciendo fundamental, generando la implementación de un movimiento naviero y comercial que, fluctuando entre la legalidad y el fraude, contribuyó a paliar la estagnación.

Desde un primer momento las interpretaciones sobre los alcances de la Real Orden de neutrales fueron diversas, ya que mientras desde España se procuraba obligar el tráfico de retorno, comerciantes americanos intentaron servirse de la misma con otros fines. Así surge con claridad de una comunicación efectuada el 3 de mayo de 1798 por el Administrador de la Aduana de Buenos Aires a Francisco de Saavedra, indicando que

"D. Tomás Antonio Romero y D. José de María individuos de este comercio, fueron los que ocurrieron inmediatamente al virrey para que se les permitiese, en uso de la referida gracia, hacer sus expediciones en buques de pabellón neutral, con frutos y productos del país, a los puertos nacionales, señalando a La Habana y retornar a los que les conviniese con el producto de sus cambios."¹⁰⁴

Evidentemente, ambos comerciantes, representantes de la nueva burguesía mercantil rioplatense, trataban de aprovechar rápidamente

(Coordinadores) *El Azúcar y el Mundo Atlántico, Economía y hacienda. Patrimonio Cultural y Geobotánica*, Las Palmas de Gran Canaria, 2006.

¹⁰⁴ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Audiencia de Buenos Aires, 346.

el permisivo sistema, promoviendo las exportaciones locales y logrando beneficios personales, en menoscabo de los intereses gaditanos que se habían presentado tradicionalmente como escollos a superar.

La mayoría de los primeros navíos llegados con bandera neutral procedían de Cádiz y, sin demasiada preocupación por la cuestión del retorno obligado, pusieron sus proas hacia La Habana. Así lo hicieron 2 fragatas, 1 bergantín y 1 polacra genovesa y dos fragatas españolas camufladas bajo el mismo pabellón neutral.¹⁰⁵

Una nueva etapa se fue abriendo en las relaciones entre Cuba y el Río de la Plata. Nueva etapa en la que rápidamente se insertaron los intereses y necesidades del comercio peninsular. Situación difícil que los ubicó en posiciones muchas veces contradictorias al ser acosados por la rápida variación de los escenarios internacionales. En este nuevo contexto debieron ser verdaderos malabaristas para conjugar sus intereses con las casas extranjeras vinculadas al comercio peninsular, defender sus propios negocios y patrimonios y enfrentarse a los nuevos sectores mercantiles americanos. De allí la presencia de posiciones contradictorias que convivieron temporalmente, superponiéndose fuertes impugnaciones contra el nuevo sistema de neutrales, con quienes adoptador actitudes de observadores pasivos (parcialmente beneficiados) o se acomodaron a las nuevas circunstancias. Claro ejemplos son las disposiciones dadas para el cambio de rutas o la existencia de autorizaciones para que comerciantes de Cádiz hicieran transacciones con la Habana bajo bandera neutral.”¹⁰⁶

¹⁰⁵ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Audiencia de Buenos Aires, 124 y 125.

¹⁰⁶ ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, Secretaría, Guerra, 6844, exp. 153.

En realidad, la transformación del tráfico hacia La Habana se registrará como consecuencia de la partida de los primeros navíos norteamericanos, antiguos navegantes de la región en búsqueda de ballenas y pinnípedos, y ya por entonces influyentes comerciantes y transportistas en el movimiento económico de Cuba.¹⁰⁷ Consolidados la producción de carnes saladas y los vínculos económicos con Cuba, debieron generarse medidas de compromiso para paliar los efectos de la estagnación provocada por la guerra. De allí las autorizaciones dadas a estadounidenses para que, dejando de lado el retorno obligado a la Península, realizaran embarques directos hacia la isla caribeña; marcando el comienzo de una nueva etapa en los vínculos cubano- rioplatenses, en la que los navíos de la Unión prácticamente llegarán a monopolizar el tráfico con La Habana.

El tráfico de neutrales. Los norteamericanos y su interés por la navegación y el comercio con La Habana. Su movimiento naviero y mercantil.

La Habana fue uno de los puertos españoles de América que más antiguas vinculaciones comerciales registró con los Estados Unidos, remontándose estas a la época en que ambos eran colonias. Intercambio que había recibido impulsos especiales no sólo por la cercanía y el desarrollo de la producción interna de Cuba, sino también por las condiciones creadas luego de la independencia norteamericana.¹⁰⁸

¹⁰⁷ Vide: SILVA, Hernán A., La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata, Buenos Aires, FECIC, 1978. - TORNERO, Pablo, Comerciantes, hacendados y política mercantil en Cuba. La rivalidad Cádiz-Estados Unidos (1763-1800), "Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América", Andalucía y América en el Siglo XVIII, Sevilla, 1985

¹⁰⁸ NOTA: Señala Whitaker, refrendando lo señalado por Morison, que Cuba no sólo era importante para los norteamericanos como mercado, sino porque desde allí pudieron expandir sus relaciones comerciales hacia otras regiones de Latinoamérica, sirviendo a su vez "como escuela de adiestramiento para los comerciantes, capitanes y sobrecargos que dirigían la

Antes de producirse el proceso revolucionario de las colonias del norte, estas estaban vinculadas particularmente a las Antillas Inglesas, de las que extraían productos tropicales a cambio de sus artículos. De allí que tanto el proceso revolucionario, como la competencia comercial desarrollada con respecto a Gran Bretaña llevaran a dirigir los esfuerzos mercantiles estadounidenses hacia Cuba y otros puntos de las Antillas Españolas como Puerto Rico; mostrando a éstos la posibilidad de contar con un rico mercado tanto para la colocación de sus producciones como para abastecerse.

Si bien en el Río de la Plata la actividad no tuvo la intensidad registrada en Cuba, ya aún antes de su independencia, los colonos de la América del Norte manifestaron su presencia en pos de las ganancias que podrían devenir de la pesca de la ballena y de la caza de pinnípedos. De allí que, ya en 1774, se registra la actividad de los foqueros y balleneros Brig "Montague", Thomas y King George.¹⁰⁹

Sistemáticamente la Corona Española se sintió sensibilizada por estas navegaciones, alertando a las autoridades rioplatenses para que velaran por la seguridad de sus posesiones australes.

A las cuestiones de soberanía territorial y de estrategia ante el avance de las potencias marítimas, se sumaba el problema de resguardar los bienes económicos que eran explotados por los extranjeros. Mares y tierras debían ser vigilados frente a la presencia activa de británicos, portugueses, franceses y norteamericanos. Estos últimos, denominados de las más diversas formas, pero perfectamente

expansión." WHITAKER, A. P., Estados Unidos y la Independencia de América Latina (1800-1830), Buenos Aires, EUDEBA, 1964, p.4.

¹⁰⁹ Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Instituto de la Producción, Cronología de los viajes a las regiones australes -Antecedentes argentinos, Buenos Aires, 1950, p. 38.

identificados. Así, en el momento de declararse la independencia de los Estados Unidos, el Río de la Plata, debido a una serie de factores internos y externos, motivaba la preocupación del gabinete peninsular.

Aquella zona iba adquiriendo una personalidad propia y no podía ser descuidada en el complejo juego de las relaciones internacionales. De allí que en los mismos momentos en que se estrechaban las relaciones de España con las insurrectas colonias británicas, se tomaran las prevenciones correspondientes, tal como lo demuestra una Real Orden, del 26 de septiembre de 1776, indicando al Gobernador Vértiz "las precauciones con que quiere el Rey se expidan las providencias en indagar si los ingleses de la Colonia de Boston prosiguen cruzando estos mares con el objeto de pescar ballenas, o con otro cualquiera." ¹¹⁰

Cabe recordar que, en ese mismo año, el Conde de Aranda escribía desde París que "España, con sus colonias va a quedar sola mano a mano en aquel Continente, con una potencia que ya invoca el sagrado nombre de América..." ¹¹¹

Las referencias a los peligros que implicaba la presencia norteamericana en las regiones australes del Continente Americano fue constante. Argumentaciones económicas, políticas, estratégicas y de soberanía fueron superponiéndose. Así por ejemplo, en 1778 se urge la fundación de un establecimiento y una población en las costas patagónicas "con el fin de impedir que los ingleses o sus colonos insurgentes piensen en establecerse en la Bahía de San Julián o sobre la misma costa para la pesca de ballenas en aquellos mares .." ¹¹² y en

¹¹⁰ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Audiencia de Buenos Aires, 37.

¹¹¹ FERRER BENIMELI, José A., América en el pensamiento político de Aranda, "Actas del Congreso de Historia de los Estados Unidos", Universidad de La Rábida, Huelva, 1976, p. 41.

¹¹² ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Audiencia de Buenos Aires, 326.

1785 "el Virrey de Buenos Aires da cuenta del considerable número de embarcaciones inglesas y bostonesas que frecuentan aquellos mares al pretexto de la pesca de la ballena, **posiblemente con ocultas intenciones.**"¹¹³ Como se puede observar, no es correcto el concepto tan difundido de que, a partir del tratado de San Ildefonso de 1796 entre España y Francia y la consecuente nueva guerra con Gran Bretaña, se inicie el merodeo de barcos norteamericanos en el Río de la Plata. Lo que sí provocó la nueva guerra con Gran Bretaña fue un incremento significativo de la afluencia de navíos estadounidenses hacia los puertos y costas rioplatenses. El tráfico de neutrales favoreció directa e indirectamente a los Estados Unidos, que canalizó gran parte de la intermediación, aunando el contrabando con la legalidad del transporte y comercio de "productos de lícito comercio".

Cuba no era ajena a esta situación. A partir del proceso independentista de los Estados Unidos, los nexos comerciales se habían intensificado. "En realidad -dice Guerra y Sanchez- el centro de gravedad económica de Cuba acababa de ser desplazado: de la lejana España pasaba a la vecina república."¹¹⁴

Tanto las condiciones de desarrollo de la isla, que habían exigido importantes inversiones y el aporte de una significativa cantidad de mano de obra esclava, como las coyunturas impuestas por las guerras, llevaron a dictar una serie de disposiciones que facilitaron -aún contra la opinión de las corrientes monopolistas- una apertura que benefició al tráfico estadounidense. Así, por ejemplo, a través de una Real Orden del 25 de junio de 1793, la Metrópoli había concedido permiso a los Anglo-americanos para que con pasaporte del encargado de negocios

¹¹³ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Audiencia de Buenos Aires, 70.

¹¹⁴ GUERRA Y SÁNCHEZ. RAMIRO y otros: *Historia de la Nación Cubana*, La Habana, Ed. Historia de la Nación Cubana S.A., 1952, Tomo III, p.4.

español en la Unión pudiesen transportar víveres y harinas a la Habana pagando los derechos de su introducción, y de lo que extrajesen en retorno, como si ese comercio se hiciera desde los puertos habilitados de España.¹¹⁵

Podríamos decir que el nexo cubano-rioplatense debió estar en la mente de las más importantes autoridades del Reino cuando estatuyeron el tráfico de neutrales. Curiosamente, ya el 16 de noviembre del 97, dos días antes de la apertura del sistema, se había otorgado a Benito Patrón, comerciante de Cádiz, un permiso para conducir de Buenos Aires a La Habana, bajo bandera neutral, treinta mil quintales de carne salada, extrayendo de la isla azúcares y otros frutos, con tal que fueran conducidos a los puertos de la Península.¹¹⁶

En este contexto, a través de los estadounidenses, se generó un importante tráfico marítimo que introdujo todo tipo de artículos al mercado rioplatense; facilitando, a su vez, la salida de las producciones regionales. Navíos de diversos puertos de las excolonias del norte recalaron en Montevideo y Buenos Aires, desarrollando como señala Whitaker “un vivaz comercio” de carga propias y ajenas. Entre ellas harinas de Baltimore y Filadelfia, que eran cambiadas por tasajo destinado a La Habana.¹¹⁷

Señala Chandler que, desde 1798 a 1810, por lo menos 125 navíos norteamericanos tocaron Buenos Aires y Montevideo.¹¹⁸ A los tres

¹¹⁵ Documentos para la Historia Argentina, Tomo VII, Comercio de Indias, Consulado, Comercio de Negros y de Extranjeros (1791-1809), Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, 1916, p.107.

¹¹⁶ Documentos para la Historia Argentina, Tomo VII, p. 133.

¹¹⁷ WHITAKER, A. P., Estados Unidos y la Independencia de América Latina (1800-1830), Buenos Aires, EUDEBA, 1964, p.11.

¹¹⁸ CHANDLER, Charles L., “United States Shipping in the La Plata Región” 1809-1810, *The Hispanic American Historical Review*, Vol, 3, 1920, Reprinted, New York, 1963, p. 159.

barcos norteamericanos procedentes de Filadelfia (la fragata John, el bergantín Rose y la fragata Liberty), que indica este autor como los primeros de aquella nacionalidad arribados a Montevideo, a fines de 1798 y principios de 1799¹¹⁹, debemos agregar con antelación a la fragata Diana y al bergantín El Patriota, llegados de Baltimore. Sin olvidar la compra, por parte del comerciante local Tomás Antonio Romero de la fragata angloamericana La Ascensión, que el 10 de mayo de aquel 1798, era autorizada a "emprender su viaje al puerto de La Habana u otro que más le acomode...y seguir su viaje con la misma patente y pabellón neutral con que arribó al puerto de Montevideo."¹²⁰

Además, en febrero de 1798 había entrado con carga de negros y otros productos, la fragata norteamericana Christiana de Charleston, procedente de Río de Janeiro, donde el comerciante bonaerense José de María había hecho un contrato que incluía, además de la importación, la salida del barco hacia La Habana conduciendo carnes saladas. A la excepción para el ingreso de los esclavos, se le sumó en abril el permiso virreinal para el envío de tasajo a Cuba, constituyéndose en un importante antecedente para futuras autorizaciones.¹²¹

En el caso de La Ascensión no existían problemas para su despacho hacia La Habana, ya que la continuidad en el uso de su bandera original respondía a un subterfugio para evitar la posible aprehensión por los ingleses luego de su españolización; pero al presentarse con el mismo objetivo aquellos que en calidad de verdaderos neutrales querían

¹¹⁹ CHANDLER, Charles L., "La influencia de los Estados Unidos de América en el Rio de la Plata, 1799-1802", *Revista de Ciencias Económicas*, julio y agosto de 1917, N° 49, Buenos Aires, 1917, p. 133.

¹²⁰ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Argentina), IX-45-1-9 - Exp. 2.

