



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires

G

El comercio virreinal 1779-1784

Autor:

Garavaglia, Juan Carlos

Tutor:

Pérez Amuchástegui, Antonio J

1970

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título Licenciatura de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en Historia

Grado

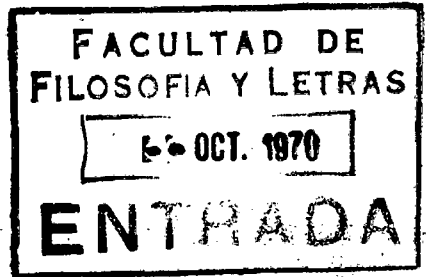


FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras

FILODIGITAL
Repositorio Institucional de la Facultad
de Filosofía y Letras, UBA

043
6212

Tesis 2-5-8



TESIS DE LICENCIATURA

EL COMERCIO VIRREINAL 1779-1784

Parte 1

"El comercio en general"

1

Parte 2

"La extracción de metálico desde Buenos Aires"

48

Parte 3

"La salida de cueros"

83

Juan Carlos Garavaglia 1944-

Director de tesis: Prof. Dr. Antonio J. Pérez Amuchástegui 1971 1973

I. INTRODUCCION

Este primer trabajo forma parte de un estudio de mayor aliento que pretende cubrir el dilatado lapso que media entre la promulgación del Reglamento de Libre Comercio en 1778 y la apertura provisional al comercio inglés en el año 1809.

Creemos que la elección de las fechas no es arbitraria, ya que se basa en la unidad, temática y documental, que ofrece el período. Parece evidente que con el Reglamento citado surgen en el Rfo de la Paíta nuevos grupos comerciales, aparecen otras formas de comercialización y se ensaya la explotación de mercados antes inaccesibles. Por otro lado, también está claro que este renovado panorama, que acusará en los años 1806 a 1809 nuevos reordenamientos, sufrirá todo a lo largo del período elegido sucesivas crisis.

El trabajo que hoy presentamos se referirá a las vicisitudes del comercio virreinal durante su primer crisis, es decir durante las alternativas de la guerra que los colonos norteamericanos enfrentaron, al intentar separarse de Inglaterra entre 1779 y 1783.

Para registrar las consecuencias de la situación belica, y de otros hechos que contribuyeron a oscurecer el ya crítico panorama del comercio, hemos utilizado varios indicadores que se refieren al comercio internacional, es decir a la influencia de la crisis en la evolución de las exportaciones e importaciones, y al comercio regional e intercelo-nial. Utilizamos en éste caso la clasificación que hace Manfred Kossok en su trabajo sobre el comercio colonial publicado por la revista "Temas de historia económica hispanoamericana", citado en la bibliografía.

2. ANALISIS DE FUENTES

2.1. Comercio Internacional

2.1.1. Salida de metales preciosos

Para el estudio de este rubro se utilizaron: los libros diarios de la Aduana de Buenos Aires, ubicados en el Archivo General de la Nación (en adelante AGN): AGN-XIII-14-9-1, libros nº 1, 2.

AGN-XIII-14-9-2, libros nº 1, 2, 3.

AGN-XIII-14-9-3, libros nº 1, 2.

AGN-XIII-14-9-4, libros nº 1, 2, 3.

AGN-XIII-14-9-5, libros nº 1, 2, 3.

En los citados libros se anotan desde marzo de 1779, todas las salidas legales, es necesario subrayar que se trata solamente de las remesas licitas, de metales monetarios, ya sea hacia Montevideo para su posterior embarque para la península, como las cortas cantidades que en ocasiones excepcionales son enviadas a Chile (para su amonedación en la Casa de Moneda de Santiago) o hacia Asunción del Paraguay. El embarque real de las cantidades dirigidas a España, fue corroborado, en la medida de lo posible, con los datos que se encuentran en los Libros de Registro de Caudales, (AGN-XIII-15-7-5, para esta época), donde constan las salidas de metalico hechas por medio de los buques correo, que unían regularmente (en tiempo de paz) Montevideo con el puerto gallego de La Coruña. Se agregaron además varios registros de metalico, encontrados en la serie Registro de Navios (por ejemplo los hallados en AGN-IX-4-6-5), tratándose en este caso de embarques de dinero realizado en los buques

de la corona que llevaban registro de caudales.

2.1.2. Exportaciones de cueros

En este ítem se utilizaron los datos que proporcionan los libros diarios de la Aduana de Buenos Aires, ya citados. Se agregaron para los cueros salidos desde el puerto de Montevideo, los datos que se encuentran desde 1781 registrados en los libros de la Aduana de Montevideo, cuya ubicación es: AGN-XIII-15-8-3, libros nº 2.

AGN-XIII-15-8-5, libro nº 2.

AGN-XIII-15-9-2, libro nº 2.

Desgraciadamente esta serie no aporta datos para los años 1779 y 1780, pero se ha subsanado en parte la dificultad calculando los cueros salidos en 1780, gracias a los datos encontrados en la caja 221, del Archivo General de la Nación de la República Oriental del Uruguay, (AGNU en adelante).

2.1.3. Movimiento de navíos.

Este rubro ofrece grandes dificultades para una tarea sistemática, ya que la documentación sobre la entrada y salida de navíos desde el estuario es harto dispersa. La serie más ordenada se encuentra en Registro de Navíos: AGN-IX-43-6-2.

AGN-IX-43-6-3.

AGN-IX-43-6-4.

AGN-IX-43-6-5.

AGN-IX-43-6-6.

AGN-IX-43-6-7.

Las lagunas que posee el citado Registro se deben a que en éste no se anotan las llegadas de buques que arriban al estuario sin mercancías. Ellos eran más de los que a simple vista puede parecer, pues vemos que entre estos se encuentran: a) las embarcaciones extranjeras; b) los buques correo extraordinarios; c) las naves de guerra; d) los barcos del servicio real o los particulares afectados a ese servicio.

La magnitud de la laguna está dada por el hecho de que estos navíos, que llegan a Buenos Aires sin mercaderías, parten en la mayoría de los casos cargados de "frutos" y metálico, influyendo de esta forma en el movimiento del comercio internacional. Se subsanó en parte este inconveniente por medio de la consulta de los libros de Almojarifazgo (1), la correspondencia Vertiz-Gálvez (2), y gran cantidad de legajos sueltos.

2.1.4. La entrada de mercancías europeas.

Este aspecto fundamental del comercio exterior colonial, se encuentra todavía en vías de elaboración, y sus resultados, que creemos pueden ser de suma importancia para discutir la posibilidad de construcción de una balanza comercial, serán dados a conocer a medida que avance la investigación.

2.1.5. El problema de los precios

2.1.5.a. Los precios de los cueros

Es sabido que una serie de exportación basada exclusivamente en los volúmenes físicos, es siempre una serie incompleta. La correlación necesi- //

//saria serfa una ajustada serie de precios, y decimos "serfa" porque en este caso debemos por ahora, rendirnos ante la falencia documental. Poseemos, es cierto, los aforos aduaneros de los cueros. Estos reflejan como era de esperar, no el precio real sino el estimado y aún cuando nos den una cierta idea acerca del movimiento de los precios, creemos sin embargo que la serie es defectuosa por varias razones: a) es muy poco elástica, es decir reacciona tardiamente frente a la rapidez del cambio de los precios en determinados momentos; b) toma muy poco en cuenta las diferencias de calidad del producto embarcado; c) lo que es aún más grave, no toma en cuenta las diferencias de peso de los cueros, que podían hacer variar su precio real en forma bastante apreciable (hemos constatado diferencias de hasta un 50 % sobre el valor aforado). A pesar de lo expresado tomaremos en cuenta la serie citada, y todos aquellos documentos que nos hablen del movimiento de los precios, más que de su valor real.

2.1.5.b. Precios de las mercaderias europeas.

En este caso se afirma con más fuerza lo dicho para el rubro anterior. Los aforos aduaneros no parecen servir para registrar los movimientos de los precios de las mercaderias europeas, pues a lo expresado anteriormente se debe agregar la dificultad para reconocer si se trata de la misma clase, en cuanto a calidad por ejemplo, cuando se nos habla de un producto aparentemente idéntico.

2.2. El comercio local y regional

Las fuentes utilizadas para extraer indicadores fueron, fundamentalmente los libros diarios de la Aduana de Buenos Aires, citados en 2.1.1., don-

//de se anotan los movimientos de mercancías desde Buenos Aires hacia otros puntos del territorio virreinal. Es evidente que el trabajo inverso sería también de gran interés, o sea constatar la entrada de mercancías a Buenos Aires desde todas las zonas productoras del dilatado virreinato, pero esto queda, por ahora, sin hacerse.

3. LA GUERRA Y EL COMERCIO INTERNACIONAL

3.1. Los Hechos

3.1.1. La navegación española

La mayor parte de los autores que han estudiado el movimiento del comercio durante el período, ya sea en el ámbito americano como en el de la metrópoli, coinciden en destacar la agudeza de la crisis que intentamos estudiar(3).

Esta guerra detuvo tempranamente el reciente auge que el comercio rioplatense había tenido como consecuencia de las medidas liberalizadoras adoptadas por la corona en el año precedente a la ruptura de las hostilidades.