¹²¹ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Audiencia de Buenos Aires, 124.

partir con destino a Cuba, surgieron los inconvenientes. La Real Orden del 18 de noviembre de 1797 era taxativa en cuanto a la obligatoriedad de cumplir con el "retorno preciso" a España. De allí que, al plantearse la posibilidad de la conducción a La Habana, se ensayaron una serie de especulaciones y argumentaciones tendientes por un lado a desvirtuar el sentido de la Real Orden original y por otro a justificar el incumplimiento total o parcial de la voluntad expresada en la misma.

Los expedientes formados como consecuencia de las solicitudes elevadas por Antonio Grosó del comercio de Cádiz y Jaime Illa de Montevideo, para despachar con rumbo a Cuba a las fragatas angloamericanas Diana y El Patriota, ejemplifican con claridad estos procederes. A los argumentos derivados del complicado retorno a La Península, se sumó la difícil coyuntura que le tocaba vivir al Río de la Plata.

La situación económica era grave. A medida que las mercaderías de importación elevaban sus precios e incluso llegaban a desaparecer del mercado local, la producción regional quedaba paralizada en los puertos de embarque. Según un informe aduanero, se calculaba que al 20 de julio de 1798 existían detenidos en el Río de la Plata, entre otros productos 2.500.000 cueros, 300.000 quintales de carne de tasajo, 30.000 barriles de carne salada y 80.000 quintales de sebo.¹²²

Los intereses eran muchos y frente a los problemas causados por la contienda a productores y comerciantes, pese a objeciones de la fiscalía en lo civil, el virrey opta por una elegante salida colateral:

"aunque las Reales Ordenes -señala Olaguer Feliú- que permiten a los buques neutrales el hacer expediciones a Puertos de América previenen el preciso retorno a los de

¹²² ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Audiencia de Buenos Aires, 346.

la Península, como del viaje que intenta dicho D. Jaime Illa debe resultar a esta provincia el beneficio de la extracción de sus frutos, interrumpida por la guerra, y de proveer a la necesidad que de ellos tiene la expresada isla [Cuba], pudiendo retornar desde allí a España sin contravenir esencialmente a lo mandado por S.M., vengo en concederle permiso para cargar, previas formalidades establecidas en la Instrucción de resguardos, el referido bergantín Anglo-Americano [Diana], de harinas, carne y sebo, con destino a la citada Isla de La Habana".¹⁸

El mismo día 15 de diciembre de 1798 y en idénticos términos se autorizaba la salida de El Patriota rumbo a Cuba.¹²³

Ante la angustiosa situación regional y la necesidad de mantener el vínculo con La Habana, el virrey reconocía el incumplimiento de la voluntad real, aunque entendiendo que se trataba de un pecado leve al no transgredir "esencialmente" lo dispuesto por la metrópoli; a la vez que derivaba a la isla caribeña la implementación del retorno obligado.

En definitiva, se abrían las puertas a todo el tráfico estadounidense. Con las respectivas fianzas que acreditaban el envío de los productos a Cuba y con la misma argumentación, se autorizaba también a la fragata Liberty y a los bergantines Rose y Diligente a llevar carnes, sebo y astas hacia la isla del Caribe. Otro comerciante de nuevo cuño, Manuel de Sarratea fue el principal cargador y José Ramón Mantelo quien debía recibir en el puerto de destino. Similar trato recibían la fragata John (también registrada como La Juana) y el bergantín Diana, todos de Filadelfia.

¹²³ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Argentina), IX-45-1-9 -Exp. 23.

Si bien en un principio -como se ha visto- participan en el tráfico con Cuba algunos barcos genoveses y daneses, además de españoles, no ha de extrañarnos el peso de la presencia norteamericana, cuando en la Isla el centro de gravedad económico había pasado de la lejana España a la vecina república.¹²⁴ Situación que se fue consolidando con la guerra de 1796 y en consecuente tráfico de neutrales.

COMERCIO GENERAL DE LA ISLA EN 1798		
	INTRODUCCIONES	EXTRACCIONES
De los dominios españoles de Europa	86.631 pesos	581.312 pesos
De los dominios españoles de América	934.352 pesos	1.848.723 pesos
Provincias de Norteamérica	8.207.708 pesos	6.025.561 pesos

FUENTE: TORNERO, Pablo, "Comerciantes, hacendados y política mercantil en Cuba. La rivalidad Cádiz-Estados Unidos (1763-1800)", *Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*", *Andalucía y América en el Siglo XVIII*, Sevilla, 1985, p. 144.

Sobre la base de datos similares a los publicados por Tornero, ya unos años antes había señalado Antonio García-Baquero que en 1798 la situación mercantil de Cuba ha experimentado cambio fundamental:

"Si en el trienio 1782-94 el principal proveedor y también el principal cliente de Cuba era, con gran diferencia el comercio nacional (tanto el realizado desde la metrópoli como desde las restante colonias españolas) cuyas importaciones y exportaciones representaban el 87.5 por 100 del comercio total de la isla ... en 1798 el comercio extranjero y más exactamente el de los Estados

¹²⁴ GUERRA Y SANCHEZ, Ramiro y otros, *Historia de la Nación Cubana*, La Habana, 1952, T. III, p. 4.

Unidos...pasa a acaparar el 80,5 por 100 del total..."
Agregando taxativamente que: "En consecuencia Estados Unidos se convirtió en la auténtica metrópoli da la Isla de Cuba..."¹²⁵

Prácticamente desde el mismo momento en que se puso en vigencia el comercio de neutrales, el retorno obligado fue habitualmente dejado de lado. El mismo virrey del Río de la Plata Olaguer Feliú lo explicaba a Francisco de Saavedra en 1798:

"Puede V.E. ver en la citada noticia [sobre el destino de naves extranjeras] que la mayor parte de las que han salido de regreso, han sido con destino a La Habana, porque me he visto en situación de dar esta especie de ensanche cuando se ha solicitado con exigencia, así por tener los consignatarios orden para hacerlo, como por la consideración de que no atreviéndose a emprender el viaje a la Península, a lo menos se consigue con estas negociaciones intermedias de un puerto a otro de la América Española, el que los hacendados de aquí logren el beneficio de la extracción de carnes y harinas, y La Habana el de surtirse de estos artículos, pudiendo desde allí llevar a efecto lo mandado en cuanto al retorno a España..."¹²⁶

Si bien en un principio se registra la presencia de algunos barcos genoveses y daneses, además de españoles, fue importante para los norteamericanos el comercio de intermediación con La Habana, debido no sólo a las posibilidades que presentaban los cargamentos rioplatenses, sino también los envíos desde Cuba a la Unión. Como

¹²⁵ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLES, Antonio, Estados Unidos, Cuba y el comercio de neutrales, Separata de la Revista de la Universidad Complutense, Volumen XXVI –N° 107, Enero-marzo de 1977, p. 132.

¹²⁶ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Audiencia de Buenos Aires, 125.

señala Roland T. Ely, entre 1790 y 1796 las adquisiciones de café y azúcar cubana por parte de los Estados Unidos pasaron de 6.000 a 682.000 libras y de 344.000 a 3.416.000 libras respectivamente.

Curiosamente, el tráfico de neutrales, pese a las contingencias de la guerra del 96, favoreció decididamente a la isla de Cuba. De las 77.896 cajas de 16 arrobas que se exportaban en 1790, se había pasado a 120.375 en 1796 y a 165.602 en 1799.

En forma paulatina el comercio con y a través de neutrales permitió una reactivación del ritmo mercantil del Río de la Plata, posibilitando, dentro de las restricciones impuestas por la guerra, la extracción de productos regionales y el abastecimiento de una plaza ávida de artículos de importación. El negocio de las carnes debía ser redituable, ya que como se señala en un escrito de la época, estadounidenses compraron a "duro y medio" el quintal de tasajo, para venderlo en La Habana "de 9 o 10 duros".¹²⁷

Aunque aquí hacemos referencia directa al tráfico con Cuba, es menester señalar que este proceso se enmarca en un contexto mucho más amplio. Rápidamente las rutas variaron hasta producirse una verdadera atomización de orígenes y destinos. De allí que hacia fines del siglo XVIII y principios del XIX, más de un centenar de puertos mundiales -muchos de ellos de intermediación- tenían contacto directo con Montevideo y Buenos Aires, generando, junto a la apertura de banderas, el proceso que he dado en caracterizar como "la apertura del Río de la Plata al tráfico internacional".

¹²⁷ *Reflexiones sobre el comercio de España con sus colonias de América en tiempo de guerra por un español en Filadelfia*. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Uruguay), Archivos Particulares, Libros particulares, Diarios y Memorias, José Manuel Pérez Castellano, Cajón de sastre, Libro N°1.

Variantes en el tráfico de neutrales

La teórica Supresión del tráfico de neutrales

Pese a la señalada reactivación del tráfico que se registra en el Río de la Plata y particularmente en Cuba, se hicieron oír voces contrarias al sistema. El nuevo movimiento no sólo no respondía a las expectativas peninsulares, sino que promovía una seria competencia a quienes habían ejercitado sus transacciones al amparo de las normas tradicionales. Los detractores se encargaron de señalar con prolijidad tanto los inconvenientes que le atribuían, como los fraudes emanados del mismo, donde los norteamericanos tenían un rol fundamental. La falta de retorno obligado a la Península, el contrabando, la evasión de metálico y el ingreso de mercaderías de origen británico, fueron algunos de los argumentos principales que llevaron a la Real Orden que, el 20 de abril de 1799, determinaba el abandono del sistema de neutrales.¹²⁸

En el caso rioplatense, los envíos a Cuba aparecieron como una de las principales causales de la falta del retorno obligado a la Península; sumándose denuncias referidas al incumplimiento del transporte de cargamentos dirigidos a La Habana y que fueron desembarcados en puertos de la Unión; a lo que se agregó la extracción clandestina de metálico amonedado. En el caso de Cuba, por su condición de centro neurálgico del comercio regional, las imputaciones fueron más variadas. De allí que no tardara el Consulado de Cádiz en hacer conocer a su par de La Habana la obligatoriedad del cumplimiento de la nueva norma. También por vía oficial y privada la Real Orden llegaba a los puertos del Río de la Plata.

¹²⁸ Documentos para la Historia Argentina, Tomo VII, p. 157- 158.

La queja de los mercaderes cubanos fue contundente. Cincuenta de ellos elevaron una representación indicando que

“en medio del abatimiento en que yace el comercio nacional durante la presente guerra no existe otro conducto que el de las potencias neutrales, tanto para proveer estas de los víveres y efectos que necesita recibir, como para extraer los frutos y productos del país.”¹²⁹

La repercusión fue grande pues afectó no sólo a los comerciantes incorporados al nuevo sistema, sino también a la población que sufría las consecuencias de una contienda decidida en el marco europeo y soportada, una vez más, en América. Aquí también se enraízan los problemas generadores del clima revolucionario que estallará a fines de la primera década del siglo XIX. Si la puja y disputa ideológica se dio entre sectores de la burguesía comercial, funcionarios y núcleos intelectualizados, todos los grupos sociales, en mayor o menor medida, habían sido conmovidos. Mientras por un lado los precios de los productos de importación subieron enormemente, escaseando o desapareciendo del mercado consumidor, por otro, se produjo una retracción en las exportaciones de los frutos del país y una baja de las cotizaciones.

"La sabia Real Orden -decía el vista primero de la Real Aduana de Buenos Aires, en mayo de 1801- que facilitaba el comercio legítimo por medio de los puertos neutrales, fue suspendida a reclamación del Consulado de Cádiz, que no conoce la necesidad de mantener en calma 6.000 cuchillos que hay en esta banda del Río, que son 6.000 lazos y 6.000 bolas de arabar ganado vacuno y caballar, de que pende su subsistencia y 10.000 en la otra banda o

¹²⁹ Según: GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, A., *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, Sevilla, EEHA, 1972, p. 147

campos de Montevideo y Misiones, que son lo mismo que otras tantas fieras que tendrá el Gobierno que sujetar, si les faltase el empleo de la matanza y beneficio del cuero, sebo y grasa de las dos cuadrúpedas."¹³⁰

Como contrapartida, en aquel mismo año, José de Bustamante y Guerra, Gobernador y Comandante de Marina de Montevideo, férreo opositor al tráfico de neutrales, indicaba que mientras España quedaba desabastecida por la falta de retornos, con el pretexto de abastecer a la Habana se beneficiaba a los Anglo-americanos.¹³¹

En definitiva, las condiciones generales que habían llevado a la implantación del sistema de neutrales no habían variado. La guerra con Gran Bretaña continuaba y de allí que tanto agricultores como comerciantes cubanos que habían visto ampliado su movimiento mercantil, como diversos sectores vinculados a la producción y el tráfico rioplatense, reaccionaran contra la prohibición de hacer expediciones en buques neutrales, buscando incluso vías colaterales para burlarla.

Las vías colaterales y las españalizaciones

Aunque sin las ventajas directas que tenía Cuba por la cercanía con los Estados Unidos, los puertos del virreinato más austral sabían de los beneficios del sistema de neutrales para dinamizar el movimiento marítimo. De allí que, mientras los más aferrados al sistema mercantil tradicional festejaban la nueva iniciativa gaditana, tanto sectores de la conducción política como de la producción y el comercio manifestaron su preocupación; no faltando quienes se dispusieran a ejercer actitudes vinculadas con la ilegalidad o que, al menos, la rozaban. No

¹³⁰ARCHIVO GENERAL DE INDIAS , Audiencia de Buenos Aires, 348.

¹³¹ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Estado 81, N° 27.

era casual que ciertas prácticas, ejercidas durante más de dos siglos, estuvieran profundamente enraizadas.

En el Río de la Plata, el encargado de ejecutar la resolución Real que derogaba la autorización para el tráfico de neutrales fue el entonces virrey Marqués de Avilés, quien, sin embargo, hasta principios de 1800 no puso reparos al ingreso de navíos extranjeros. Uno de los principales argumentos esgrimidos era que los barcos de bandera neutral arribados, habían partido bajo las disposiciones emanadas de la Real Orden de 1797 y que, en consecuencia, debían ser recibidos en el Río de la Plata. Recién el 25 de enero de 1800, luego de estimar que todos debían estar al tanto de la derogación, dispuso que no se admitieran más extranjeros, aunque con diversos pretextos se permitieron algunos desembarcos y negociaciones.¹³²

Como prueba de la laxitud, señalemos que la Corona hispana, por intermedio de Miguel Cayetano Soler, determinaba el 18 de julio de 1800 que "...se continúa con una plena libertad la escandalosa introducción de todo género y efectos de comercio extranjero en las posesiones de S.M..."¹³³ Sin embargo, estas transacciones en el ámbito rioplatense se producían el amparo de una singular combinación de diversas disposiciones peninsulares, entre las que se encontraban las reales órdenes vinculadas al tráfico negrero, al comercio con colonias extranjeras o a las excepciones justificadas por las necesidades locales; además del empleo de un subterfugio que dio buenos dividendos a los participantes: la españolización de los navíos. Dentro del complejo mundo del comercio hispanoamericano, aunque estamos acostumbrado a hablar del contrabando, como contrapartida

¹³² MARILUZ URQUIJO, J.M., *El Virreinato del Río de la Plata en la época del Marqués de Avilés (1799-1801)*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1964, p. 134-35.