La situación internacional era tensa desde principios del año 1779; tanto es así que Galvez le escribe a Vertiz, previniéndole acerca de la posibilidad de guerra con los ingleses ya en el mes de marzo del citado año, y le dice:

"No obstante que hasta ahora subsiste la Paz con la Inglaterra sin la menor novedad, se hace preciso vivir siempre con cuidado y recelosos de que

//

//los ingleses cometan de improviso algun atentado...me manda el Rey prevenir a V.E.con la mayor reserva que desde el punto que reciba esta, no permita salga de los Puertos de su jurisdicción para estos reynos embarcación alguna de guerra o mercante ~~tomando~~ a este fin un pretexto honesto, como lo es el de que las embarcaciones se necesitan para algun objeto del real servicio de modo que el publico no comprehenda que ~~son recelos de guerra...~~"(4)

Las ordenes dadas al virrey rioplatense, fueron cumplidas por éste, y vemos entonces que ya desde junio el aplicado funcionario, trababa disimuladamente la salida de navíos en previsión de la guerra:

"Mui Sr.Mio:Desde el mismo punto que recibí la real orden reservada de 22 de marzo último, di la correspondiente al Gdor.de Montevideo y Cote.del Rio pa.que no permitiese salir de aquel puerto embarcación alguna:porque siendo urgentemente necesario muchas y de distintos portes pa. los ulteriores Establecimientos en la costa Patagonica y tambien pa.los sucesivos socorros ~~des~~ de aqui a las Islas de Annobon y Ferndo.Po..."(5)

Finalmente el 4 de septiembre se publica en Buenos Aires la Real Orden del 18 de mayo de ese mismo año, con la declaración de hostilidades a Gran Bretaña (6).Consecuente con las estrictas instrucciones que tenía, Vértiz ordena el cierre del puerto, prohibiendo en forma total los embarques de metalico y cueros.

De este modo quedaba teóricamente cerrada toda vía de exportación e importación por medio del puerto de Montevideo. Las exigencias serán en el futuro, y mientras la situación europea se mantuviese, volver al gravoso sistema de las flotas. Decimos gravoso sistema, porque es sabido que de esta forma aumentan considerablemente los fletes, y disminuye la frecuencia de llegada de los navíos, hechos que repercuten agudamente en los precios y movimiento de gran comercio.

Si nos remitimos a los datos comprendidos en el cuadro nº 1, podemos ver los efectos de la guerra durante los dos primeros años, sobre los buques de bandera española.

Descontando algunos registros excepcionales (se trataba en la mayor parte de los ^{de} navíos que llegan desde la península, desde Galicia para ser más preciso, y que traen familias para los futuros establecimientos de la costa patagónica), restando además los barcos correo, vemos que el primer convoy llega al Río de la Plata en la última quincena de octubre de 1780. Este, probablemente está compuesto de los siguientes navíos:

navío	"El Rosario"
fragata	"Nuestra Señora del Pilar(a) La Fortaleza"
navío	"El Matamoros"
fragata	"Nuestra Señora de la Soledad"
fragata	"Nuestra Señora del Rosario y San Joseph"
fragata	"San Josef El Fenix (A) El Andaluz"
saetia	"Nuestra Señora de Monserrate y San Joseph" (x)

(x) Para más detalles sobre cada buque nombrado es necesario consultar nuestro apéndice, donde se anotan todos los detalles que hemos podido obtener en distintos documentos sobre el movimiento de los navíos.

Este convoy se apresta a partir para la península desde enero del año 1781, pero pequeños inconvenientes, especialmente el retardo en la carga de los cueros de los diferentes navíos, atrasan la partida.

Una vez cargados los buques, el convoy parte desde Montevideo el 5 de marzo de ese año. Cuenta con un total de 24 naves, pues a las llegadas en el anterior convoy, se agregan las arribadas anteriormente yaquellas que no habían alcanzado a salir en 1779.

Ya Emilio Ravignani, en un artículo publicado en el Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas de la Facultad de Filosofía y Letras de nuestra Universidad, había dado noticias de la composición de este convoy, por lo tanto diremos solamente que contaba con un total de 24 naves con crecidas cargas de cueros y otros frutos (7).

En el año siguiente otra pequeña flota toca las aguas del estuario en el mes de septiembre, compuesto como el anterior de un grupo de naves mercantes y su acostumbrada escolta de naves de guerra. Este convoy se compone de los siguientes buques:

fragata	"El Príncipe San Lorenzo"
fragata	"La Angelica"
saetia	"El Dulcísimo nombre de Jesus"
fragata	"La Duquesa de Gandia"
saetia	"Nuestra Señora de Monserrat y San Joseph"
fragata	"San Josef"
javeques	"Señor San Josef" (X)

(x) Esta composición del citado convoy debe ser tomada como provisoria pues sabemos que además estaba en el convoy una fragata llamada "San Antonio de Padua", que no hemos podido localizar en este año. La cita de la fragata en AGN-IX-8-1-11, fjs. 662.

Ya durante el año 1782 se afloja la estricta prohibición, y gracias a los permisos otorgados por la corona (ver más adelante) se posibilita una mayor afluencia de naves españolas.

Por fin el viernes santo de abril de 1783, llega a Buenos Aires la Real Orden en la que se comunica al virrey lo ocurrido en París en ese año. La llegada de las llamadas "Preliminares de Paz", firmadas ese enero en la capital francesa, ofrecieron la posibilidad de la apertura del indispensable registro de caudales. La regularización de las relaciones comerciales entre la metrópoli y sus colonias, es a corto plazo un hecho.

3.1.2. Los portugueses

Es sabido que la presencia portuguesa fue siempre importantes, ya sea en forma legal o ilícitamente, en las aguas de nuestro estuario. Pero después de la victoriosa campaña de Don Pedro de Cevallos contra la Colonia do Sacramento, los portugueses debieron apelar a nuevas formas de penetración para hendir las, ya poco apretadas, mallas del monopolio español.

La guerra con Inglaterra, dió a los lusitanos, dado su condición de neutrales en la contienda, la posibilidad de que su presencia fuera no solo tolerada, como veremos, sino muchas veces requerida por las propias autoridades españolas. En efecto son bastante frecuente los casos de embarcaciones portuguesas asignadas al servicio real; se pueden citar a título de ejemplo dos casos: el de la fragata portuguesa "San Josef y San Buenaventura", que hace viaje desde La Coruña con familias pobladoras en 1781, o el del paquebot "San Pedro Alcantara", que arriba al estuario rioplatense después de un largo viaje al servicio de su Majestad Católica, que lo llevó de Cadiz hasta las Islas de Annobén y Fernando Po, de éstas a Río de Janeiro y finalmente desde el puerto

brasileño hasta el de Montevideo, de donde partiría nuevamente hacia Cadiz.

3.1.2.a. Las "arribadas"

En los años 1779 y 1780, son relativamente pocos todavía los navíos lusitanos, las fragiles pero veloces "zumacas", que llegan a Montevideo simulando una arribada.

Es sabido cual es el significado técnico del término en esta época: una nave por dificultades en su navegación, busca el primer puerto para requerir el auxilio indispensable para poder continuar su viaje. Una norma de derecho internacional no escrita, pero no por ello menos real, daba a este derecho un carácter casi sagrado.

La realidad es que en el momento que nos ocupa, las arribadas eran totalmente ficticias. Tal es así, que en 1783, cuando ya la cantidad de naves de bandera portuguesa llegadas al Río de la Plata era muy crecida, el capitán de un buque de esa nacionalidad, contesta el requerimiento del Comandante del Resguardo sobre su arribo al puerto de Montevideo con las siguientes palabras:

"...que vino acargar frutos de estas provincias..."(8)

El hecho es que en el cuadro nº 1, podemos apreciar que tanto en 1781, como en el año siguiente de 1782, las naves portuguesas superan en sus llegadas a las españolas.

Montevideo se convierte en esos años en un ajetreado puerto, donde la presencia lusitana dió lugar a innumerables procesos por infracción a las leyes que regían la entrada de mercaderías y la salida de metálico desde Buenos Aires.

Sabemos en efecto que a los capitanes, o sobrecargos de los buques

se les permitió descargar en Montevideo la numerosa carga de esclavos que transportaban sus zumacas, pero no los géneros y otros efectos, tales como el tabaco, el azúcar y el aguardiente. Aunque con respecto al tabaco debemos notar que se hicieron excepciones por expreso pedido de la Real Renta de Tabacos (9).

Este movimiento dió como resultado la entrada de gran cantidad de esclavos, que eran internados en su mayoría hacia la zona alto peruana y Chile, donde había gran necesidad de mano de obra accesible.

En el cuadro nº 2, podemos juzgar la intensidad de la introducción de esclavos durante este período. El funcionamiento de este comercio ha sido ya estudiado en líneas generales (10), pero debemos destacar un hecho que ha llamado nuestra atención.

A los capitanes portugueses que descargan esos esclavos y que en moneda española representaban crecidas sumas (no olvidemos que el precio normal de un negro esclavo sin oficio era de 200 pesos corrientes), no se les permite, salvo a aquellos comprendidos en las concesiones reales, embarcar sino cortas cantidades de metálico y cueros. Las sumas de dinerario embarcadas legalmente desde Montevideo, resultan entonces tan irrisorias, que debemos suponer que ese metálico se dirige por vías clandestinas hacia Brasil y a su metrópoli.

3.1.2.b. Permisos otorgados por la corona.

Muy ligado al anterior es el aspecto del funcionamiento del comercio rioplatense durante la guerra referido a los permisos que la corona otorga a comerciantes españoles para realizar viajes en naves españolas no sujetas a convoy o en barcos portugueses.

Estos permisos nacen de varios hechos simultáneos: a) los pedidos de

comerciantes españoles, gaditanos en su mayoría, que buscan la salida de grandes partidas de frutos coloniales detenidas en América; b) la falta de metalico que acuciaba a la metrópoli; c) las necesidades de transporte de la corona en un momento que, por efectos de la situación belica, los fletes habían sufrido una sensible alza(11), dado que vemos ~~que~~ en muchos de los casos el agraciado con el permiso debe "frab-
quear" parte del buque para uso de Su Magestad.

Estos permisos dieron como resultado que pese a las prohibiciones, aumentase aún más el número de naves portuguesas llegadas al Río de la Plata, mezcladas con aquellas que venían de "arribada".

La forma de operar de estos permisos era bastante simple y podemos re-
mitirnos a la descripción de un caso concreto.

Por Reales Ordenes de junio y agosto de 1782, se concede a la casa comercial Viuda e Hijos de Lorenzo Beristain, el siguiente permiso:

~~"En R. orn. de 4 de junio proximo anterior par-~~
~~ticipa a V.S. que el Rey havia concedido permi-~~
~~so a la viuda, hijos y herederos de dn. Lorenzo~~

Beristain del comercio de Cadiz afin de que pu-
diese extraer quarenta mil cueros de esas pro-
vincias para España en embarcaciones portuque-

sas... Posteriormente se ha dignado S.M. conder

les facultad para expedir desde Cadiz ^{aMontevideo} el ~~paque~~

bot Portugues nombrado Nuestra Señora de Loreto

...con carga general, frutos y efectos permiti-
dos..."(12)

De este modo Dn. Agustin de Beristain, hijo del finado Dn. Lorenzo, hace
"contrata" con Dn. Geronimo Ribeiro Neves, portugués residente en Ca-

//diz, quien como apoderado de un comerciantes de Oporto, Dn. Manuel Alvarez Barbosa, pone a disposición de Beristain, el paquebot "Nuestra Señora de Loreto", propiedad de Barbosa (13)

Esto ocurre en agosto de 1782, en la ciudad de Cádiz, y pocos meses después, el citado buques portugués es cargado en el Puerto de Montevideo, por Dn. José de Beristain, hermano del anterior y representante circunstancial de la casa en el Río de la Plata.

De este modo, y gracias a las referidas concesiones se anudaron estrechas relaciones comerciales entre comerciantes gaditanos o gallegos y los vecinos portugueses, siendo estos en su mayoría de las ciudades de Lisboa y Oporto. En ocasiones participa de este circuito algun comerciante carioca.

De estos contratos se desprende un hecho importante: es evidente que el negocio de los armadores portugueses, era en gran parte el llamado por Pierre Vilar "negocio del flete", al igual que el de los marinos catalanes de la carrera de América (14).

Pensamos esto, porque se puede apreciar que el precio de los fletes era bastante alto, habiendo llegado hasta casi 3 pesos correintes por unidad, flete que duplicaba ampliamente el precio del cuero transportado. Aunque por supuesto no debemos descartar la posibilidad de grandes ventajas comerciales, pensando sobre todo en la presencia detrás de Portugal de la potencia económica de la Inglaterra de la revolución industrial.

3.1.3. El contrabando

Mucho se ha hablado de la función revolucionaria del contrabando en

la formación socio-económica rioplatense, y creemos que se le ha dado un papel que no le corresponde en la realidad.

Pensamos que la existencia del contrabando, que no puede ser negada, y de la cual poseemos en la época estudiada muchos ejemplos, no "revolucionaria" de ninguna manera los modos de producción existentes, y si afecta en cierto sentido al rígido monopolio español, lo es en la utilización de nuevos circuitos de comercialización que romperían la estrictez del citado monopolio, sin afectar en forma seria, salvo a los grupos muy directamente comprometidos en el mismo.

Es obvio que la gran cantidad de naves portuguesas que llegan al Río de la Plata, cuya carga, salvo la esclavatura, como ya hemos visto, no podía ser desembarcada, era la situación ideal para las operaciones ilícitas.

No sólo los portugueses se acercaban hasta nuestras costas, esperando romper con el monopolio español, sino que también en este período, tenemos la interesante novedad de la presencia en las aguas del estuario de tres naves francesas, que en distinta fecha tocan puerto en Montevideo.

Estas naves venían desde Illé de France o Ile de Bourbon, actualmente la isla Mauricio, pretextando la necesidad de cargar viveres para las tropas de Su Magestad Christianísima.

Es evidente la falsedad del pretexto hasta tal punto que en uno de los buques vienen mercaderías extranjeras, probablemente importadas por los franceses desde la lejana China, a nombre de comerciantes del Río de la Plata. Y como ni el virrey, ni el celoso Intendente Dn. Manuel Ignacio Fernández permitiesen el desembarco de las mercaderías se suscitó un incidente bastante raro, relatado de esta forma por el mismo Fer

//dez:

"...el mismo celo que devio empeñarme desde el instante mismo que S.M.tuvo a bien constituirme...juez privativo...de su Rl.Hacienda...fue en efecto el que me puso en la mayor vigilancia desde que por primera vez llegó a Montevideo Mr.de Moulins con el navío frances titulado la Hixa Unica temiendome que sin duda volvería a aquel puerto, no tanto por la necesidad de viveres que aparentavan en la Isla de Francia...quanto(que)...fue el mencionado capitan Frances con el deliberado animo de hacer otro viaje a Montevideo para conducir una factura de generos extrangeros del valor de doscientos y cinquenta mil pesos...a cuyo efecto parece llevó firmada de dos interesados en esta negociación que le aseguraron le facilitarían su desembarco en aquel Puerto...generos que ~~no~~ no pudo desembarcar en Montevideo por haver tomado yo...las mas serias providencias.

En efecto viendo el capitan Frances y sus socios frustadas quantas diligencias pudieron pensar conducentes...fraguaron con bien exquisito arbitrio burlar toda mi vigilancia, disponiendo aparentase el tal Mr.

de Moulins se restituya a la Isla de Francia...con la fragata nombrada el Marques de Fleury...y que siguiendole algun tiempo después la fragata española nombrada N.S.de la Barca que se compró en Montevideo por Dn.Josef Berdugo del comercio de Lima, con el supuesto desingnio de navegar con frutos de este pais para el Puerto del Callao, se juntasen en alta mar o bien en Puerto Egmont...a fin de transbordar a la española todo el cargamento de la francesa y tomando el capitan de esta el importe ajustado...que parece lo extrajeron de Montevideo dentro de barriles de carne salada ...(mas adelante Fernandez dice que cayó en la cuenta del fraude no solo gracias a las denuncias de un Zinformante"sino tambien)...con la sospecha que me causó la determinación de Dn.Josef Berdugo de comprar en aquel puerto(Montevideo)nada menos que por treinta mil pesos una fragata para solo llebar Sebo y algunos tercies de Yerbba del Paraguay con destino a Lima...yo no tengo duda que el trato se ha verificado ...por quanto aquel(Berdugo)pasava aqui por un comerciante de poco o ningun caudal, de determinó con auxilio de algunos

individuos del Comercio de Buenos ayres a

comprar la expresada fragata..."(15)

Debemos disculparnos por la larga cita, pero creemos que es un caso poco conocido y bastante ingenioso de operación de contrabando.

Debemos decir que para desgracia de los contrabandistas y lucimiento del intedente Fernandez la operación fracasó totalmente al ser detenido en las costas de Chile, gracias al aviso del intedente, el valioso cargamento.

Dejamos por ahora todo lo referente al trafico ilicito que será tratado con extensión en los rubros dedicados al comercio de cueros y a las exportaciones de metalico.

CUADRO Nº 1

Navios mercantes llegados al Rfo de la Plata entre 1779 y 1783

	españoles	portugueses	otros	totales
1779	28	3 (x)	-	31
1780	15	3 (x)	1	19
1781	5	11	1	17
1782	10	17	1	28
1783	31	22	-	53

Fuentes: citadas en 2.1.3, los marcados con (x) han sido calculados gracias a los datos del libro de Studer citado en la Bibliografía, dado que no hay fuentes accesibles para ampliar esos datos en nuestros archivos.

CUADRO N° 2

Esclavos introducidos por naves portuguesas entre 1779 y 1783

1779	129 (x)
1780	142 (x)
1781	573
1782	2.122
1783	2.208

Fuentes: libros de Almoaxarifazgo citados en 2.1.2.; los años marcados con (x), se han calculado en base a los datos de Stueder.

3.1.4. Algunas reflexiones sobre el movimiento de naves españolas.

Si observamos los cuadros (a) y (b), podemos apreciar la similitud del movimiento de navíos españoles con el registrado en otros importantes puertos del imperio colonial hispano.

Cuadro (a)

Tipos de barcos en la navegación española: 1779-1783

fragatas	42
saetias	16
bergantines	7
paquebots	7
navíos	5
polacras	4
tartana	1
jeveque	1
urca	1

Fuentes: libros de Almoaxarifazgo, legajos de Registro de Navíos, y varios legajos sueltos.

Cuadro (b)

~~Puertos de origen de los buques arribados al Río de la Plata durante el período 1779 y 1783.~~

Cádiz	49
La Coruña	18
Barcelona	11
Santander	3
Málaga	2

Fuentes: idem cuadro (a).

Vemos entonces que nuestros datos coinciden por ejemplo con los de Nunes Diaz, en su trabajo sobre el comercio libre entre España y el puerto de La Habana, citado por Vazquez de Prada (16). Debemos tomar con cuidado la comparación, pues es sabido que el trabajo citado abarca todo el período que va desde 1778 hasta 1789, pero sospechamos que ya en los años estudiados por nosotros se perfilan bastante claramente las líneas generales de desenvolvimiento de la navegación española.