¹³³ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Argentina), IX-4-7-5.

del comercio reglado, debemos decir que por lo general comerciante y navieros trataron de hallar subterfugios legales y gran parte del tráfico se manejó en una vasta franja que fluctúa entre la legalidad y el fraude. Esta cuestión de las españolizaciones, si bien tiene una incidencia determinante con el tráfico de neutrales, está presente también para burlar restricciones impuestas a otras normativas, como la que autorizaba el tráfico con colonias extranjeras.¹³⁴

Recordemos que aun antes de la llegada de los primeros barcos estadounidenses en calidad de neutrales, ya un gran comerciante de Buenos Aires, Tomás Antonio Romero, había adquirido la fragata Ascensión. Con dicho barco, proveniente de la Bahía de Tablas, podría "emprender su viaje al puerto de La Habana u otro que más le acomode", continuando con el uso de la misma patente y pabellón neutral con que había arribado. En mayo de aquel año, se aprobaba la compra efectuada a través de su Capitán Samuel Chase y, luego de constatar la existencia de la correspondiente escritura, fue "declarada por nacional en atención a la urgencia del asunto y con el fin de evitar que por la demora se ofrezcan perjuicios a este interesado."¹³⁵

La adquisición de este navío norteamericano tenía varios aspectos de interés. 1) En principio se autoriza al nuevo propietario a enviar la nave "al puerto de la Habana u otro que más le acomode". 2) Debido a la guerra, se permite al navío seguir navegando bajo pabellón estadounidense, manteniendo la patente, cuya neutralidad

¹³⁴ VIDE: SILVA, H.A., "La españolización de navíos norteamericanos en el Río de la Plata. Entre la legalidad y el fraude", *Estudios de Historia Social y Económica de América*, Alcalá de Henares, 1990. SILVA, H.A., "La portuguización y españolización de navíos en las relaciones entre Brasil y el Río de la Plata. (Finales del siglo XVIII y principios del XIX)", *Cuadernos Americanos*, Nueva época, Universidad Nacional Autónoma de México, Año X, Vol. 6, N/ 60, México, 1996. Publicado en *América Latina e Caribe e os Desafios da Nova Orden Mundial*, V SOLAR, PROLAM -Programa de pósgraduação em integração da América Latina, Universidade de Sao Paulo, Brasil. 1998.

¹³⁵ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Argentina), IX-45-1-9

garantizaría la prosecución de un adecuado tráfico. 3) Se confeccionarían dos registros: uno a nombre del capital angloamericano y otro al de su verdadero dueño, con la finalidad de superar las barreras impuestas por el enemigo y, particularmente, prevenirse de las inspecciones por abordaje.

En ese mismo 1798, Narciso Yranzuaga españolizaba la fragata María Eugenia procedente de Filadelfia. Sin embargo, una verdadera avalancha de compras de barcos se producirá a partir de la anulación¹³⁶ de la Real Orden del 18 de noviembre de 1797. De acuerdo a ella teóricamente quedaban

“en su fuerza y vigor las Leyes de Indias y el Reglamento de Libre Comercio y los mismos jefes obligados bajo expresa responsabilidad a tomar cuantas providencias juzguen convenientes no sólo para su puntual observancia, sino también a reparar los daños que ha causado el exceso ocurrido en el uso de la citada ley...”¹³⁷

La prohibición de abril de 1799, se había producido en momentos en que el sistema de neutrales abría un nuevo espectro de posibilidades al comercio internacional de la plaza rioplatense. De allí que la "españolización" de navíos apareciera como una de las más seguras formas de continuar con el sistema, sin infringir aparentemente las disposiciones legales emanadas de la Corona.

En vista de los fraudes, debieron extremarse las precauciones para evitar tales delitos, exigiendo requisitos como el de traer las naves en lastre y demostrar, en forma fehaciente, la compra de las mismas. A mediados de 1800, a Francisco de Sar, que obtuviera licencia para

¹³⁶ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Argentina), IX-18-8-11

¹³⁷ DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA ARGENTINA, Tomo VIII,, Op. Cit., p.157-58.

adquirir dos naves en los Estados Unidos, se le requirió entre otras cosas: que debería portar las patentes expedidas por el Embajador español en Norteamérica, que acreditara la compra con documentación refrendada por el Cónsul en ese país, que en caso de no poder tripular las naves enteramente con españoles despidiera a los extranjeros al llegar al Río de la Plata, que no podría operar con las mismas hasta no ser reconocidas como españolas y que, incluso, no podría venderlas a extranjeros.

Cabe acotar que, era común que en calidad de lastre se introdujeran productos apetecibles por consumidores y productores. Tal es el caso de duelas, tan importantes para la construcción de toneles destinados a la pujante industria de las carnes saladas.

Los comerciantes rioplatenses que adquirieron navíos norteamericanos fueron muchos. Para el citado Romero llegaron en 1800 por lo menos 3 barcos comprados en Boston y Providencia, y en 1801 desde este último destino arribaba la fragata Mariana que diera lugar a un largo proceso por contrabando, sumándose otra como la Oliver en 1802. Además de Romero y de Francisco de Sar, que en 1800 daban el nombre de San José a la fragata Wilmington y en 1801 el de San Roque a la Superior, otros mercaderes y cargadores como Manuel de Almagro, Manuel Dubal, Agustín García, José de María, Martín Clordi, Jaime Lavallol, Manuel de Sarratea y el mismo Martín de Alzaga, nutrían la nómina de adquirentes.

En la realidad, muchas de estas normas restrictivas fueron más formales que prácticas y debieron estar dirigidas a acallar las quejas de aquellos vinculados al núcleo gaditano, aunque algunos de ellos entraron en el nuevo juego, o de los más celosos funcionarios reales. Pese a la supresión del sistema, tanto la realidad del Imperio como la de las posesiones americanas imponían una actitud complaciente, o al menos ambivalente con respecto al tráfico exterior. El mismo Marques

de Avilés, que como virrey no se caracterizó por su rudeza en la persecución del ingreso de navíos extranjeros y que recibiera incluso por ello importantes denuncias, se quejaba en su Memoria del

"abuso que se ha hecho del muy benéfico real permiso para comprar embarcaciones extranjeras en lastre, con el designio interesante al Estado y a los particulares, cual es de aumentar la marina mercantil. Es grande -dice- el número de los permisos y patentes que se han dado, y que sólo han servido para negocios que han hecho los agraciados con los extranjeros, vendiéndoseles sus nombres y sus patentes; cuando debían hallarse estos puertos con un crecido número de embarcaciones así compradas, sólo se experimenta su muy notable y escandalosa falta, y si se han presentado algunas, han venido a dar quehacer a este gobierno con los cargamentos que individualmente han conducido, volviéndose a ir para no aparecer más, o para repetir sus molestas y perjudiciales arribadas."¹³⁸

La situación era muy compleja y de ahí los enfrentamientos entre sectores mercantiles, la utilización de actitudes que fluctuaban entre la legalidad y el fraude y las medidas contradictorias emanadas de la Corona y de altas autoridades residentes en América.

Dado el mantenimiento de la guerra en 1801 se había recurrido nuevamente al sistema de neutrales, en momentos en que el tráfico extranjero seguía siendo una realidad. La importante presencia norteamericana queda reflejada en los papeles de David De Forest y en una publicación del "Issue of New York Evening Post" de 1802. Según ambos, más de cuarenta barcos de este origen habían llegado por

¹³⁸ Memorias de los Virreyes del Río de la Plata, Buenos Aires, 1945, p. 514-15.

entonces al Río de la Plata. De acuerdo a los datos de De Forest, 13 habían arribado a Montevideo, 16 a Buenos Aires y 14 a la Ensenada.¹³⁹

La Paz de Amiens trajo alivio a la situación, al posibilitar una singular reactivación de las exportaciones hacia La Habana, reavivada en gran parte por la presencia de naves españolas.

¹³⁹ ARCHIVO DE DAVID CURTIS DE FOREST, Reproduced from the original in The Yale University Library, Gabinete de Investigacion de Historia Americana y Argentina, Universidad Nacional del Sur.

Capítulo 7

LOS VÍNCULOS EN EL INTERREGNO DE PAZ

El interregno de paz

La firma de la paz de Amiens, a comienzos de 1802, se iniciaba un nuevo ciclo en el desenvolvimiento comercial de España y sus colonias. Los puertos hispanos y las rutas de navegación quedaron libres de la acción armada inglesa y, consecuentemente, de inmediato se vigorizó el tráfico.

Finalizada la contienda, los sectores más tradicionales, entre los que se encontraba el virrey del Pino, pretendieron retrotraer la cuestión comercial a la época de plena vigencia del *Reglamento para el comercio libre (1778)*, sin aditamentos. Recordemos que, pese al trascendental avance que había significado el *Reglamento* para las relaciones económicas entre España y América, el proclamado "Comercio Libre" había mantenido importantes restricciones, expresadas por el mismo Rey en los fundamentos de la resolución, al señalar que: "sólo un comercio libre y protegido entre españoles europeos y americanos puede restablecer en mis dominios la agricultura, la industria y la población a su antiguo vigor". Estos, al menos en teoría, debían ser nuevamente los conceptos rectores, evitando la presencia extranjera.

El virrey del Pino impugnó no sólo las salidas colaterales que se habían dispuesto para paliar las situaciones creadas por la guerra, sino

resoluciones emanadas de la Corona y motivadas por sus políticas reformistas. De allí que sus críticas alcanzaran al comercio con colonias extranjeras, indicando que no se había beneficiado la agricultura local, mientras que la balanza comercial mostraba la preponderancia de los retornos de mercaderías foráneas. A su entender, todo se mueve en un plano de ilegalidad, porque aún los teóricos beneficiarios

"prestan infielmente su nombre para retornar a su sombra en el valor de los frutos que se suponen cambiados, crecidos intereses extranjeros cuyo producto, en la mayor parte, vuelve a sus manos en dinero contante extraído por medios más sagaces, burlando la actividad del gobierno y diligencias del resguardo; además de la proporción de ejercitar el contrabando de efectos europeos, como se ejecuta sin cesar, con gravísimo daño de nuestro comercio nacional, sin que baste precaverlo la mayor vigilancia y energía, por la facilidad del trasbordo en este Río de la Plata, o desembarco en sus dilatadas y desiertas costas a donde por falta de auxilios no llega el celo del resguardo, presentándose después los buques en estos puertos con sólo los frutos permitidos al cambio." ¹⁴⁰

De allí que para del Pino, sólo cabía una solución, abolir el sistema, manteniendo solamente los vínculos con Cuba, costa de Caracas y Cartagena, es decir, cambiar productos nacionales, entre nacionales. Posición que, si bien no recibe el aval metropolitano, es ejemplificadora de la actitud asumida en el Río de la Plata.

El movimiento marítimo, las carnes, el sebo, productos regionales, reexportaciones y metálico

¹⁴⁰ Según, HEREDIA, E.A. *Cuando Sarratea se hizo revolucionario*, Buenos Aires, 1986, Apéndice documental, p. 91.

- El movimiento marítimo

La realidad es que a partir de marzo de 1802 comienza a vigorizarse rápidamente el flujo hacia La Habana.

BUQUES DESPACHADOS POR LA ADUANA DE MONTEVIDEO DESTINO A LA HABANA				
AÑOS	FRAGATAS	BERGANTINES	POLACRAS	GOLETAS
1802	12	12	6	2
1803	14	14	4	-
1804	11	6	2	-

FUENTE: Archivo General de Indias, Audiencia de Buenos Aires, 94.
Elaboración propia.

La actividad marítima rioplatense es muy importante y a los 83 navíos despachados con rumbo a La Habana, con una significativa presencia de fragatas y sus importantes bodegas, se suma a la expedición de barcos con diferentes destinos. Las salidas desde Montevideo hacia las diversas regiones de España durante el período de paz (1802-1804), alcanzaron a 195 barcos de varias categorías, a los que se agregan 116 a "puertos, colonias extranjeras y África" y 9 a Lima.

Aunque en 1802 había una gran cantidad de naves extranjeras en el Río de la Plata (entre ellas 44 norteamericanas)¹⁴¹ la mayor parte del

¹⁴¹ Por entonces los norteamericanos preferían a Buenos Aires y la cercana Ensenada de Barragán, habilitada por el Marqués de Avilés, con el objeto de evitar la acción de las estrictas autoridades de Montevideo. Según David De Forest, de los 43 barcos estadounidenses que se encontraban en el Río de la Plata en 1802, 13 habían llegado a Montevideo, 16 a Buenos Aires y 14 a la Ensenada. Archivo de David Curtis De Forest, Reproduced from the original in The Yale

tráfico registrado formalmente hacia La Habana se efectuó en barcos nacionales. El hecho de que a mediados de 1802 y como vía de excepción, el virrey autorizara a los navíos extranjeros a cargar los sobrantes de los embarques españoles, nos permite observar el registro de algunos estadounidenses (en 1802 una fragata y dos bergantines); aunque hemos podido también identificar a algunos navíos españolizados, como el bergantín San Roque, alias el Superior¹⁴², que partía en 1803 con 4.150 quintales de tasajo y 226 quintales de sebo en pasta y velas.

- Las carnes

EXPORTACIONES DE TASAJO A LA HABANA EN EPOCAS DE PAZ (QUINTALES)			
AÑO	CANTIDAD	AÑO	CANTIDAD
1793	27.394	1802	105.429
1794	30.145	1803	128.188
1795	30.576	1804	79.686
TOTAL	88.115		313.303

FUENTE: Archivo General de Indias, Audiencia de Buenos Aires, 346 y 94.
Elaboración propia.

¹⁴² Archivo General de la Nación (Argentina), IX-18-8-11.

La reactivación del tráfico con La Habana fue muy importante, quedando registrada no sólo en el número de barcos, sino fundamentalmente en las exportaciones. El incremento en los embarques de tasajo, principal producto de exportación hacia la isla caribeña, es de magnitud, siendo interesante la comparación de los datos del trienio 1802-1804, con el inmediatamente anterior a la guerra.