Comprobamos entonces, que en cuanto a la clase de barcos, dominan ampliamente las fragatas, siguiéndole después las mediterráneas saetias, y bastante más atrás los bergantines y paquebots. Suponemos que en los años que siguen la diferencia entre fragatas y naves de tipo mediterráneo como saetias y polacras, tenderá a disminuir. (a)

En lo que respecta a su puerto de origen, la mayoría de Cádiz es abrumadora, pero aquí también suponemos que a medida que se sucedan los años, aumentará la cantidad de naves que vengan desde Barcelona, y Málaga, esta en mucho menor medida por supuesto.

En el estado de nuestras investigaciones, no podemos todavía afirmar nada acerca del tonelaje de los buques. Únicamente podemos decir que nos encontramos con ejemplos de tonelaje tan disímiles,

como las 751 toneladas del navío "El Rosario", hasta las 79, del javeque "Señor San Joseph".

4. EL COMERCIO LOCAL Y REGIONAL DURANTE EL PERIODO

La guerra afectó seriamente a todo el sistema de comercialización de los llamados "efectos de Castilla", ya sea entre Buenos Aires y los grandes centros consumidores del interior del virreinato, así como entre la citada ciudad y aquellos centros que ajenos al área administrativa del mismo formaban parte de su "hinterland". Dos hechos estrechamente ligados entre sí, concurreieron para sacudir a este comercio: a) la detención de la entrada de "efectos de Castilla"; b) el consiguiente aumento de precios de los mismos. Esto, si bien golpeó duramente a todo un sector del comercio rioplatense, es de suponer sin embargo que facilitó en alguna medida una mayor salida de artículos "de la tierra".

Pero no debemos ilusionarnos muchos con esta posibilidad, ya que parece claro que hay una diferencia bastante apreciable en el poder adquisitivo de los grupos que consumían ambos tipos de productos, especialmente en el ramo de los textiles.

En ellos se advierte que los textiles llamados "ropas de la Tierra" eran usados preferentemente por los sectores de consumo popular, para los cuales estos productos eran los únicos accesibles. No nos extrañe entonces, que en una sociedad como la dominante en los centros consumidores del interior, cuyos lineamientos sociales, aparecen como bastante rígidos, los grupos de alto consumo no se vuelquen hacia los textiles de inferior calidad.

Diríamos entonces que ante una retracción de la oferta de los "efectos de Castilla", la demanda de éstos no se trasladaría a las "ropas de la tierra".

La magnitud de la crisis puede ser apreciada en el cuadro nº 5, donde vemos la concordancia de las curvas que indican la extracción de mercaderías desde Buenos Aires hacia tres grandes centros

consumidores de "efectos de Castilla": Potosí, Salta y Córdoba. Los ejemplos no están buscados al azar; aún cuando estos centros de consumo posean apreciables diferencias en su organización económica, tienen si embargo una similar estructura de comercialización en sus relaciones con la capital virreinal. (b)

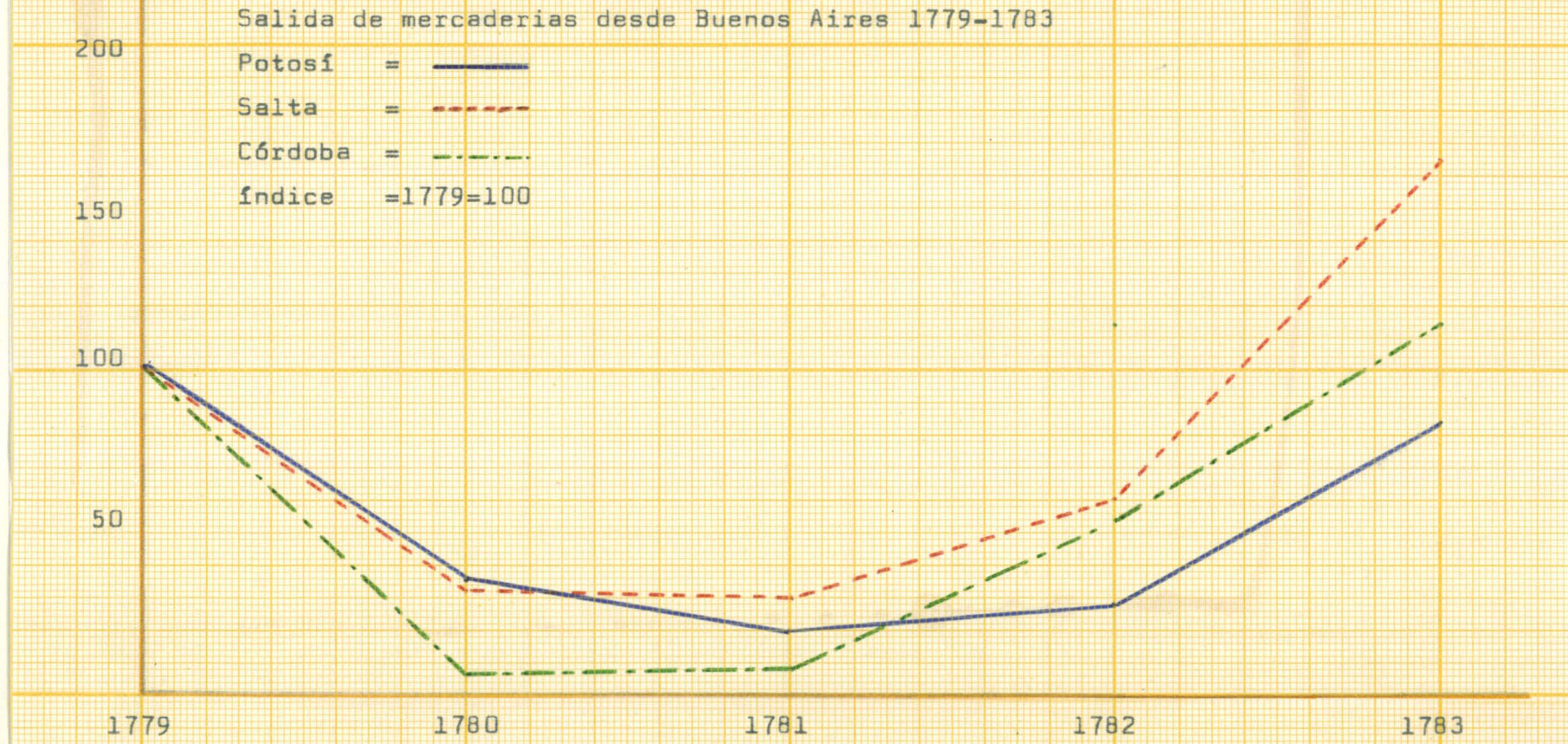
Con el cuadro a la vista apreciamos que la concordancia de las curvas es total, y el movimiento es uno solo, situándose el momento más agudo de la crisis netre los primeros meses de 1780 y mediados del año siguiente.

En algún momento supusimos que los grandes levantamientos indígenas de 1780/1781, podrían haber influido, aumentando aún más la agudeza de la crisis, pero si comparamos el índice combinado de los centros citados, con la evolución del reciente (17) mercado Chileno, vemos que el esquema del movimiento, se repite sin lugar a dudas y sabemos que Chile se encontraba bien lejos de las zonas afectadas por los levantamientos (ver cuadro nº 6).

Por supuesto que los acontecimientos altoperuanos influyeron negativamente en el curso de la evolución comercial del norte del virreinato; ya algunos estudios nos han dado un panorama completo de del comercio de mulas en el período, cuya crisis coincide en este caso con los levantamientos.

También cuando tratamos el problema del dinerrario, veremos cuál fue la influencia de la revolución tupamarista en la baja del metalico que traen los situados desde Potosí.

CUADRO N° 5



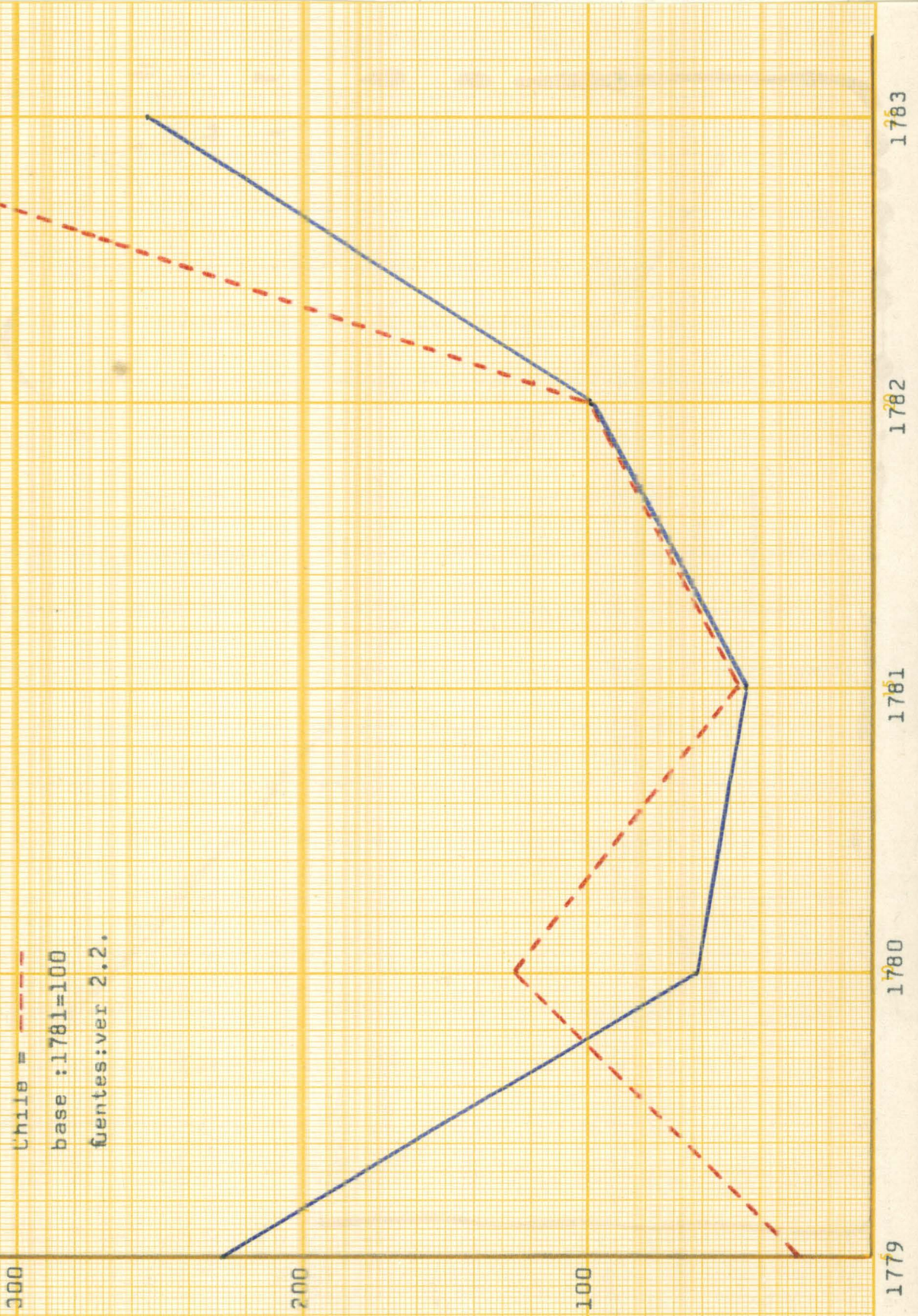
fuentes: ver 2.2.

CUADRO Nº 6

Salida de mercaderías desde Buenos Aires 1779-1783

índice combinado Potosí-Salta-Córdoba = —

Chile = - - -
base : 1781=100
fuentes: ver 2.2.



1779

1780

1781

1782

1783

NOTAS

- 1) Incluidos en los Libros de la Aduana de Montevideo.
- 2) AGN-IX-8-1-8.
AGN-IX-8-1-9.
AGN-IX-8-1-10.
AGN-IX-8-1-11.
AGN-IX-8-1-12.
AGN-IX-8-1-13.
AGN-IX-8-1-14.
- 3) Entre otros han tratado someramente el tema en América: Levene, Ricardo, Investigaciones acerca de la historia económica del virreinato del Plata, La Plata, 1928, tomo II, p. 73; Villalobos, Sergio, El comercio y la crisis colonial, Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, 1968, pp. 90 a 91. En lo que hace a la economía de la metrópoli se pueden leer las páginas que le dedica Pierre Vilar en su monumental La Catalogne dans l'Espagne moderne, S.V.P.E.N., Paris 1962, en cuyo tomo III, se hace un pormenorizado análisis de la formación del capital comercial en Cataluña, Vicens Vives trató también el problema en Vicens Vives, Jaime, Coyuntura económica y reformismo bruqués, Ariel, Barcelona 1969; pero lamentablemente para nosotros todavía no se ha estudiado el papel de la brugeusía comercial gaditana, que obviamente es de mayor importancia para nuestro tema que los estudios referidos a la economía catalana.
- 4) AGN-IX-8-1-8, fjs. 171.
- 5) loc. cit., fjs. 171 vta.
- 6) loc. cit., fjs. 204.
- 7) Ravnigiani, Emilio, "El volumen del comercio del Río de la Plata, a comienzos del virreinato (1779-1781)", en Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas, Facultad de Filosofía y Letras, U.N.B.A., Buenos Aires, 1932, tomo XV, nº 53.
- 8) declaración del capitán del paquebot "Nuestra Señora de la Trankqueira", en AGN-XIII-15-9-2.

- 9) ~~El Administrador de la Real Renta pide al Virrey y al Intendente permiso para hacer traer desde Brasil partidas de tabaco negro, dado que la mezcla del tabaco brasileño con el paraguayo era ampliamente aceptado en Buenos Aires y su campaña, en~~ XN
 AGN-IX-20-10-4, y AGN-IX-8-1-8, fjs. 266.
- 10) ~~Vease Studer, Elena F.S. de, La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII, Facultad de Filosofía y Letras, U.N.B.A., Buenos Aires, 1958.~~ XN
- 11) ~~Vilar, Pierre, op.cit., pp. 244 y sigs.~~
- 12) ~~En el tomo publicado por la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Buenos Aires, se pueden consultar la mayor parte de los permisos; Documentos para la Historia Argentina, "Comercio de Indias, comercio libre (1778-1791) Cia. Americana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1915.~~
- 13) ~~AGN-30-9-6, exp. 17, fjs. 27 a 32.~~
- 14) ~~Vilar, Pierre, op.cit.~~
- 15) ~~AGN-IX-20-10-4, fjs. 721.~~
- 16) ~~La cita de Vazquez de Prada en su trabajo sobre "Las rutas comerciales entre España y América", publicado en Les routes de l'Atlantique, trabajos del noveno congreso de Historia Marítima; S.E.V.P.E.N., y Anuario de Estudios Americanos, Vol. XXV, Sevilla, 1969.~~
- 17) ~~No debemos olvidar que el comercio legal con Perú y Chile es posible recién desde el auto de libre internación de Gevallos de 1777.~~
- a) ~~Para características de los buques citados ver Vazquez de Prada, op.cit.~~
- b) ~~Cf. Halperin, Tulio, El Río de la Plata al comenzar el s. XIX, Fac. Filosof. y Letras, UNBA, Buenos Aires, 1961~~

NAVIOS ENTRADOS EN EL RIO DE LA PLATA 1779-1783

		<u>1779</u>
<u>El Cid Campeador</u>	fragata	200 tn
español	Cristobal de Mello	La Coruña
L=3/5/79	S=26/2/81	
<u>El Grimaldi</u>	fragata correo	
español	Antonio Albuense	La Coruña
B=21/9/79		
<u>El Príncipe San Lorenzo</u>	fragata	506 tn
español	Joaquin de Larraguibel	Cadiz
L=14/4/79	S=17/1/81	
<u>El Santo Cristo del Calvario</u>	saetia	
español	Juan Lladó	Cadiz
L=14/4/79	S= (1)	
<u>El Tucuman</u>	fragata correo	
español	Francisco Abello	La Coruña
L=28/5/79	S=16/8/79	
<u>Jesus María y José(a) La Prediosa</u>	fragata	
español	Jacome Felipe Rovillo	Cadiz
<u>Jesus María y José</u>	saetia	159 tn
español	Josef Compta	Barcelona

<u>Jesus Nazareno</u>	saetia	190 tn
español	Juan Pastor	Cadiz
L=	S= 5/3/81	
<u>La Cantabria</u>	fragata correo	
español	Francisco de Llano	La Coruña
L=13/7/79	S=25/10/79	
<u>La Infanta</u>	fragata correo	
español	Josef Merino	La Coruña
L=	S=7/6/79	
<u>Nuestra Señora de Misericordia</u>	saetia	175 tn
español	Juan Llauger	Cadiz
L=	S=	
<u>Nuestra Señora de Monserrate</u>	fragata	200 tn
español	Francisco Antonio de Olarriaga	Cadiz
L=25/7/79	S=21/2/81	
<u>Nuestra Señora de la Misericordia</u>	saetia	
español	Salvador Casañas	Cadiz
L=7/1/79	S=	
<u>Nuestra Señora de la Victoria (a)</u>		
<u>El Portuques</u>		
español	Joaqin Ramos	Cadiz
L=	S=	

Nuestra Señora de la Gufa y Buen Je-

<u>sus</u>	goleta	
portugués	José de Acosta	Río Grande
L=14/12/79	S=	

Nuestra Señora de la Concepción (a)

<u>El Imbencible</u>	corbeta	
portugués	Pfo Antonio de los Santos	Río de Janeiro.
L=28/12/79	S=	

Nuestra Señora de las Nieves

	zumaca	
portugués	Antonio de Acosta Pinto	Río de Janeiro.
L=22/11/79	S=	

Nuestra Señora del Carmen y la Pa-

<u>loma</u>	fragata	180 tn
español	Andrés de la Hegoña	La Coruña
L=28/5/79	S=19/1/81	

Nuestra Señora del Carmen

	saetia	200 tn
español	Salvador Botet	Barcelona
L=28/5/79	S=12/1/81	

Nuestra Señora del Rosario y San Jo

<u>seph</u>	paquebot	140 tn
español	Juan Josef Arbolí	Cadiz
L=31/8/79	S=26/2/81	

<u>Nuestra Señora del Socorro</u>	fragata	160 tn
español	Josef de España	La Coruña
L=17/7/79	S=5/3/81	
<u>San Antonio (a)El Taplei</u>	bergantin	
español	Juan Albores	Cadiz
L=	S=14/7/79	
<u>San Felipe y Santiago</u>	bergantin	
español	Julian de la Campa	La Coruña
L=	S=	
<u>San Francisco de Paula</u>	fragata	
español	Josef Mallol	Cadiz
L=	S=	
<u>San Francisco Xavier</u>	saetia	170 tn
español	Francisco Carbonell	Cadiz
L=14/7/79	S=5/3/81	
<u>San Josef y La Diana</u>	paquebot	170 tn
español	Salvador Roigt	Cadiz
L=	S=5/3/81	
<u>San Joseph</u>	paquebot	
español	Ignacio de Ibarra	Santander
L=12/1/79	S=18/6/79	