IMPORTACION DE TASAJO EN LA HABANA (ARROBAS)						
AÑOS	MONTEVIDEO	BARCELONA	VERACRUZ	CAMPECHE	OTROS	TOTALES
1803	609.900 ¹⁴³	19.710	6.405	14.140	660	650.815
1804	357.528	400	2.350	3.624	---	363.902

FUENTE: Museo Histórico Nacional, Montevideo, Colección Manuscritos, Tomo 443, documento 55, reproducido por CAPILLA DE CASTELLANOS, Aurora, *Historia del Consulado de comercio de Montevideo (1795-1815)*, apartado de la "Revista Histórica", Publicación del Museo Histórico Nacional, Montevideo, 1962, apéndice documental, p. 353.

Evidentemente, a la etapa de retracción motivada por la guerra, le siguió una de gran expansión. De allí que la exportación de tasajo a La Habana registrara en el trienio 1802-1804 un aumento del 355,56% con respecto al anterior a la contienda con Inglaterra. Cabe agregar que en 1804 salían 61 barriles de carnes saladas, que deben sumarse a los embarques de ese año.

La presencia de las producciones rioplatense en la plaza cubana fue fundamental para la alimentación de los esclavos, registrándose en La

¹⁴³ Los 7.015.069,8 kilogramos introducidos solamente en 1803, considerando una relación de 11,502 kg por arroba, nos muestra la trascendencia de estas importaciones desde el Río de la Plata.

Habana ingresos de carnes superiores a las salidas consignadas en el Río de la Plata. Situación que podemos apreciar tal tanto de un informe elaborado por el Consulado de La Habana, como de las llamadas “*balanzas del comercio exterior de La Habana*”.

La diferencia ente las 609.900 arrobas ingresadas en a La Habana 1803, con respecto a las 512.752 salidas en el mismo año desde Montevideo debe responder a causales tales como variantes en los tiempos de navegación, a la descarga de carnes embarcadas con otros destinos o, particularmente, a las extracciones furtivas. No debemos olvidar aquí la presencia en puertos rioplatenses de navíos norteamericanos. Las 318.744 arrobas exportadas con igual destino en 1804, se correlacionan con las 357.960 introducidas, aunque apuntando que las diferencias pueden deberse a similares motivos.

Cabe destacar que las *balanzas del comercio exterior de La Habana*, que para estos años evalúan más los movimientos mercantiles por su valor que por su peso o volumen, coinciden bastante en 1804 con los datos consulares.¹⁴⁴

El peso de las carnes rioplatenses en la alimentación de la mano de obra esclava cubana era fundamental y queda reflejada también en los valores generales de importación, Baste decir que en 1803, representaban el 85,23% del total de las importaciones carneas cubanas.

¹⁴⁴ Nota: *Las balanzas* registran un ingreso de 89.490 quintales (357.960 arrobas), En: FERNÁNDEZ DE PINEDO ECHEVARRIA, Nadia, *Las balanzas del comercio exterior de La Habana, 1803-1807*, Bilbao, Universidad del País Vasco, Servicio Editorial, 2000, p.133.

IMPORTACION DE CARNES EN LA HABANA (PESOS)				
AÑOS	MONTEVIDEO	RESTO	TOTALES	% MONTEVIDEO
1803	618.798	107.259	726.057	85,23 %
1804 ¹⁴⁵	369.258	150.706	519.964	71,02 %

FUENTE: FERNÁNDEZ DE PINEDO ECHEVARRIA, Nadia, *Las balanzas del comercio exterior de La Habana, 1803-1807*, Bilbao, Universidad del País Vasco, Servicio Editorial, 2000, pp.,48 y 133. Elaboración propia.

NOTA: Si consideramos el ingreso de carnes vacunas, con respecto al porcentaje total puede haber una diferencia aún mayor por globalizar la autora los productos cárnicos bajo la denominación genérica de “carnes”.

- El sebo

Otra exportación que fue incrementándose sensiblemente fue la del sebo, tanto en rama y pasta, como manufacturado en forma de velas. Situación importante para comprender el desenvolvimiento productivo e industrial rioplatense.

Tal como sucede con el tasajo, para el sebo encontramos en el trienio una diferencia del orden del 291,88%. Situación que es más significativa si consideramos que dentro de tales cantidades, como se ha indicado, se incorporan las velas.

¹⁴⁵ A principios de octubre de 1804 cuatro fragatas españolas, con carga de metales, productos y pasajeros fueron atacadas arteramente por naves británicas, dando pie a la posterior declaración de guerra.

EXPORTACIONES DE SEBO A LA HABANA EN EPOCAS DE PAZ (ARROBAS)			
AÑO	CANTIDAD	AÑO	CANTIDAD
1794	10.301	1802	26.516 *
1795	11.360	1803	22.872 *
1796	13.600	1804	53.528 *
TOTAL	35.261		102.916 *

* Estas cifras incluyen la exportación de velas.

FUENTE: Archivo General de Indias, Audiencia de Buenos Aires, 346 y 94, Elaboración propia.

- Otros productos regionales, de reexportación y metálico

Junto a la carne salada y al sebo, se registra la salida de una gran diversidad de productos rumbo a La Habana. La lista de exportaciones es vastísima, incluyéndose en la misma: cueros de caballo y de novillo, zaleas de cordero, pieles de chinchillas, lobo y león marino, suelas curtidas, badanas, chapas y astas, lengua de novillo, grasa de cerdo, lana de carnero, plumeros, vino, aguardiente, cerveza, aceite de almendras, jabón, sombreros, mantillas de tafetán, encajes, peinetas, botas y zapatos, harina, galleta, te, cacao de Guayaquil, hilo de velas, estaño, cobre e, incluso, algunos negros.¹⁴⁶

¹⁴⁶ VER EN ANEXO: Salidas de Montevideo a La Habana de 1802 a 1806 (EN CUBA ESTADISTICAS)

REMESAS DE DINERO A LA HABANA EN EPOCAS DE PAZ (PESOS)			
AÑO	CANTIDAD PLATA	CANTIDAD ORO	TOTAL
1794	9.600		9.600
1795	4.800		4.800
1796	24.060		24.060
1802	9.200	2.678	11.878
1803	7.900	-----	7.900
1804	2.955.½	-----	2.955.½
TOTAL	48.460	2.678	

FUENTE: Archivo General de Indias, Audiencia de Buenos Aires, 346 y 94, Elaboración propia.

El incremento de la vinculación interamericana no fue producto del azar, sino que estuvo vinculada al desenvolvimiento de políticas continentales y globales. Cabe consignar al respecto que en abril de 1804, la Corona, con el objeto “de fomentar por todos los medios posibles la Agricultura y el Comercio” rioplatense, determinaba que todas las harinas conducidas hacia Cuba, gozarían en su introducción de la misma libertad y modo que se había concedido a las carnes saladas y el tasajo.¹⁴⁷ Sin duda es halagüeño para la balanza comercial rioplatense el hecho de registrarse durante el período 1802-1804 un importantísimo aumento en las exportaciones de productos regionales hacia Cuba, frente a una significativa baja en la extracción

¹⁴⁷ *Documentos para la Historia Argentina*, Tomo VII, Comercio de Indias, Consulado, Comercio de Negros y de Extranjeros (1791-1809), Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, 1916, p.289.

de moneda. El 46,9% que registra el trienio 1802-1804, con respecto al anterior a la guerra, es aún más significativo si tenemos en cuenta que solamente en el año 1792 habían salido 34.018 pesos en plata amonedada con destino a la isla.

El gran cambio producido en los platillos del mercado comercial queda explicitado claramente en los datos que nos aportan las “*balanzas del comercio exterior de La Habana*”, para los años 1803 y 1804:

VALUACION DE PRODUCTOS IMPORTADOS Y EXPORTADOS EN LA HABANA, DE Y HACIA MONTEVIDEO (PESOS)		
AÑOS	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES
1803	828.380. 5	96.764. 2 1/5
1804	404.944	69.094. 5

FUENTE: FERNÁNDEZ DE PINEDO ECHEVARRÍA, Nadia, *Las balanzas del comercio exterior de La Habana, 1803-1807*, 2000, Universidad del País Vasco. Elaboración propia.

NOTA: Puede haber una diferencia aún mayor por una relación de valuación del ingreso de grasas que no hemos podido verificar.

Evidentemente, la recomposición del comercio con La Habana, que iba de la mano con el registrado con la Península y "puertos, colonias extranjeras y África", provocó una euforia muy importante en el área rioplatense que, como veremos, no tardará en ahogarse en una nueva depresión, a causa de la reanudación de la guerra con Gran Bretaña.

Incidencia de la nueva guerra con Gran Bretaña

El conflicto

La reanudación de la guerra con Gran Bretaña trajo aparejada una crisis similar a la de 1797 para el Río de la Plata. El golpe fue durísimo,

pues se había ido consolidando una estructura destinada a mantener los vínculos con un comercio internacional cada vez más activo. Rápidamente, por una Real Orden del 24 de diciembre de 1804, se retornó al sistema de neutrales y, tanto desde Buenos Aires como desde La Habana, se impulsaron medidas para tratar de normalizar el intercambio afectado por la acción de la marina inglesa.

En los primeros meses de 1805 observamos la presencia de navíos españoles saliendo hacia La Habana, pero a partir de septiembre comienzan a primar los registros de barcos estadounidenses, que en 1806 prácticamente monopolizarán el tráfico.

BUQUES SALIDOS DESDE MONTEVIDEO CON DESTINO A LA HABANA				
AÑO	NACIONALIDAD	FRAGATAS	BERGANTINES	GOLETAS
1805	Española	4	1	-
	Norteamericana	1	1	2
1806	Española	1	-	-
	Norteamericana	7	-	-
TOTAL		14	2	2

FUENTE: Archivo General de Indias, Audiencia de Buenos Aires, 94. - Archivo General de la Nación (Uruguay), Administrativo, Libro 96, Salidas de Ultramar. Elaboración propia.¹⁴⁸

¹⁴⁸ Es importante señalar que existen algunas diferencias en los destinos consignados en la Aduana y en el Libro de Salidas de Ultramar. Tal por ejemplo los casos de las fragatas norteamericanas Belisario y Esperanza, que mientras en la Aduana declaran su destino a La Habana, en el Libro de Salidas aparece Boston y Nueva Orleans. Cuestión importante para

El mismo gobernador de Cuba, Marqués de Someruelos, enviaba en 1805 los navíos norteamericanos Ana y El Soberbio, con la finalidad de retornar con carne salada y tasajo; anunciando asimismo la remisión de otros cuatro barcos estadounidenses en similares condiciones. Aprobada la gestión, en febrero de 1806 resolvía el Rey "en su consecuencia que sean igualmente admitidos no sólo los otros cuatro buques americanos que refiere Someruelos... sino también todos los demás de su clase que vayan de La Habana con el mismo objeto."¹⁴⁹

La nueva guerra había vuelto a afectar a todo el Imperio y de allí la trascendencia de la reimplantación del tráfico de neutrales, que en el caso de Cuba fue aprovechado ampliamente por los norteamericanos. Según informes del cónsul Hill, en los cuatro primeros meses de 1805, 175 navíos de aquella nacionalidad habían salido de La Habana, mientras que solamente 25 barcos españoles y dos daneses lo habían hecho en igual lapso.¹⁵⁰

Una "Nota" incluida al final del informe denominado "Balanza General del Comercio" de la Habana para 1805 es absolutamente clara: "Cortada la navegación directa de buques españoles por efectos de la guerra, entraron los neutrales a proveer a la isla y a hacer la extracción de frutos..."¹⁵¹

observar la correlación entre las exportaciones desde Montevideo y los ingresos de mercaderías por La Habana.

También es interesante añadir la falta de registro aduanero con destino a La Habana de la fragata estadounidenses Jefferson en 1805 y Ana en 1806, ambas figuran en el Semanario de Agricultura, Industria y Comercio, reimpresión facsimilar. Junta de Historia y Numismática Americana y en el Libro Maestro de Salidas de Ultramar de Montevideo.

¹⁴⁹ Documentos para la Historia Argentina, Tomo VII, p. 318.

¹⁵⁰ Henry Hill (La Habana) a James Madison (Washington), 12 de junio de 1805, según, ELY, Roland T., *Cuando Reinaba...*, pp. 63-64.

¹⁵¹ BIBLIOTECA NACIONAL (ESPAÑA), La Habana, 24 de marzo de 1806, Ms. 13.968

El fuerte nexo con los Estados Unidos, debió influir para que sus navegantes tendieran a monopolizar el tráfico entre el Río de la Plata y Cuba. Rápidamente se fue ampliando la línea de vinculación comercial Montevideo - La Habana en interconexión con puertos de la Unión, que por necesidad e interés era reconocida y fomentada por las mismas autoridades españolas. Así, por ejemplo, al aprobarse el cargamento de la fragata Clotier, enviada por un comerciante de Filadelfia con recomendación del Marqués de Casa Irujo, Ministro de Su Majestad Católica en los Estados Unidos, se previene al Virrey del Río de la Plata

"que remita nota de la cantidad desembarcada [dinero para la compra de cueros, tasajo y sebo] y de los efectos que trajo la Clotier, ejecutándolo igualmente todos los correos de los buques, así españoles como americanos que salgan de esos puertos para la isla de Cuba..."¹⁵²

Teniendo en cuenta los dos principales productos enviados hacia La Habana, podremos observar en el siguiente cuadro el cambio de bandera en el movimiento exportador.

Las cifras de 1805 y 1806 nos permiten realizar una serie de reflexiones. Si bien es verdad que se produce una sustancial caída de las exportaciones con respecto a los últimos años de paz, no es menos cierto que los 37.408½ y 39.692¼ quintales de tasajo que se despachan hacia La Habana en esos dos años, muestran que pese a la guerra se mantiene una estructura productiva y de comercialización importante. Más aún si comparamos estas cifras con las registradas antes de 1796. Situación a la que concurre la rápida presencia de naves

¹⁵² Documentos para la Historia Argentina, Tomo VII, p. 353.

norteamericanas, como puede apreciarse tanto en los registros del Río de la Plata, como en los de Cuba.

EXTRACCIONES EFECTUADAS POR EL PUERTO DE MONTEVIDEO CON DESTINO A LA HABANA			
ARTICULOS		AÑOS	
		1805	1806
Tasajo (Quintales)	Total de las exportaciones	37.408½	39.692¼
	Total de lo transportado en barcos españoles	28.443	3.094
	Total de lo transportado en barcos norteamericanos	8.965½	36.598¼
	Porcentaje transportado en barcos norteamericanos	23,97%	92,20%
Sebo y velas (Quintales)	Total de las exportaciones	399½	3.926
	Total de lo transportado en barcos españoles	185½	-----
	Total de lo transportado en barcos norteamericanos	214	3.926
	Porcentaje transportado en barcos norteamericanos	53,63%	100%

FUENTE: Archivo General de Indias, Audiencia de Buenos Aires, 94.
Elaboración propia.