<u>El Real Carlos</u>	fragata	
español	Vicente de Vraga	La Coruña
L=16/8/80	S=24/10/81	
<u>Imbencible</u>	paquebot	
portugués		Río de Janeiro
L=feb./1780		
<u>La Concepción</u>	paquebot	
portugués		Río de Janeiro
L=feb./1780		
<u>La fille Unique</u>	fragata	
frances	François du Moulins	Ille de France
L=21/8/80		
<u>La Santísima Trinidad(a) El Caballo</u>		
<u>Marino</u>	Pragata	180 tn
español	Pedro Posadas	La Coruña
	S=5/3/81	
<u>Nuestra Señora de Monserrate</u>	polacra	200 tn
español	Antonio Gelpi	
L=(2)	S=5/3/81	
<u>Nuestra Señora de Monserrate y San Joseph</u>	saetia	170 tn
español	Joseph Antonio Cot	Barcelona
L=22/8/80	S=5/3/81	

Nuestra Señora de la Misericordia	caetia	175 tn
español	Salvador Andreu	
L=(2)	S=5/3/81	
Nuestra Señora de la Soledad	fragata	450 tn
español	Manuel Bejarano	
L=(2)	S=5/3/81	
<u>Nuestra Señora del Pilar(a)La For-</u>		
<u>takeza</u>	fragata	542 tn
español	Sebastian Guerra	Cadiz
L=25/8/80	S=5/3/81	
<u>Nuestra Señora del Rosario y San</u>		
<u>Joseph</u>	fragata	
español	Matias Balliaban	Cadiz
L=25/10/80	S=	
<u>San Felipe Neri</u>	bergantin	160 tn
español	Francisco Xavier Garcia	La Coruña
L=9/5/80	S=5/3/81	
<u>San Joaquin Y Santa Ana(a)El Dili-</u>		
<u>gente</u>	bergantin	
español	Ramon del Balle	La Coruña
L=2/2/80		

K
24
Acht

Nuestra Señora de la Misericordia saetia 175 tn

español Salvador Andreu

L=(2) S=5/3/81

Nuestra Señora de la Soledad fragata 450 tn

español Manuel Bejarano

L=(2) S=5/3/81

Nuestra Señora del Pilar(a)La For-

taleza fragata 542 tn

español Sebastian Guerra Cadiz

L=25/8/80 S=5/3/81

Nuestra Señora del Rosario y San

Joseph fragata

español Matias Balliaben Cadiz

L=25/10/80 S=

San Felipe Neri bergantin 160 tn

español Francisco-Xavier Garcia La Coruña

L=9/5/80 S=5/3/81

San Joaquin Y Santa Ana(a)El Dili-

gente bergantin

español Ramon del Balle La Coruña

L=2/2/80

<u>San Josef El Fenix(a)El Andaluz</u>	fragata	461 $\frac{1}{2}$ tn
español	Domingo Estebal Linch	Cadiz
L=24/10/80	S=	
<u>Santa Gertrudis</u>	fragata	180 tn
español	Agustin Allende	
L=(2)	S=5/3/81	
<u>Señora Santa Ana(a)El Pájaro</u>	tartana	109 tn
español	Blas Vicente Castañino	Cadiz
L=21/8/80	S=	
		<u>1781</u>
<u>El Buen Jesus-de-la-Buena-Senten-</u> <u>cia</u>	zumaca	
portugués	Manuel Francisco Flamante	Rfo de Janeiro
L=octubre/1781	S=	
<u>El Lanzarote</u>	fragata correo	
español	Manuel Fernandez Trelles	La Coruña
L=28/9/81	S=	
<u>L'Osterley</u>	fragata	
frances	Duclos Guyot	Ille de France
S=nov./1781		

<u>Nuestra Señora de Guadalupe</u>			zumaca
portugués	Vicente Luis de Bernardes		Rfo de Janeiro
L=15/7/81	S=		
<u>Nuestra Señora de Ocrato, San Roque</u>			
<u>y Animas</u>			paquebot
portugués	Juan Antonio Suares	Rfo de Janeiro	
L=nov./1781	S=		
<u>Nuestra Señora del Carmen</u>			zumaca
español	Diego de Alvear(3)	Rfo de Janeiro	
L=27/9/81	S=		
<u>Nuestra Señora del Libramiento y Santo Domingo</u>			
			zumaca
portugués	Enrique de Almeyda Costa	Rfo de Janeiro	
L=nov./1781	S=		
<u>Nuestra Señora del Monte Carmelo</u>			zumaca
portugués	Joseph Cuello Machado	Rfo de Janeiro	
L=nov./1781	S=		
<u>Nuestra Señora del Rosario</u>			fragata
español	Valerio Gassols	Lima(4)	
L=3/1/81	S=		

<u>Nuestra Señora de la Barca</u>			fragata
español	Juan Pasqual Barreras	La Coruña	
L=	S=		
<u>Nuestra Señora de la Concepción, San Antonio y Animas</u>			zumaca
portugués	Francisco-Martines	Bahia de Todos los Santos	
L=1/3/81	S=		
<u>San Francisco Xavier(a) El Tridente</u>			faragata 220 tn
español	Santiago de Donesteve	Cadiz	
L=8/8/81	S=		
<u>San Josef Y San Buena Ventura</u>			fragata
portugués	Juan da Costa	La Coruña (5)	
L=18/7/81	S=10/4/82		
<u>San Juan Baptista</u>			zumaca
portugués	Juan Riti de Araujo	Río de Janeiro	
L=24/9/81	S=		
<u>Santa Ana, Santa Rita y Animas</u>			zumaca
portugués	Manuel Joseph Dosbarbes	Río de Janeiro	
L=nov./1781	S=		

<u>El Buen Jesus de Gaapí</u>	zumaca	
portugués	Manuel de Acuña	
L=nov./1782	S=	
<u>El Buen Jesus de la Bueba Sentencia</u>	zumaca	
portugués	Juan Riti de Araujo	
L=octubre/1782	S=	
El Dulcísimo Nombre de Jesus	saetia	200 tn
español	Francisco-Serra	Barcelona
L=10/10/82	S=	
<u>El Principe San Lorenzo</u>	fragata	506 tn
español	Joaquin de Larraquibel	Cadiz
L=septiembre/1782	S=	
<u>El Tenerife</u>	paquebot correo	
español	Juan Antonio Genzalez	La Coruña
L=20/4/82	S=	
<u>La Angelica</u>	fragata	244 tn
español	Diego-Garate	Cadiz
L=septiembre/1782	S=	
<u>La Duquesa de Gandia</u>	fragata	194 tn
español	Jaime Fourrat	Cadiz
L=4/10/82	S=	

<u>Marques de Fleury</u>	fragata	
frances	François du Moulins	Ille de France
L=2/8/82	S=	
<u>Nuestra Señora de Monserrat y San</u>		
<u>Joseph</u>	saetia	170 tn
español	Joseph Antonio Cot	Barcelona
L=septiembre/1782	S=	
<u>Nuestra Señora del Carmen</u>	paquebot	106 tn
español	Santiago Flotat	Cadiz
L=18/3/82		
<u>Nuestra Señora del Carmen</u>	zumaca	
portugués	Ventura Gonzales Marques	
L=2/11/82	S=	
<u>Nuestra Señora del Carmen y San</u>		
<u>Antonio</u>	zumaca	
portugués	Manuel Peryra Delgado	Río Grande
L=14/2/82	S=	
<u>Nuestra Señora del Carmen y San</u>		
<u>Sebastian</u>	zumaca	
portugués	Nazario Rodrigues	
L=nov./1782	S=	

Nuestra Señora de la Concepción, SanAntonio y Animas

zumaca

portugués

Joaquín Antonio Ferreyra

L=6/3/82

S=

Nuestra Señora de la Concepción

zumaca

portugués

Joseph Joaquin de Fleitas

L=3/4/82

S=

Nuestra Señora de la Gloria ySanta Ana

paquebot

portugués

Antonio de Sosa

L=nov./1782

S=

Nuestra Señora de la Lapa(a)LaAurora

"lancha"

portugués

Antonio Joseph Correa

L=nov./1782

S=

Nuestra Señora de la Peña

zumaca

portugués

Lorenzo de Silva

L=3/7/82

S=

Nuestra Señora de la Peña, SanAntonio y Animas

zumaca

portugués

Custodio Lopez

L=1/5/82

S=

<u>Nuestra Señora de la Peña</u>		"barquito"	
portugués		Antonio Juan	
L=15/3/82		S=	
<u>Nuestra Señora de la Piedad</u>		paqubot	
portugués		Francisco Antonio	
L=15/5/82		S=	
<u>Nuestra Señora de los Dolores,</u>			
<u>San Antonio y Animas</u>		zumaca	
portugués		Francisco Martinez	
L=4/1/82		S=	
<u>Nuestra Señora de Oliveira y Monte</u>			
<u>Carmelo</u>		fragata	
portugués		Andrés Manuel de Arnau	
L=nov./1782		S=	
<u>San Josef</u>		fragata	152 tn
español		Salvador Roigt	Cadiz
L=2/4/82		S=	
<u>San Pedro Alcántara</u>		paquebot	
portugués		Julian Gomez Henriques	Río de Janeiro (6)
L=nov./1782		S=	