NOTA: 1 quintal = 4 arrobas

IMPORTACION DE CARNE VACUNA EN LA HABANA POR PROCEDENCIA			
AÑOS	CARNE	DESDE MONTEVIDEO	DESDE COLONIAS (NORTEAMERICA)
1805	TASAJO	24.000 arrobas	10.366 arrobas
	CARNE SALADA		13.364 barriles
1806	TASAJO	20.000 arrobas	
	TASAJO DE MONTEVIDEO		121.778 arrobas (1)
	CARNE SALADA		5.422 barriles

FUENTE: BIBLIOTECA NACIONAL (ESPAÑA), Ms. 15.971.- Elaboración propia.

NOTA (1) Es interesante señalar que pese a que se registran como ingresos provenientes de "Colonias", se deja constancia que se trata de "Tasajo de Montevideo".

Así, como consecuencia de la nueva recurrencia a los neutrales, las importaciones de tasajo en barcos norteamericanos por la Habana crece en forma singular.

Es difícil establecer una relación directa entre las exportaciones efectuadas desde Montevideo y los registros de ingresos de La Habana, debido tanto a las condiciones impuestas por la contienda, como irregularidades en los registros. Baste señalar que, en las partidas con rumbo a "puertos y colonias extranjeras y dirección al Africa", nos encontramos que solamente en 1806 salen "sin denominar" el destino seis fragatas y un bergantín norteamericanos, con 96.600 arrobas de tasajo y hacia Charleston dos fragatas y una goleta con 24.768 arrobas de igual producto. Además, otro índice significativo lo aporta la fragata Clotier (Clothier) que, autorizada

específicamente para salir rumbo a La Habana, con 16.000 arrobas de tasajo, aparece también con destino a su puerto de origen, Filadelfia.

Sin duda, el dato más significativo es que el tasajo desembarcado de barcos norteamericanos en La Habana queda registrado específicamente en la "Balanza" como "Tasajo de Montevideo".

En definitiva, más allá de las diferencias estadísticas, debidas tanto a las condiciones impuestas por la contienda como a las pseudolegalidades e ilegalidades registradas a su amparo, podemos observar el mantenimiento de un flujo constante de productos cárneos hacia aquellas alejadas posesiones del Imperio. Situación que será afectada también al producirse las Invasiones Inglesas en 1806 y 1807.

Capítulo 8

DE LAS INVASIONES INGLESAS A LA REVOLUCIÓN

La situación crítica del Imperio, generada por la reanudación del conflicto bélico, tuvo un impacto mayor en el ámbito regional rioplatense con las invasiones inglesas. La presencia militar británica (1806-1807), pese a que desembocó en diversas derrotas para sus veteranas fuerzas, perturbó en todos los órdenes al Río de la Plata.

En el caso especial del nexo con Cuba, tanto la acción de la marina inglesa, como particularmente la toma de Montevideo (3 de febrero al 9 de septiembre de 1807), con sus prolegómenos, produjeron un profundo corte en las exportaciones hacia La Habana.

Situación que se vio agravada por la Ley de Embargo de Jefferson (1807), que afectó el proceso de expansión de la marina mercante norteamericana. Medida resistida en algunas de las Colonias del Norte, llegando incluso a que se temiera la separación de Nueva Inglaterra.

El corte naviero estadounidense generó también una situación difícil para Cuba que había entrado en un alto grado de dependencia con respecto a la Unión., El impacto se sintió en forma directa: dos terceras partes de la zafra quedó sin vender, el café bajo de 30 a 3 dólares el quintal y la escasez de artículos incorporados hizo duplicar sus precios.

En 1808 la zafra fue un 20% menor que la del año anterior, situación que sólo se revertirá con el levantamiento del embargo.¹⁵³

Con respecto al Río de la Plata, la autolimitación marítima norteamericana condujo a restringir drásticamente la trascendencia comercial alcanzada en los años precedente, aunque su presencia no dejó de hacerse sentir. Así podemos observarlo en los ingresos de navíos norteamericanos al puerto de Montevideo. Entre septiembre y noviembre de 1807 entraron las fragatas Clin Branch, La Colonia y Perseberancia, a las que se sumaba el bergantín Mildred. Asimismo, hasta mediados de 1808, ingresaron las goletas La María y La Armonía y las fragatas El Soberbio y Herald.¹⁵⁴

Cifras escasas si las comparamos con los ingresos de 1805 y 1806. Mientras en el primer año se registraba formalmente el arribo de 22 navíos estadounidenses, en el siguiente la cantidad había ascendido a 31.

Señalemos con respecto al tráfico norteamericano hacia Cuba que si bien el “Balance General del Comercio” – Año de 1807”, no muestra ingresos directos de Montevideo, pero si consigna cargas de origen rioplatense en barcos procedentes de Colonias, como llamaban todavía a los Estados Unidos. Pese a hablar en una nota especial del “comercio lánguido hecho por neutrales...”, registra la provisión de 4.317 barriles de carne vacuna salada y, específicamente, 120.712 arrobas de “Tasajo de Montevideo”.¹⁵⁵

¹⁵³ ARREGUI MARTINEZ-MOYA, Salvador (1981): "Las relaciones comerciales entre España y Cuba en vísperas del movimiento emancipador: 1803-1810", *Anales de la Universidad de Murcia*, vol. 38, núm. 3, p. 181.

¹⁵⁴ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Uruguay), Administrativo, libro 95, Entrada de Navíos.

¹⁵⁵ BIBLIOTECA NACIONAL (ESPAÑA), Ms. 15.972.

Agreguemos que según el “Libro Maestro de salidas de embarcaciones” del puerto de Montevideo, se registra la partida de una fragata española en octubre de 1807, conduciendo carne salada y sebo hacia a La Habana, "con escala en Bahía de Todos los Santos"; debiendo aclarar que sus papeles la hacían pasar como portuguesa.

Tampoco el principal puerto del extremo sur ofrecía ya condiciones atractivas para los estadounidenses, Como señala Betancour, los llegados en 1808 lograron pocos beneficios, tanto por hallar la plaza sumamente abastecida luego de las invasiones, como por la actitud restrictiva impuesta por las autoridades.¹⁵⁶

Recordemos que, a principios de septiembre de 1807, en cumplimiento de la capitulación de Whitelocke (julio), los últimos transportes británicos habían levantado anclas. En ellos se iban embarcados no sólo los derrotados soldados, sino también los aventureros y comerciantes que habían sentado sus reales durante la ocupación de Montevideo y terminaron por recalar en Río de Janeiro. Momento éste que, al decir de Ferns, no fue el fin de un proceso, sino un nuevo punto de partida. Durante las ocupaciones, los mercaderes ingleses habían vendido mercaderías por más de 1.000.000 de libras en el ámbito local¹⁵⁷

En cuanto a los estadounidenses, si bien las presiones internas condujeron a la derogación de la Ley de Embargo en 1809, para entonces Inglaterra, convertida en la gran aliada de España, poco lugar había dejado al ya replegado tráfico norteamericano.

¹⁵⁶ BENTANCUR, Arturo, El puerto colonial de Montevideo, Tomo II, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Montevideo, (1999), p. 19 y ss.

¹⁵⁷ H. S. FERNS, Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX, Buenos Aires, Solar-Hachette, 1968, p. 79.

Los altibajos en la exportación serán la característica distintiva de la época que nos ocupa; movidos particularmente por la guerra y la paz con Gran Bretaña, los conflictos entre Buenos Aires y Montevideo, que se originan en 1809 y la Revolución del 25 de Mayo de 1810 que enfrenta definitivamente a ambos márgenes del Plata, signando el destino de los nexos con Cuba. En un informe enviado por el Consulado de La Habana al de Montevideo, el 12 de diciembre de 1812, se señalaba que el abastecimiento de carne, a causa del castigo de los ingleses, "bajó en 1807 a ciento ochenta mil arrobas y, restituida en 1808 la paz con Inglaterra, volvimos a ver entrar aquí más de seiscientos cincuenta mil, de las que cerca del tercio fue de tasajo nacional o extranjero, conducido en vasos extranjeros. Después acá entraron los disturbios fatales del Río de la Plata y demás Américas y con ellos menguó proporcionalmente nuestra provisión, en términos que la más pingüe, que ha sido la del año pasado de 1811, no llegó a trescientas sesenta mil arrobas."

IMPORTACION DE TASAJO EN LA HABANA (ARROBAS) BAJO BANDERA ESPAÑOLA					
AÑOS	MONTEVIDEO	VERACRUZ	CAMPECHE	OTROS	TOTALES
1808	449.448	6.364	8.343	11.140	475.295
1809	---	---	---	126.096	126.096
1810	---	---	---	127.221	127.221
1811	239.555	---	---		239.555

IMPORTACION DE TASAJO EN LA HABANA (ARROBAS)			
AÑOS	BAJO BANDERA EXTRANJERA		TOTAL GENERAL
	PORTUGUESA	NORTEAMERICANA	
1808	---	183.332	653.627
1809	---	45.832	171.928
1810	---	15.082	142.303
1811	114.656	3.000	357.211

FUENTE: Museo Histórico Nacional, Montevideo, Colección Manuscritos, Tomo 443, documento 55, reproducido por CAPILLA DE CASTELLANOS, Aurora, *Historia del Consulado...* apéndice documental, p. 353.

Llama poderosamente la atención la diferencia entre los datos de importación que surgen de los Estados de la Aduana de La Habana, con respecto a la capacidad de carga del tráfico naviero registrado en la Banda Oriental. Según el señalado “Libro Maestro de salidas de embarcaciones” del Puerto de Montevideo, en 1808, año de reactivación de los vínculos con la isla del Caribe, salen cinco naves españolas (1 fragata, 3 bergantines y 1 goleta) y una sola de los Estados Unidos (fragata La Soberbia).

En este contexto, es curioso también que los registros consulares de La Habana no consignen los ingresos de carnes de tasajo en 1809 y 1810, años de resurgimiento del tráfico de exportación montevidiano. Baste señalar que las partidas de navíos registradas en 1809 con destino a Cuba suman 9, de las cuales 8 corresponden a barcos de bandera española, con mayor porte que los del año anterior (5 fragatas, 2 bergantines y 1 goleta), que transportan 141.200 arrobas de tasajo. Lo notable es que no figura ningún barco norteamericano y

sí, una fragata inglesa con 3.342 líos de tasajo. En 1810, pese a que se agudizan los enfrentamientos entre ambas márgenes del Plata con motivo de la Revolución de Mayo en Buenos Aires, sigue un interesante tráfico. Zarpan con destino a La Habana 13 naves españolas (5 fragatas, 4 bergantines, 2 goletas, 1 zumaca y 1 bombardera), 5 norteamericanas (2 fragatas y 3 bergantines) que reaparecen en los registros y 2 inglesas, 1 lugre y 1 bergantín que naufraga; todas conduciendo una importante cantidad de carne, aunque curiosamente el sebo disminuye al tener como nuevo destino, junto a los cueros, a Inglaterra.¹⁵⁸

El enfrentamiento Buenos Aires - Montevideo y su trascendencia antes y después de la revolución en los vínculos económicos con Cuba. Producción, navegación y comercio.

El año clave para la crisis y el colapso del sistema fue el de 1811. Si bien no podemos hacer aquí una historia del proceso revolucionario, señalemos algunos acontecimientos importantes que afectaron en aquel año a la Banda Oriental: a) en los primeros días de enero regresaba de España a Montevideo, con el cargo de Virrey del Río de la Plata Francisco Javier de Elío, radicalizándose la situación; b) en febrero Artigas pasa a Buenos Aires, dándose en ese mismo mes el grito de Asencio, considerado tradicionalmente como la iniciación de la revolución en la Banda Oriental; c) al levantamiento de la campaña, con la toma de poblaciones del interior y del puerto de Maldonado, le sigue el sitio de Montevideo, al que se incorpora el grueso de las

¹⁵⁸ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Uruguay), Administrativo, libro 96. NOTA: A través de la documentación privada podemos conocer los arreglos y contratiempos, tanto por motivos de política internacional como de conveniencia económica, de los navieros, en la intermediación y manipulación de cargas destinadas a la Habana a través de portugueses y especialmente en Río de Janeiro; incluso llegando a cambiar la tripulación por ser más barata. Vide: ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Uruguay), Archivos particulares, Caja N°1, carpeta 10 Correspondencia de Diego de Agüero.

fuerzas que respondían a Buenos Aires al mando de José Rondeau (1 de junio); d) respuesta de Elío, con la escuadrilla que llega a bombardear Buenos Aires y con el pedido de ayuda a los portugueses, siempre dispuestos a participar en los asuntos del Plata, que invaden desde el norte la Banda Oriental; e) armisticio Montevideo-Buenos Aires y Éxodo Oriental. Como vemos, la dinámica de los acontecimientos fue intensa, y ésta afectó a la relación entre la producción ganadera, la industria de la salazón de carnes, la comercialización y el puerto. Señala Agustín Beraza que las acciones iniciadas con el Pronunciamiento de Asencio y que culminaran con la batalla de Las Piedras y en el sitio de Montevideo, si bien significaron en lo militar el triunfo -al menos momentáneo- de la insurrección, condujeron en lo económico a la destrucción de los elementos que habían constituido las fuentes permanentes de la riqueza y producción oriental. Quedan desde entonces desarticuladas la campaña, productora de la materia prima pecuaria y agraria, y la ciudad, que la industrializaba y distribuía, enviándola al exterior a través de su puerto.¹⁵⁹ Lo económico rápidamente se mezcló con lo político, agudizándose a su vez, en la plaza montevideana, las fricciones entre comerciantes, hacendados y saladeristas.¹⁶⁰

La campaña oriental perdió el aspecto que la había caracterizado. Los fértiles campos, otrora superpoblados de ganado, fueron mostrando la cara de la desolación. La preocupación por el mantenimiento, procreo y explotación ganadera, dio paso a las prioridades de la guerra. Para el abastecimiento de las tropas, en primer lugar, se emplearon las pertenencias del enemigo. Así lo hicieron tanto los

¹⁵⁹ BERAZA, Agustín, *La economía en la Banda Oriental durante la Revolución (1811-1820)*, Montevideo, 1969, p. 16.

¹⁶⁰ VIDE: SALA DE TOURON, Lucia y otros, *Evolución económica de la Banda Oriental*, Montevideo, 1967, pp. 250 y ss.

revolucionarios, como los regentistas. En la Instrucción dada al Comandante del cuerpo destinado al celo de la campaña, ordena Elío que: "Todo ganado o hacienda perteneciente a sujeto que esté en arma con los levantados, será arreada y hecha conducir a esta plaza, para que vendida, de ella sea un tercio para los aprensores al instante, y los dos tercios para la Real Hacienda."¹⁶¹ Además, cuando fue necesario se debió recurrir al aporte obligado de los vecinos.

La guerra, en muchas oportunidades no encontró límites, e incluso, con o sin el visto bueno de los jefes militares, se procedió al saqueo de haciendas, con las consecuentes pérdidas de ganados, sementeras e incluso útiles de labranza. y efectos personales.

La situación empeoró mucho más con la intervención armada de los portugueses, que, al hecho político de la invasión, unió el interés económico. El "Ejército Pacificador" de los lusitanos pronto exigió también su cuota de contribución compulsiva para su mantenimiento, a lo que sumó la apropiación de ganado con fines productivos. Juan Manuel de la Sota señala en sus "Cuadros Históricos" que en los momentos en que se produce el levantamiento del sitio, más de 2.000.000 de cabezas de ganado vacuno y más de 700.000 de caballar se arreaban más allá del Yaguarón.¹⁶² En definitiva, como veremos, con las riquezas pecuarias de la Banda Oriental se beneficiarían los saladeristas riograndenses, competidores de los montevidianos en el tráfico hacia La Habana.

¹⁶¹ Gazeta de Buenos Aires, 13 de junio de 1811, p. (468).

¹⁶² Según: SALA DE TOURON, Lucia y otros, Evolución económica de la Banda Oriental, Montevideo, 1967, p. 244.

Además, por si esto fuera poco, el Éxodo Oriental determinó también una política de tierra arrasada, que generó una mayor depresión del medio rural.

En definitiva, aquellas ricas campañas sintieron la acción destructiva de la guerra, representada por los ejércitos en armas, a lo que se sumó la inseguridad aprovechada por merodeadores, bandoleros e indios.

Faltos de materias primas y escasos de mano de obra, poco podían hacer los saladeros montevidianos. Además, al establecerse el sitio fueron confiscadas pertenencias de los enemigos, que incluyeron producciones de tasajo y esclavos.

La situación no auguraba un buen futuro para el tráfico con La Habana. Pese a que con el levantamiento del sitio se procuró revitalizar el alicaído comercio montevidiano, poco lugar le quedaba a la exportación de tasajo, elemento motor del nexo con Cuba. Las necesidades del consumo, el abandono de las estancias, la despoblación de ganados y el deterioro de las estructuras productivas de la industria eran factores muy difíciles de revertir, al menos en breve tiempo.

Los portugueses y su aprovechamiento de la coyuntura rioplatense

El tradicional interés expansionista de Portugal sobre territorios pertenecientes a España encontró un cuadro favorable al producirse el enfrentamiento entre el gobierno revolucionario de Buenos Aires y el fidelista de la Banda Oriental. Situación que estuvo incluso avalada por el pedido de ayuda militar efectuado desde Montevideo. Por ello no ha de extrañarnos que en los registros aduaneros de La Habana aparezcan en 1811 importantes introducciones de tasajo bajo bandera portuguesa.

El sur de Brasil tenía condiciones de producción ganadera similares a las de las provincias rioplatenses, que se tradujo también en los usos y costumbres sociales. Esto había llevado a la instalación de saladeros, producción compleja que no brota de la favorable situación coyuntural de 1810, sino que ya venía consolidándose. En Río Grande do Sul se había ido montando una importante estructura industrial, destinada a la salazón de carnes que había generado importantes exportaciones.

EXPORTACION DE CHARQUE - RIO GRANDE DO SUL (ARROBAS)			
1801	171.750	1807	966.052
1802	347.115	1808	868.070
1803	177.525	1809	741.762
1804	202.543	1810	891.799
1805	951.910	1811	1.038.556
1806	806.776	1812	1.243.972

FUENTE: SANTOS, Corcino Medeiros dos, *Economía e Sociedade do Rio Grande Do Sul, Século XVIII*, Sao Paulo, Brasil, 1984, p. 142.

Muchos de los ganados faenados en Río Grande procedían de la Banda Oriental y los conflictos suscitados en el Río de la Plata, sirvieron de motivo, no sólo para acrecentar la provisión de vacunos, sino también para introducirse como efectiva cuña en la plaza cubana. Recordemos que en 1811, sobre un ingreso total de 357.211 arrobas de tasajo, 114.656 llegaban a La Habana barcos de bandera portuguesa. Por otra parte, es importante hacer notar que en ese mismo año un navío norteamericano y otro español cargan sal con destino a Río Grande y Santa Catalina respectivamente y que, en pleno sitio, encontramos un

bergantín con bandera española que, sospechosamente, sale con destino a La Habana, en lastre, con escala en Río Grande.¹⁶³

El problema de la venta de carnes a Cuba por parte de los lusitanos es mirado con seria preocupación. De allí que, en 1812, el recientemente creado Consulado de Montevideo, haciendo oír principalmente la voz de navieros y comerciantes, a través de la autoridad local, reclame a La Habana el establecimiento de trabas al ingreso mercaderías en transportes extranjeros, argumentando la necesidad de promover la industria y la navegación nacional. La sugerencia consistía en establecer la imposición de una sobretasa del 10% a las mercaderías ingresadas en dichos navíos. Sin duda, esto significaba, por un lado, desconocer la tradición del comercio cubano, vinculado por necesidad y conveniencia al tráfico extranjero y, por otro, los requerimientos que la isla tenía para la alimentación de sus esclavos. De ahí la clara posición sustentada por el Consulado de La Habana: "En los grandes conflictos que padecieron continuamente los navegantes nacionales, por la confesada impotencia de la Nación en orden a fuerzas marítimas/militares ¿qué hubiera sido de los hacendados de la Isla de Cuba, si las autoridades que la gobernaron, no hubieran llamado los amigos y neutrales a ejercer el doble oficio que desempeñaron de vender sus cargamentos de introducción en nuestros puertos por comprar nuestros frutos para hacer sus retornos?"¹⁶⁴

El mercado cubano era importantísimo para cualquier productor de tasajo, por lo que se encargaban de anunciar a los montevideanos que

¹⁶³ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Uruguay), Administrativo, libro 96.

¹⁶⁴ Museo Histórico Nacional, Montevideo, Colección Manuscritos, Tomo 443, documento 55, reproducido por CAPILLA DE CASTELLANOS, Aurora, Historia del Consulado..., apéndice documental, p. 348.

si se restaurara la tranquilidad en el Río de la Plata, podrían colocar más de 800.000 arrobas; pero agregaban taxativamente que

"...estando, como se ha visto, recargado el tasajo portugués en treinta y medio por ciento a su introducción en nuestros puertos, no debe haber por ahora lugar a mayores sacrificios de nuestra parte en favor de Montevideo, al menos mientras no tengamos positiva seguridad de que dicha plaza nos puede proveer enteramente y con la equidad que necesitamos."¹⁶⁵

La resolución del Consulado insular, fechada en diciembre de 1812, llegaba en momentos sumamente difíciles para la plaza montevideana. Los intereses de la que será a la postre la última posesión hispana en América, se contradecían con los de aquel bastión que intentaba resistir el proceso revolucionario en el extremo austral.

El deterioro económico de la Banda Oriental había sido rápido y definido. En un oficio que dirigiera el Consulado de Montevideo al de Cádiz el 15 de octubre de 1813, se sintetiza el dinámico proceso: "Esta campaña que es de donde se sacaban las producciones que constituían el giro de esta Plaza, con la insurrección del año 10, padeció infinito, no menos después del citado armisticio del año once cuando se retiraron los enemigos, unos a Entre Ríos y otros a Buenos Aires; pero lo que le llevó a su ruina fue el Ejército Portugués en su tránsito por la citada campaña, hasta su total retirada, y muy poco ganado vacuno (caballar) y lanar se le presentó que no fuese conducido al otro lado de la línea de demarcación; pero con tanto exceso, que desde entonces se pusieron muchos establecimientos de salazones en Río

¹⁶⁵ Ibidem, p. 351.

Grande, con los que han proporcionado en el día con respecto a los tasajos, el comercio cuasi exclusivo con La Habana."¹⁶⁶

El final de una etapa

En forma paralela a la acción de los portugueses que dinamizaron la producción en Río Grande del Sur, la rotura del vínculo Buenos Aires-Montevideo, llevó a gestar políticas de desarrollo saladeril por parte de los primeros gobiernos patrios. Con el aporte de la iniciativa privada, se gestaron actividades industriales que tendieron a competir con las carnes orientales.

Las diputas entre las dos orillas del Plata eran de larga data. Cuando a los choques que revestían carácter económico-institucional, se sumaron los efectos de la oposición político-institucional, el problema del manejo portuario, comercial y productivo adquirió un significado más trascendente. Dentro de tal contexto, ya en 1810, al poco tiempo de provocarse el estallido revolucionario, aparece la instalación de un saladero que en forma orgánica se aboca a esta industria en la banda occidental del Río de la Plata, dentro del actual territorio argentino. Por una nota aparecida en el *Correo de Comercio*, se comunica al público

"que en la Ensenada de Barragán, por los auxilios que ha facilitado D. Pedro Dubal, ha podido D. Roberto Staples formalizar una fábrica de carnes saladas, la cual está ya en ejercicio; como tan benéfico establecimiento sin duda prosperará aprovechándose últimamente la abundancia de carnes que nuestros hacendados perdían antes por falta de objetos de industria como el presente, les damos

¹⁶⁶ Según: SALA DE TOURON, Lucia y otros, *Evolución económica...*, p. 244.

este aviso para que puedan dirigirse a aquel factor, los que deseen el fruto de sus ganados."¹⁶⁷

Como signo de la nueva época que se abría con la Revolución, se habían aunado los esfuerzos de Dubal, comerciante y armador rioplatense, con los de mercaderes británicos, para dar un nuevo giro a la producción ganadera, la industria y el tráfico. Según nos indica Alfredo Montoya, los antecedentes de la instalación de este saladero se encuentran en un expediente iniciado por los señores Roberto Staples y Juan Mc. Neile, por el que nos enteramos que la cuestión había sido considerada un importante asunto de Estado. Según Mc. Neile, las motivaciones para erigir el establecimiento se hallaban en

"las reiteradas recomendaciones personales de los individuos de la Junta que se constituyó en esta Capital el 25 de Mayo de 1810", por lo que habiendo consultado a su socio Staples y a varios miembros de la Junta, en especial a Larrea, "todos le aseguraron que nada podría cuadrar mejor con sus deseos de atraer a este país las artes útiles, que una manufactura semejante, y que para formarla, podría contar con la más decidida protección del Gobierno."¹⁶⁸

La presentación de estos empresarios, a los que se había unido como socio el oriental Pedro Trapani, se relacionaba con la liberación de derechos para un cargamento de carnes que habían exportado con rumbo a La Habana.

¹⁶⁷ *Correo de Comercio*, Buenos Aires, 13 de octubre de 1810, Reimpresión facsimilar, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1970, p. 254.

¹⁶⁸ MONTOYA, A., Historia de los saladeros argentinos, Buenos Aires, 1970, p. 38.

El desenvolvimiento de la industria fue considerado de sumo interés, por lo que el Triunvirato, a la sazón en el poder, en octubre de 1812, determina que

"...con el fin de fomentar los saladeros, como establecimientos de primera importancia a la utilidad del país, se declaran libres de toda clase de derechos en su extracción las carnes saladas, tasajo, mantas, lenguas, atocinados y demás productos de esta especie."

Asimismo, y con el objeto de dinamizar la producción y abaratar costos, el gobierno determinaba que gozarían "de la misma libertad y franquicia en su introducción la duelería y arquería que llegue a nuestros puertos."¹⁶⁹

Frente a la actitud política de los montevideanos cada vez más cerrada, desde Buenos Aires se abrían aún más las puertas a la participación extranjera y se generaban medidas tendientes a la promoción industrial y comercial.¹⁷⁰

En pocos años la situación había cambiado para las producciones cárnicas, que serán paradigmática en el desarrollo futuro de Uruguay y Argentina. Resulta interesante parafrasear una síntesis sobre el tráfico cubano-rioplatense que se inserta en un largo informe sobre el mismo, elaborado por dos Diputados comisionados por el Consulado de La Habana. Fechado en La Habana, el 12 de diciembre, arranca desde la última época de auge mercantil ocurrido en el interregno de

¹⁶⁹ Gazeta Ministerial del Gobinerno de Buenos Aires, 6 de noviembre de 1812, p. (329). Suponemos que por entonces no debían andar muy bien las actividades económicas del saladero, ya que en la Gazeta Ministerial del 25 de septiembre de 1812, anunciaban la venta del edificio, terrenos y útiles "por menos de su costo", p. (292).

¹⁷⁰ NOTA: Interesantes referencias a estudios de esta nueva etapa pueden encontrarse en SLUYTER, Andrew, *The hispanic at latic's tasajo trail*, *Latin American Research Review*, Vol. 45, No. 1. © 2010 by the Latin American Studies Association.

paz y culmina con una visión optimista que se monta sobre las ruinas acaecidas durante el proceso postrevolucionario:

“Es tiempo ya –dice- de contraernos a la cantidad de tasajo que ha menester y puede consumir nuestra agricultura. Por...los anuales de nuestra Aduana Marítima, consta que en épocas de plena paz cual fue la de 1803, hemos llegado a recibir de solo el Río de la Plata 610.000 arrobas y más de 40.000 los demás parajes de este seno, que también nos proveían. Por él se ve también que la guerra subsecuente nos privó de la mayor parte de estas introducciones, hasta que los neutrales, puestos en posesión de la conducción el año de 1806, alcanzaron a proveernos de 440.000 arrobas.

Pero habiendo los ingleses, el año siguiente, castigado esta conducción, bajó en 1807 a 180.000 arrobas y restituida en 1808 la paz con Inglaterra, volvimos a ver entrar aquí más de seiscientos cincuenta mil, de las que cerca del tercio fue de tasajo nacional o extranjero, conducido en vasos extranjeros. Después acá entraron los disturbios fatales del Río de la Plata y demás Américas y con ellos menguó proporcionalmente nuestra provisión, en términos que la más pingüe que ha sido la del año 1811 no llegó a 370.000 arrobas.

Con las creces que ha tomado nuestra población y considerando también la provisión de los demás puertos menores de la Isla de Cuba, nos atrevemos a decir que si se restaurase la tranquilidad en el Río de la Plata podría muy bien colocar en toda nuestra Provincia 800.000 o más arrobas, o sea 200.000 quintales, que ocuparían una

navegación de diez a doce mil toneladas o sea 40 buques de a trescientas.”¹⁷¹

La síntesis desde la perspectiva habanera es clara y precisa, mostrando no solo la trascendencia de la producción cárnica rioplatense para la Isla, sino las posibilidades para una industria que, si bien estaba transitoriamente desfalleciente, había sentado las bases de un futuro promisorio.