<u>Santa Ana</u>	bergantin	
portugués	Manuel Feliziardo Carvalho	La Coruña(7)
L=4/10/82	S=	
<u>Señor San Joseph</u>	javeque	79 tn
español	Diego Chenard	Qadiz
L=	S=	
		<u>1783</u>
<u>El Avemaria</u>	paquebot	
portugués		
L=abril/1783	S=	
<u>El Buen Jesus de Guapf</u>	corbeta	
portugués	Antonio de Acosta Pereyra	
L=6/2/83	S=	
<u>El Brillante</u>	fragata	
portugués	Berisimo Rodrigues Chaves	
L=marzo/1783	S=	
<u>El Rite</u>	navio	
portugues	Juan J. de Abreu	
L=junio/1783	S=	

<u>El Ulises</u>	navio	
portugués	Manuel José de Viana	
L=marzo/1783	S=	
<u>Jesus, María y Jose</u>	zumaca	
portugués	Antonio de Sousa Acosta	
L=marzo/1783	S=	
<u>La Carlota</u>	fragata	266 tn
español	Sevastian Guerra	Cadiz
L=	S=	
<u>La Santisima Trinidad y San Antonio</u>	fragata	
portugués	Basilio de Oliveira Valle	
L=abril/1783	S=	
<u>La Virgen de las Capillas(a)La Con-</u>		
<u>cepción de la Puebla</u>	polacra	
español	Francisco Basurto	Cadiz
L=5/6/83	S=	
<u>Nuestra Señora de Belen y San Jose</u>	zumaca	
portugués	Miguel José de Fleitas	
L=feb./1783	S=	

XU

Nuestra Señora de Belen y San José corbeta

portugués Francisco José de Luzena

L=feb./1783 S=

Nuestra Señora de Monte Carmelo corbeta

portugués Antonio Pereira

L=31/5/83 S=

Nuestra Señora de Oliveira fragata

portugués Feliciano J. Pereira

L=marzo/1783 S=

Nuestra Señora de la Caña Verde fragata

portugués Jose de Sila Biera

L=abril/1783 S=

Nuestra Señora de la Concepción zumaca

portugués Jose Benito Suares

L=junio/1783 S=

Nuestra Señora de la Concepción y

San Antonio paquebot

portugués Sebastian Jose de Basconzelos

L=junio/1783 S=

Nuestra Señora de la Concepción, SanAntonio Y Animas

zumaca

portugués

Jose Rodrigues de Silva

L=1/9/83

S=

Nuestra Señora de la Merced

polacra

150 tn

español

Esteban Badia

Barcelona

L=26/6/83

S=

Nuestra Señora de las Angustias ySeñor San Joseph(a) La Marta

faragata

263 tn

español

Blas Pintado Garcia

Cadiz

L=

S=

Nuestra Señora de la Tranquira

paquebot

portugués

Juan Luis Montero

L=abril/1783

S=

Nuestra Señora del Patrocinio ySanta Ana

354 tn

español

Francisco Jose de Lima

Cadiz

L=28/6/83

S=

Nuestra Señora de los Dolores, SanAntonio y Animas

zumaca

portugués

Antonio Rodrigues Guerrero

L=marzo/1783

S=

X

<u>Nuestra Señora de Los Remedios</u>		zumaca	
portugués			
L=abril/1783		S=	
<u>San Antonio La Estrella</u>		navío	
portugués		Esteban Dias Baion	
L=abril/1783		S=	
<u>San Joseph(a) La Amistad</u>		bergantin	
español		Ignacio Domenech	Cadiz
L=		S=	
<u>San José(a) El Diligente</u>		fragata	
portugués		Jose Francisco de Silva	
L=4/2/83		S=	
<u>Santa Ana</u>		bergantin	129 tn
portugués		Joseph de Silwa	Cadiz
L=24/8/83		S=	
<u>Santa Elisabet y San Francisco de Paula</u>		fragata	300 tn
español		Jaime Tutzó	Barcelona
L=3/3/83		S=	

NOTAS

- 1) Se quedó en Montevideo hasta 1783.
- 2) (Fecha probable de llegada.
- 3) Hizo viaje desde Río de Janeiro por orden del rey.
- 4) Venía desde Lima a Cadiz, cuando naufragó cerca de Río de Janeiro, donde fue acondicionada, llegando al año siguiente al Puerto de Montevideo.
- 5) Trae familias desde Galicia por permiso real.
- 6) Viene desde las islas Canarias con pliegos reales.
- 7) Trae familias desde Galicia.

LA EXTRACCION DE METALICO DESDE BUENOS AIRES

1. INTRODUCCION

Sabemos o creemos saber, que el metálico americano tuvo una influencia extraordinaria en la vida económica de España, y por supuesto, en la economía europea, desde el siglo XVI en adelante.

Ya se habló repetidas veces de la importancia que para el desenvolvimiento de la vida española, tuvo la llegada o detención de las ingentes cantidades de metales preciosos coloniales.

Esos metales monetarios, se volcaban en los grandes centros comerciales españoles desde algunos privilegiados puntos del extenso imperio hispánico. Privilegiados, en este caso por estar en directa conexión con las bocas de producción de metálico.

Buenos Aires, una vez consolidada en su poder político y económico frente a Lima, se convierte en un de aquellos puertos claves en cuanto a la salida de metálico hacia España, y por supuesto, contrabando de por medio, hacia otros centros de atracción entre los cuales se destacan el Brasil y su metrópoli.

2. LA LLEGADA DEL METALICO A BUENOS AIRES

Decíamos que la capital del virreinato juega un papel de centro de atracción de metálico, y no podía ser de otra forma, ya que parece claro que el complejo sistema de comercialización de "efectos de Castilla" está destinado única y exclusivamente a atraer el metálico, no sólo desde las zonas productoras, sino también desde aquellas zonas en las que

~~por alguna razón determinada hubiese existencias de dinerario.~~

~~Pero, antes de sacar conclusiones apresuradas, debemos decir que este sistema, que podemos llamar de "dominación", no parece estar basado en elementos preponderantemente políticos, sino en simples mecanismos comerciales, como ser acentuar las diferencias de precios entre dos puntos distantes.~~

~~Efectivamente, sabemos que todavía en este época el comercio funciona en gran medida con las características que se describieron como típicas del comercio medieval. Características, que al decir de Vilar son entre otras "...situaciones de desequilibrio lejanas y monopolios..." (1) (entiendase que se habla de monopolios comerciales y no políticos).~~

~~Este hecho se acentúa más si recordamos que en nuestro período, los precios parecen sufrir un claro estancamiento frente al ascendente ritmo de los europeos, tal por ejemplo la tesis de Romano, sobre los precios en el Río de la Plata (2). Pero supuesto que este estancamiento, de ser real, deberá aplicarse en ~~amplia~~ larga duración, pues parece claro y surge de las características mismas de la economía colonial, que los precios sufren graves alteraciones en el corto, y hasta en el mediano plazo.~~

~~Un ejemplo tratado un poco más extensamente, nos hablaría de la forma de funcionamiento de ese "mecanismo" de atracción del dinerario desde un centro no productor del mismo.~~

~~Asunción del Paraguay, era en esta época una pequeña población, cuyos comerciantes lucraban con la venta de los principales productos de la región, que sabemos eran altamente estimados en el resto del virreinato.~~

La yerba, el tabaco y las burdas telas de algodón eran, además de sus más importantes productos, las "monedas" de las que se servían los asunceños en sus transacciones cotidianas, teniendo cada uno de estos productos un valor determinado en los llamados "pesos huecos" o "imaginarios".

El valor de estas sui generis monedas estaba dado, como nos dice un documento fechado en Asunción en 1780, por la "estimación" de ellos en Buenos Aires:

"El comercio en su jiro y ventas se arregla en cada tiempo a la expresada estimación de esas Provincias (Buenos Aires), que es la que le da regla al efectivo valor del peso hueco en cada fruto, y así suzede que lo que le dan v.g. por veinte pesos a un fruto, dan por doze o catorce a otro, y aun en un mismo fruto hay las mismas variaciones segun los tiempos de su ma-
 ido o menor estimacion, como actaulmente suzede en la yerba, pues por esta especie dan aora los generos treinta o guarenta por ciento mas barato..." (3)

Como vemos ~~aparece ya un primer aspecto de esa "dominación" económica de la capital del virreinato sobre los centros productores y comercializadores del interior.~~ En efecto, era tal la potencia comparadora de Buenos Aires, que regulaba los percios de los lejanos puntos en donde se producían aquellos artículos.

Otro elemento, que juega en este papel de Buenos Aires, esta dado por

la fuerza de atracción del metalico que ésta tiene, tambien por su capacidad compradora y por ser el único punto desde el cual entran las mercaderias europeas.

Sabemos por ejemplo que en Asunción las monedas metalicas tenian algun movimiento, especialmente en el momento en que la Renta de Tabacos, compraba a los cosecheros su producto, para el Real Estanco :

"...la (moneda) que aqui entra es la que expende la Real Factoria en la compra de Tabacos..."(4)

Ahora bien, qué sucede poco después con esas cortas cantidades de metalico que reaparte la Real Renta ?, pues toman en camino de "las provincias de abajo":

"...que (la moneda) que ha producido la venta de Tabacos hecha a la Real Factoria por lo comun vuelve a remitirse a la Provincia de Buenos Ayres por los interesados, ya a pagar sus dependencias, ya a emplearla y reducirla a generos...que algunos cosecheros imbierten la plata que han adquirido en comprar algunos generos a los mercaderes de esta Ciudad por cuya mano se le da el mismo giro y destino de remitirla a Buenos Ayres."(5)

Pero donde el funcionamiento de este mecanismo es realmente importante en lo que hace al caudal del metalico que baja a Buenos Ai//.