Con el recrudecimiento de la guerra Montevideo fue nuevamente sitiada y poco espacio fue quedando de las épocas “de Gloria” de los saladeros orientales. A título de ejemplo señalemos que en una *Gaceta “Extraordinaria Ministerial”*, del 8 de enero de 1813 se informaba que un pequeño contingente de efectivos revolucionarios “había medido sus fuerzas con un número de enemigos, que en las playas de Santa Lucía protegían un saladero de carnes, establecido allí para auxilio de la plaza.” Agregando que: “Verlos, atacarlos y recoger los despojos del establecimiento y sus protectores todo fue uno.”

La suerte de la Banda Oriental estaba echada. No faltaría mucho tiempo para que, aunados los esfuerzos terrestres con los navales, se produjera la caída definitiva de Montevideo (23 de junio de 1814). Para entonces, aquel floreciente comercio con La Habana que había sustentado un singular desarrollo industrial, parecía el sueño de un pasado remoto.

Pese a la situación conflictiva que afectó a ambas bandas del Río de la Plata por décadas, ya se habían hecho importantes experiencias para el desarrollo de las industrias cárnicas en los futuros Uruguay y Argentina; sin contar que en plena colonia se había logrado una

¹⁷¹ Según: CAPILLA DE CASTELLANOS, Aurora, Historia del Consulado..., Apéndice documental, p. 351.

singular complementación productiva y comercial entre dos zonas americanas tan apartadas como la cubana y la rioplatense.

Fuentes

Documentales inéditas

Archivo de David Curtis de Forest, Reproduced from the original in The Yale University Library, Gabinete de Investigacion de Historia Americana y Argentina, Universidad Nacional del Sur. Argentina.

Archivo del Ajuntament de Barcelona, Institut Municipal d'Historia de la Ciutat.

Archivo del Museo Mitre (Argentina)

Archivo del Museo Naval (Madrid)

Archivo General de Indias

Archivo General de la Nación (Argentina)

Archivo General de la Nación (Uruguay)

Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona.

Biblioteca Nacional (España)

Documentales éditas

Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires, Editados por el Archivo General de la Nación, Serie II, Serie III, y Serie IV, T. I-IV, Barcelona-Buenos Aires, 1925-1932.

Almanak Mercantil o guía de comerciantes para el año 1803, Madrid, en la Imprenta de la calle Capellanes, con superior permiso.

Cedulario de la Real Audiencia de Buenos Aires, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, 1937.

Correo de Comercio, edición facsimilar. Academia Nacional de la Historia. Buenos Aires, 1970.

Documentos para la Historia Argentina, Tomo V, Comercio de Indias, Antecedentes Legales (1713-1778), Tomo VI, Comercio de Indias, Comercio Libre (1778-1791), Tomo VII, Comercio de Indias, Consulado, Comercio de Negros y de Extranjeros (1791-1809). Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, 1915-1916.

Estudio sobre las costumbres y descripciones interesantes de la América del Sur, por Espinosa - Noticias relativas a Montevideo, en, MALASPINA, A., Viaje al Río de la Plata en el siglo XVIII, reedición de los documentos relativos al viaje de las corbetas Descubierta y Atrevida e informes de sus oficiales sobre el Virreinato, Buenos Aires, 1938.

Gaceta de Buenos Ayres, Reproducida en Investigaciones y Ensayos, Academia Nacional de la Historia, N° 38, Buenos Aires, 1988.

La Estrella del Sur - The Southern Star, Montevideo, 1807, Reproducción facsimilar, Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, Montevideo, 1942.

Mayo Documental, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Buenos Aires, 1961-1965.

Memorias de los Virreyes del Río de la Plata, Buenos Aires, Bajel, 1945.

Noticias del Correo Mercantil de España y sus Indias, sobre la vida económica del Virreinato del Río de la Plata, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1977.

Reglamento y Aranceles Reales para el comercio Libre de España a Indias de 12 de Octubre de 1778, edición conmemorativa del II Centenario de su promulgación. Escuela de Estudios Hispano-Americanos. Sevilla, 1979.

Semanario de Agricultura, Industria y Comercio, reimpresión facsimilar. Junta de Historia y Numismática Americana. Buenos Aires, 1928-1937.

Telégrafo Mercantil, Rural, Político-económico e Historiógrafo del Río de la Plata, reimpresión facsimilar. Junta de Historia y Numismática Americana. Buenos Aires, 1914.

Bibliográficas

ACUÑA, V.H. "La reglamentación del comercio exterior en América Central durante el siglo XVIII". En: Mesoamérica. No. 1, 1980.

ALBION, R.G. "British Shipping and Latin America, 1806-1914". En: Journal of Economic History. Vol. 11, 1951.

ALVAREZ, J.:Temas de Historia económica argentina, Buenos Aires, El Ateneo, 1929.

- AMICHBERT: J.: Diccionario marítimo, Barcelona, Ed. Juventud, 1956.
- AMORES, Juan B., Cuba en le época de Ezpeleta (1785-1790), Ediciones Universidad de Navarra, Pamplona, 2000.
- ARREGUI MARTINEZ-MOYA, Salvador: "Las relaciones comerciales entre España y Cuba en vísperas del movimiento emancipador: 1803-1810", Anales de la Universidad de Murcia, vol. 38, núm. 3, (1981).
- ARTOLA, M.: América en el pensamiento español del siglo XVIII, en Revista de Indias, año XXXIX, 1969.
- AZARA, F.: Viajes por la América Meridional, Tomo II, Espasa Calpe, Madrid, 1941.
- BARBA, E. M.: Don Pedro de Cevallos, Gobernador de Buenos Aires y Virrey del Río de la Plata, La Plata, 1937.
- BARBIER, Jacques and KUETHE, Allan J., The North American Role in the Spanish Imperial Economy, 1760-1819, Manchester University Press, 1984.
- BARCIA, María del Carmen; Gloria García; Eduardo Torres-Cuevas. Historia de Cuba: la colonia: evolución socioeconómica y formación nacional: de los orígenes hasta 1867. La Habana: Instituto de Historia, Editora Política, 1994
- BARRIOS PINTOS, A.: Historia de los pueblos orientales, Montevideo, Ed. Banda Oriental, 1971.
- BAUER, K. J. A. Maritime History of the United States: The Role of America's Seas and Waterways. University of S. Carolina Press. 1988.
- BELLOTTO, M. L.: Correio Marítimo Hispano Americano Carreia de Buenos Aires (1767 1779), Facultad de Filosofía y Ciencias de Assis, Assis, 1971.
- BELMONTE POSTIGO, José Luis. La esclavitud en Santiago de Cuba 1780-1803. Espacios de poder y negociación en un contexto de expansión y crisis. Director: Marchena Fernández, Juan. 2007 Tesis doctorales. Univ. Navarra. 2007.
- BENTANCUR, Arturo Ariel, El puerto colonial de Montevideo. Tomo I, Guerras y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico.1791-1806, Montevideo, 1997.
- BENTANCUR, Arturo, El puerto colonial de Montevideo, Tomo II, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Montevideo, (1999).

BENTANCUR, Contrabando y contrabandistas -Historias coloniales, Montevideo, Arca, 1982.

BERAZA, Agustín, La economía en la Banda Oriental durante la Revolución (1811-1820), Montevideo, 1969, p. 16.

BERAZA, Agustín, La economía en la Banda Oriental durante la Revolución (1811-1820), Montevideo, 1969.

BERNAND, Carmen, 'Negros esclavos y libres en las ciudades hispanoamericanas, Madrid, (Fundación Histórica Tavera, 2000.

BONILLA, A. Ideas Económicas en la Centroamérica Ilustrada 1793-1838. San Salvador. FLACSO. 1999.

BRAUDEL, F. Civilization and Capitalism 15th-18th Century Volume II: The Wheels of Commerce. Nueva York: Harper & Row. 1992.

CAMARDA, Maximiliano, De comerciante exitoso a hacendado y evolucionario. la estrategia económica de fines del siglo XVIII en el complejo portuario rioplatense a partir de un actor: José Ramón Milá de la Roca, Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas. 2014, n. 12.

CAMARDA, Maximiliano, La región Río de la Plata y el comercio ultramarino durante las últimas décadas del siglo XVIII: actores, circulación comercial y mercancías. (Tesis Doctoral), La Plata, junio de 2015.

CAPILLA DE CASTELLANOS, A.: Historia del Consulado de comercio de Montevideo(1795 1815), apartado de la Revista Histórica, Publicación del Museo Histórico Nacional, Montevideo, 1962.

CARDOSO, C. y PÉREZ, H. Historia económica de América Latina: Tomo I. Sistemas Agrarios e Historia Colonial. Barcelona. Editorial Crítica. 1979.

CATTANEO, C., GERVASONI, C., "Buenos Aires y Córdoba en 1729, según las cartas de los padres C. Cattaneo y C., Gervasoni", Buenos Aires, 1941.

CAVIERES, Eduardo, El comercio chileno en la economía-Mundo Colonial, Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, 1996.

CHANDLER, Charles L., "United States Shipping in the La Plata Región" 1809-1810,"The Hispanic American Historical Review, Vol, 3, 1920, Reprinted, New York, 1963.

CHANDLER, Charles L., "La influencia de los Estados Unidos de América en el Rio de la Plata, 1799-1802", *Revista de Ciencias Económicas*, julio y agosto de 1917, N° 49, Buenos Aires, 1917.

CONCOLORCORVO, El lazarillo de ciegos y caminantes desde Buenos Aires hasta Lima, Buenos Aires, 1946.

CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: a Census*. Madison, Wis.: University of Wisconsin Press, 1969.

DE LA CRUZ, Juan Manuel: De Cádiz y su comercio (Tomo XIII del Viaje de España, Francia e Italia), Cádiz, Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1997 [1° edición, Cádiz, Imprenta de Manuel Bosch, 1813], p.293.

DELGADO RIBAS, J.M., El modelo catalán dentro del sistema de Libre Comercio (1765 1820), en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765 1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.

DELGADO RIBAS. La emigración española a América Latina durante la época del comercio libre (1765-1820). El ejemplo catalán. *BOLETÍN AMERICANISTA*, N° 32, Año XXIV, 1982.

DÍAZ VÁZQUEZ, Julio A., Tierra y relaciones de dependencia económica en Cuba, *Economía y Desarrollo*, No. 1, Vol. 126, Ene.-Jun. 2000.

ELY, Roland T., Cuando Reinaba Su Majestad el Azucar, Buenos Aires, 1963,

estado español y oligarquía criolla (1765-1820)". En: Consuelo Naranjo; Tomás

FERNÁNDEZ DE PINEDO ECHEVARRIA, Nadia, *Las balanzas del comercio exterior de La Habana, 1803-1807*, Bilbao, Universidad del País Vasco, Servicio Editorial, 2000.

Fernández de Pinedo Echevarría. Nadia. *Las bases económicas de la crisis y recuperación del comercio con América (1792-1860): Cuba*. Tesis doctoral. Univ. País Vasco, 1999.

FERNS, H.S., *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*, Buenos Aires, Solar-Hachette, 1968.

FERRER BENIMELI, José A., América en el pensamiento político de Aranda, "Actas del Congreso de Historia de los Estados Unidos", Universidad de La Rábida, Huelva, 1976, p. 41.

FISHER, J.R., *The Economic Aspects of Spanish Imperialism in America, 1492-1810*. Liverpool: Liverpool University Press. 1997. p. 238.

FRANCO FERRÁN, José Luciano. Comercio clandestino de esclavos. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1980.

FRIEDLAENDER, Heinrich, Historia económica de Cuba. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1978.

GALMARINI, H. R.: Comercio y burocracia colonial. A proposito de Tomás Antonio Romero, en Investigaciones y Ensayos, Academia Nacional de la Historia, N° 28 y 29, Buenos Aires, 1980.

GARCIA, Gloria, La explotación de moneda y el comercio de esclavos (Cuba, 1760-1800), *Revista Rábida, (Metrópoli e Imperio. España y América, siglos XVI-XIX)*, N°. 11, 1992

GARCÍA MOLINA, Jesús M., La economía cubana desde el siglo XVI al XX: del colonialismo al socialismo con Mercado, CEPAL, Unidad de Desarrollo Económico, México, D. F., febrero del 2005

GARCÍA RODRÍGUEZ, Mercedes. (Univ. La Habana, Cuba). Azúcar y Modernidad: La experimentación tecnológica de la oligarquía habanera: 1700-1820. *Revista de Indias*, 2012 vol. 72 no. 256 p. 743-770.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLES, Antonio, Estados Unidos, Cuba y el comercio de neutrales, Separata de la Revista de la Universidad Complutense, Volumen XXVI –N° 107, Enero-marzo de 1977.

GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, A., Comercio colonial y guerras revolucionarias, Sevilla, EEHA, 1972.

GIBERTI, H. C. E., "Historia económica de la ganadería argentina", Buenos Aires, 1970.

GOEBEL, Dorothy B. "British Trade to the Spanish Colonies, 1796-1832". *American Historical Review* (Nueva York). XLIII (1938).

GOLDBERG, M.B. Los intereses económicos que influyeron en la orientación diplomática norteamericana en el Río de la Plata. 1810 1823, en Boletín del Instituto de Historia Argentina "Doctor Emilio Ravignani" (Buenos Aires, año XII, Segunda Serie, n/ 20 21, 1969, y año XIII, t XII Segunda Serie, n/ 20 21, 1970

GÓMEZ PÉREZ, Carmen; Daniel Campi. "Fuentes para el estudio del azúcar en Cuba y Tucumán, 1760-1890: una aproximación a su estudio". *Historiografía y Bibliografía Americanistas* (Sevilla). 31/1 (1987)

GONZALEZ, J. C.: El Real consulado de Buenos Aires durante las invasiones inglesas (1806 1807), en Anuario de Historia Argentina, V.II, Buenos Aires, 1940.

GONZALEZ, J. C.: La portuguización de los navíos en el Río de la Plata (1805-1806), en: Revista Histórica, XVII, Montevideo.

GONZÁLEZ-RIPOLL, M^ª Dolores y ÁLVAREZ CUARTERO, Izaskun (eds.), Francisco Arango y la invención de la Cuba azucarera. Salamanca, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Salamanca, 2009.

GUERRA Y SÁNCHEZ. Ramiro y otros: Historia de 1a Nación Cubana., La Habana, Ed. Historia de .la Nación Cubana S.A., 1952.

HALPERÍN DONGHI, Tuio, y otros, Historia económica de América Latina: desde la Independencia hasta nuestros días, Barcelona: Crítica, D.L. 2002.

HAUSBERGER, Bernd – IBARRA, Antonio (eds.), Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX, Madrid, Biblioteca Ibero-Americana /Vervuert/Instituto Mora, 2003.

HEREDIA, E. A.: Cuando Sarratea se hizo revolucionario, Buenos Aires, Plus Ultra, 1986.

JOCHIMS REICHEL, Heloisa, Os caminhos do contrabando entre a Província de Rio Grande de São Pedro (BR) e o Vice-Reinado do Prata no tardio colonial (1776-1801), en SILVA, Hernán Asdrúbal (Director General), Los caminos del Mercosur. Historia económica regional. Etapa colonial, Organización de los Estados Americanos -Instituto Panamericano de Geografía e Historia, México, 2004.

KLEIN, Herbert S., The middle passage: comparative studies in the Atlantic slave trade. Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1978.

KNIGHT, F & LISS. P., Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World 1650-1850. Knoxville: University of Tennessee Press. 1991.

La economía cubana y la relación con España 1765-1902, CSIC, 2004.

LE RIVEREND, Julio, Historia económica de Cuba, Instituto Cubano del Libro, 1974.

LEVENE, R.: Investigaciones acerca de la historia económica del Virreinato del Plata, en Academia Nacional de la Historia, Obras de Ricardo Levene, T.II, Buenos Aires, 1962.

LEVENE, R.: Introducción a los Documentos para la Historia Argentina, T.V, Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, 1915.

LISS, Peggy K., Los Imperios Transatlánticos – Las redes del comercio y de las revoluciones de Independencia, FCE, México, 1989. – Primera Ed. Publicada por The John Hopkins University Press, Baltimore, 1983.

LUCENA SALMORAL, Manuel, Los códigos negros de la América española. 2. ed., Ed. Unesc.; Universidad de Alcalá, 2000.

LUXAN MELENDEZ, Santiago de – VIÑA BRITO, Ana (Coordinadores) El Azúcar y el Mundo Atlántico, Economía y hacienda. Patrimonio Cultural y Geobotánica, Las Palmas de Gran Canaria, 2006.

LYNCH, J.: Administración colonial española, 1782 1810 El sistema de intendencias en el Virreinato del Río de la Plata, Buenos Aires, EUDEBA, 1967.

MALAMUD, C.: El comercio de Buenos Aires y sus respuestas coyunturales: el comercio de neutrales (1805 1806), en El Comercio Libre entre España y América Latina, 1765 1824, Fundación Banco Exterior. Madrid, 1987.

MALASPINA, A.: Viaje al Río de la Plata en el siglo XVIII Reedición de los documentos relativos al viaje de las Corbetas Descubierta y Atrevida e informes de sus oficiales sobre el Virreinato, Biblioteca de la Sociedad de Historia Argentina, Buenos Aires, La Facultad, 1938.

MALASPINA, A.: Viaje político científico alrededor del mundo por las Corbetas "Descubierta" y "Atrevida", al mando de los Capitanes de Navío don Alejandro Malaspina y don José Bustamente y Guerra desde 1789 a 1794. Publicado con una introducción de D. Pedro de Novo y Colson, 2a. ed., Madrid, 1885.

MALLO GUTIÉRREZ (eds.), Cuba, la Perla de las Antillas-, actas sobre las I Jornadas sobre "Cuba y su historia". Aranjuez: Doce Calles, 1994.

MARILUZ URQUIJO, J.M.: El Virreinato del Río de la Plata en la época del Marqués de Avilés (1799 1801), Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1964.

MARTINEZ SHAW, Carlos y otros, *Historia de España*, dirig. Por Javier Tusel, Madrid, 1998.

Medina Martínez, Eudurne. El gobierno de Luis de las Casas en Cuba (1790-1796). (Tesis doctoral), Univ. Navarra. Dep. Historia. 2008.

MONTOYA, A., Historia de los saladeros argentinos, Buenos Aires, 1970.

MONTOYA, A., La ganadería y la salazón de carnes en el período 1810-1862, Buenos Aires (1971).

MORENO GARCÍA, Julia, La esclavitud según la reciente bibliografía cubana, Cuadernos de historia contemporánea, Universidad Complutense de Madrid, Nº 12, 1990.

- MORENO GARCÍA, Julia, Nota bibliográfica sobre comercio de esclavos, esclavitud y abolicionismo, Cuadernos de historia moderna y contemporánea, Universidad Complutense de Madrid, Nº. 8, 1987.
- MUNOZ PEREZ, J.: Ideas sobre el comercio en el siglo XVIII español, en Estudios Americanos, V. XIX, N° 100, Se-villa, enero de 1960.
- MURRAY, D.R. "Statistics of the Slave Trade to Cuba, 1790-1867". Journal of Latin American Studies (Cambridge). III/2 (1971)
- NARANJO OROVIO, Consuelo (coord.), Historia de Cuba, Vol. 1 de Historia de las Antillas, Madrid, Doce Calles-CSIC, 2009.
- Nichols, Roy F. "Cuban Commercial Regulations in 1805". Hispanic American Historical Review (Durham, N.C.). 16 (1936).
- NUÑEZ, Ignacio, *Autobiografía*, Comisión de Cultura del Senado de la Nación, - Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1996, pp. 73-74.
- PALACIO ATARD, V.: Los españoles de la ilustración, Madrid, 1964.
- PARCERO TORRE, Celia, La alimentación en Cuba en el siglo XVIII, Revista de Humanidades: Tecnológico de Monterrey, núm. 19, otoño, Monterrey, México, 2005.
- PARRY, J. H. Trade and Dominion: The European Overseas Empires in the Eighteenth Century. Londres: Phoenix Press. 2000 (1971).
- PEARCE, Adrian J., British trade with spanish America, 1763-1808, Liverpool University Press, Liverpool, 2007
- PÉREZ DE LA RIVA, Juan. "Peuplement et cycles économiques a Cuba, 1511-1812". Cahiers des Amériques Latines (París). 8 (1973)
- PIQUERAS, José A., Las Antillas en la era de las luces y la revolución. Madrid: Siglo XXI, 2005.
- PIVELDEVOTO, J. E.: Raíces coloniales de la Revolución Oriental de 1811, 2a. Ed., Montevideo, Ed. Medina, 1957.
- PORTELL VILÁ, Herminio. *Historia de Cuba en sus relaciones con los Estados Unidos y España*. La Habana: Jesús Montero, 4 vol., 1938-1941.
- PUECH SUANZES, Karin, Comercio entre España y los Estados Unidos, 1789-1914, (Tesis doctoral inédita), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Sevilla, noviembre de 1989.
- RAS, Norberto, El origen de la riqueza en una frontera ganadera: fines del siglo XVIII en el Rio de la Plata, Academia Nacional de Agronomía y Veterinaria, Buenos Aires, 2001.

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 de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Tomo XV, año XI, N° 54, Buenos Aires, 1952.

REBOLO, J. F.- ISABELO Martín, Ejército y sociedad en las Antillas en el siglo XVIII. Sevilla: Ministerio de Defensa, 1988.

RODRÍGUEZ YUNTA, Luis, Bibliografía sobre comercio marítimo, contrabando y piratería en las Antillas y el Caribe (artículos, ponencias y tesis desde 1980), Anuario de estudios americanos, Vol. 51, N° 2, 1994.

RIPPY, James Fred, La rivalidad entre los Estados Unidos y Gran Bretaña por América Latina (1808 1830), Buenos Aires, EUDEBA, 1967.

RIVAROLA PAOLI, J. B., La economía colonial, Tomo I, Asunción, Paraguay, 1986.

ROLDÁN DE MONTAUD, Inés, Historia económica de Cuba en el siglo XIX: bibliografía 1898-2000: 13 (Documentos Tavera) 2001.

SALA DE TOURON, Lucia y otros, Evolución económica de la Banda Oriental, Montevideo, 1967.

SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio- GARCIA ALVAREZ, Alejandro, Economía y colonia. La economía cubana y la relación con España 1765-1902, CSIC, 2004.

SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio, Reformas coloniales, economía y especialización productiva en Puerto Rico y Cuba, 1760-1850, Revista de Indias, 2005, vol. LXV, núm. 235.

SCHLEZ, Mariano Martín Tesis de Doctoral, Los circuitos comerciales tardo-coloniales. El caso de un comerciante monopolista: Diego de Agüero (1770-1820). Buenos Aires, 2014,

SCHLEZ, Mariano Martín, Dios, Rey y monopolio. Los comerciantes monopolistas y la contrarrevolución en el Río de la Plata tardo colonial, Buenos Aires, Ediciones ryr, 2010.

SEGRETI, C.S.A.: Temas de Historia Colonial (Comercio e injerencia extranjera), Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1987.

SILVA, Hernán A., "The United States and the River Plate: interrelations and influences between two revolutions", en Hemispheric perspectives on the United States, Greenwood Press, Westport, Connecticut, 1978

SILVA, Hernán A., El transporte de azúcar y sus efectos en las rutas hacia el río de la plata (Fines del siglo XVIII y principios del XIX), en: LUXAN MELENDEZ, Santiago de – VIÑA BRITO, Ana (Coordinadores) El Azúcar y el Mundo

Atlántico, Economía y HACIENDA. Patrimonio Cultural y Geobotánica, Las Palmas de Gran Canaria, 2006.

SILVA, Hernán A., La portuguización y españolización de navíos en las relaciones entre Brasil y el Río de la Plata. (Finales del siglo XVIII y principios del XIX). en Cuadernos Americanos, Nueva época, Universidad Nacional Autónoma de México, Año X, Vol. 6, N/ 60, México, 1996. (Editado en 1997). Publicado en América Latina e os Desafíos da Nova Orden Mundial, V SOLAR, PROLAM -Programa de pósgraduação em integração da América Latina, Universidade de Sao Paulo, Brasil. 1998.

SILVA, Hernán A., La españolización de navíos norteamericanos en el Río de la Plata. Entre la legalidad y el fraude. En: Estudios de Historia Social y Económica de América, Revista de la Universidad de Alcalá, Alcalá de Henares, España, 1990.

SILVA, Hernán A., La guerra de 1796 y la apertura rioplatense al tráfico marítimo internacional”, en Lobato, I.; Oliva, J.M. (Ed.) El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII). Huelva: Universidad de Huelva, 2013.

SILVA, Hernán A., “El cabildo, el abasto de carne y la ganadería - Buenos Aires en la primera mitad del siglo XVIII” - Investigaciones y Ensayos, Academia Nacional de la Historia, N° 3, Buenos Aires, julio-diciembre de 1967.

SILVA, Hernán A., La concordia - Primer pacto económico del litoral, Academia Nacional de la Historia, Tercer Congreso de Historia Argentina y Regional, Santa Fe, Paraná, 1975.

SILVA, Hernán A., La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata, Buenos Aires, FECIC, 1978.

SILVA, Hernán A., “La Colonia del Sacramento, el Virreinato del Río de la Plata y el Libre Comercio. Mito y realidad en el rompimiento de relaciones económicas con Brasil”, en SILVA, Hernán Asdrúbal (Dir.) Navegación y Comercio Rioplatense –I-, Gabinete de Investigación de Historia Americana y Argentina, Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 1997.

SILVA, Hernán A., El Río de la Plata colonial. Base Sudatlántica para las rutas del cacao. En: Viaje del Mundo. Ensayos en honor a Carlos Martínez Shaw. Valladolid: UNED, 2016.

SILVA, Hernán A., La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata, Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura (FECIC), Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Buenos Aires, 1978.

SILVA, Hernán A., Relaciones económicas entre Estados Unidos y el Río de la Plata, en Actas del Congreso de Historia de los Estados Unidos, Universidad de La Rábida, Huelva, 1976.

SILVA, Hernán A., "Hamburgo y el Río de la Plata. Vinculaciones económicas a fines de la época colonial". En el Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas, Band 21, Bohlau Verlag Köln Wien, 1984.

SLUYTER, Andrew, The hispanic atlatl's tasajo trail, Latin American Research Review, Vol. 45, No. 1. © 2010 by the Latin American Studies Association.

SOCLOW, S. M.: The merchants of Buenos Aires, 1778-1810, Family and commerce, Cambridge, 1978.

SORS DE TRICERRI, G.: El puerto de la Ensenada de Barragán, 1727-1810, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, 1933.

SUCHLICKI, Jaime. *Historical Dictionary of Cuba*. Metuchen, N.J., London: Scarecrow Press, 1988.

TJARKS, G.: El Consulado de Buenos Aires y su proyección en la Historia del Río de la Plata, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Buenos Aires, Buenos Aires, 1962.

TORNERO, Pablo, Emigración, población y esclavitud en Cuba (1765-1817), "Anuario de Estudios Americanos", vol. XLIV, Sevilla, 1987.

TORNERO, Pablo, Comercio colonial y proyección de la población: la emigración catalana a Cuba en la época del crecimiento azucarero (1790-1817), Boletín Americanista, Nº 39-40, Año XXXI, 1990-1989.

TORNERO, Pablo, Comerciantes, hacendados y política mercantil en Cuba. La rivalidad Cádiz-Estados Unidos (1763-1800), "Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América", Andalucía y América en el Siglo XVIII, Sevilla, 1985

TORNERO, Pablo, Ingenios, plantación y esclavitud: una aproximación al estudio de los esclavos en los ingenios cubanos (1760-1821), "Anuario de Estudios Americanos", vol. XLIII, Sevilla, 1986.

URQUIZA ALMANDOZ Oscar, Historia Económica y Social de Entre Ríos (1600-1854), Banco Unido del Litoral, Buenos Aires, 1978.

VÁZQUEZ CIENFUEGOS, Sigfrido, Tan difíciles tiempos para Cuba. El gobierno del Marqués de Someruelos (1799-1812). Sevilla: Secretariado de publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2008. University of Wisconsin Press, 1969.

VICENS VIVES, J.: Historia Social y Económica de España y América, T. IV, Los Borbones El siglo XVIII en España y América Burguesía, industrialización y obrerismo, Dirigida por..., Barcelona, Ed. Vicens Vives, 1972.

VIDAURRETA, A.: Nuevos aspectos en el estudio de la política económica en el Río de la Plata, en Tercer Congreso Internacional de Historia de América, T.III, Buenos Aires, 1961.

VILAR, P.: "Catalunya dins l'Espanya Moderna", Vol. quart: "La formación del Capital Comercial", Edicions 62, Barcelona, 1968. p.543.

VILAR, P.: Catalunya dins l'Espanya Moderna", Vol. quart: "La formació del Capital Comercial", Edicions 62, Barcelona, 1968.

VILLALOBOS, S.: El comercio y la crisis colonial, Santiago de Chile, Ed. Universitaria, 1990.

WALKER G.J.: Política española y comercio colonial, 1700-1789, Barcelona, Ariel, 1979.

WHITAKER, A. P., Estados Unidos y la Independencia de América Latina (1800 1830), Buenos Aires, EUDEBA, 1964,