~~//res, es en las relaciones entre la capital virreinal y los grandes centros productores de metales preciosos.~~

2.1. El metálico atraído desde zonas mineras.

No debe asomarnos que la mayor parte de los metales monetarios que llegan a Buenos Aires para tomar el largo camino que los conduciran hasta España, tengan como procedencia los centros mineros del virreinato o los relacionados comercialmente con el mismo.

Pensamos, que ese metálico, puede muchas veces no venir directamente desde una zona minera, sino que puede formar parte del atrído por las ciudades comerciales cercanas al centro productor, para finalmente terminar su periplo en algun barco de los anclados en el puerto de San Felipe de Montevideo.

La forma de "bajar" de este metálico desde las zonas mineras, está relacionada con la existencia de un grupo de comerciantes, que amén de comerciar con efectos, se dedicarían gracias a sus conexiones en Buenos Aires y en la misma España, al transporte del referido metálico.

Hamos hallado varios de esos contratos de transporte de dinerario y creemos que no es superfluo traer un de ellos a guisa de ejemplos

" "Digo Yo Dn. Tomas de Zegada residente en
esta(Potosí)...y proximo a seguir biaje a
la de Buenos Aires que he recibido de Dn.
Bernardo Sancho de Larrea treinta y cinco
mil ps.dobs.en moneda ordinaria dea ocho rrs.
para llevar a la dha.Ciud.y en ella entre-

~~//gar luego que llegue al Gral. Dn. Eugenio Lerdo de Texada...y declaro haver recibido de dho. Dn. Bernardo Sancho Larrea setecientos pesos para flete y conducción de dhos. treinta y cinco mil pesos..."(6)~~

Se puede observar que el porcentaje que cobra el transportista es similar al que hemos hallado en otros contratos de este tipo, ~~es así~~ ~~que~~ podemos suponer que este porcentaje oscilaba generalmente entre el 1 % y el 2 % del metálico transportado.

No es raro ~~comprobar tampoco, que es un mismo comerciante quien parte desde Buenos Aires con una cercida "factura" de efectos y vuelve tiempo despues, con el metálico producido por sus ventas.~~

2.1.2. El situado del Alto Perú.

La zona altoperuana es dentro del virreinato, la zona minera por excelencia, si hablamos de metales preciosos. La gran cantidad de metálico que producíanlas, ya ~~exhaustas~~, minas era intercambiado a los comerciantes por mercaderías y junto con el producido por las rentas de la corona, tomaba el camino de Buenos Aires.

En el caso de Potosí sabemos que gran parte del metálico bajaba hacia la capital por medio del "situado", que era la persona o personas encargadas de su transporte.

En la época que no ocupa, había obtenido el situado de caudales un fuerte y renovador comerciante afincado en el Río de la Plata, nos referimos a Tomás Antonio Romero. Este tenía además a su cargo la

conducción del indispensable azogue para las minas potosinas, desde Buenos Aires hasta el Alto Perú. Como vemos era un negocio redondo: se llevaba el azogue de ida y al volver se bajaba con los caudales del situado.

Es en este rubro, donde sí podemos afirmar que sin lugar a dudas los levantamientos indígenas de 1780/1781 se hicieron sentir con toda su fuerza. Una carta que el gobernador Escobeda manda al Intendente Manuel Ignacio Fernandez, nos ilustra el respecto:

" ...digo a V.S. con el numero 7 el arribo de los caudales de Oruro pero no ha llegado su valor ni a doscientos mil pesos, y la mayor parte de ellos es de ramos particulares... cuente V.S. que el año que viene no ha de haver que embiar a esa Capital, ni aun para los gastos de acá si si guen las expediciones..." (7)

Efectivamente, por dos documentos hallados en el Archivo General de la Nación, que coinciden en las cifras, salvo las del año 1782, podemos apreciar al realidad de la baja en la llegada de caudales desde Potosí, a causa de la rebelión tapamarista (ver cuadro nº 1).

La detención en las llegadas de metalico desde el Alto Perú, se hará sentir cuando la agotada metropoli, requiera el embarque de las indispensables remesas de dinerario, pues sabemos que era poco el caudal que se encontraba en Buenos Aires listo para ser embarcado, Fernandez anuncia que:

" ...en esta capital havía pocos caudales en la actualidad y que por los mismo con

~~//vendria a los intereses de S.M.~~

~~el esperar a que llegasen los situa-~~

~~dos de Potosí..."(8)~~

CUADRO Nº 1

Remesas de caudales desde Ptosí: 1778-1784

	fuerite 1	fuerite 2
1778	1.407.932,1	-
1779	934.825,1½	977.915,7½
1780	1.399.785,7½	1.399.915
1781	629.251,7	629.075,7
1782	233.045	414.845,3
1783	663.178	663.179,3
1784	6	1.053.467,6

Fuentes: 1)AGN, documento 4236 de la Biblioteca Naional.

2)AGN-IX-7-9-4.

21.3.El oro chileno.

Cuando hicimos los primeros calculos sobre salida de metálico desde Buenos Aires a España, nos asombramos del alto porcentaje de oro embarcado.

Sabiendo que las minas altoperuanas no eran tan ricas en oro, como para aportar las cantidades rerefridas, supusimos que sería el comercio con Chile el que suministraría el metal amarillo.

~~Nuestras suposiciones fueron después confirmadas por las fuentes. Efectivamente podemos afirmar que del 30 al 40 por ciento del oro que parte desde la capital hacia la península, era traído desde Santiago por los comerciantes que se dedicaban al tráfico con el país trasandino. (a)~~

El comercio con Chile, floreció inmediatamente de dictado el auto de Libre Internación en 1777. Desde Buenos Aires se empezó entonces a descargar gran parte de los efectos destinados al mercado chileno. Pero el comercio que creció con una asombrosa rapidez, fue la exportación de yerba, que era muy apreciada por los chilenos. Este comercio estaba en manos de un grupo de individuos que copaban las relaciones comerciales con la plaza chilena. Generalmente estos mismos embarcaban después el oro y las cortas partidas de cobre chileno, que llegaban hasta Buenos Aires.

Por supuesto que debemos suponer que gran cantidad del oro que llegaba a Buenos Aires lo haría en forma clandestina, pero calculando el porcentaje del oro legal tenemos al menos un nocón del volumen de este tráfico.

Ruggiero Romano en su calculo sobre acuñación de oro en la casa de Moneda de Santiago, nos muestra que entre 1781 y 1787 hay un neto estancamiento del ritmo de acuñaciones. Estancamiento que para el autor citado se explica con un documento que "...no vacila en atribuir los motivos de esta caída a las fugas de metal hacia Buenos Aires 'con destino de embarcarse para España' siendo esta operación cumplida por 'comerciantes venidos de aquella palza' "(9).

Creemos que la cita nos eximne de todo comentario, pues refuerza con evidencia nuestra hipótesis.

3. SALIDA DE METALICO DESDE LA CAPITAL VIRREINAL

Hemos visto que el metalico bajaba desde las zonas mineras y desde aquellas que aunque no eran mineras, disponian ocasionalmente de moneda metalica.

Este metalico no detenia su marcha en Buenos Aires, salvo en pequenas cantidades, pues surge como evidente que la gran mayoria de este tomaba el camino del viejo continente ya sea en forma legal o por medio del contrabando.

Este "fuga" de metalico ocurría gracias a un mecanismo similar al tejido entre Buenos Aires y el interior, es decir la capital era un centro de atracción tributario a su vez de otros centros.

La gran cantidad de efectos europeos que entraban no podía ser cubierta por las partidas de cueros, ya que estas no alcanzaban en esta época sino excepcionalmente el millon de pesos anuales.

La diferencia debía ser cubierta en metalico. Un mecanismo de precios parecido al que hemos dicho funcionaba entre el interior y Buenos Aires era el nervio motor de este sistema de "dominación".

Debemos tener claro, además, que además del metalico extraído cotidianamente de las ya exhaustas minas altoperuanas, entre tambien dentro de este movimiento parte de la masa de metalico atesorada, ya se puede comprobar el embarque de cortas cantidades de oro y plata "en pasta" y "labrada".

Por supuesto que los comerciantes rioplatenses obtenían apreciables ganancias, que les permitieron a muchos de ellos una cierta acumulación como intermediarios entre Europa y las zonas productoras del interior. Pero, debemos precavernos pues este caudal acumu-

//lado parece haber sido, salvo contados excepciones bastante debi-
bil.

3.1. Los años de paz.

Durante los años de paz, en los cuales el comercio funcionaba en forma regular, el mecanismo de salida del metálico era bastante sencillo. El dinerario era embarcado generalmente en los barcos de la corona, ya sea en los correos, o en cualquier buque real que se encontrase en puerto. Las razones para esta preferencia eran aparentemente, la seguridad que ofrecían los navíos reales. Esto no significa que debamos pensar que no se embarcaba en naves particulares, pues tenemos gran cantidad de registros de caudales en barcos particulares. También es probable que hubiese cierta diferencia en cuanto al importe de los fletes entre los buques particulares y los del servicio real.

En nuestra época tenemos las siguientes anves con registro de caudales:

1779

Buque	capitan	cantidad emb. p/f
"Nuestra Señora de la Victoria(a) El Portugues	Joaquin Ramos	270.044
"La Nueva Princesa"	Juan A. Gonzalez	229.504,4
"?	Agustin de Beristain	196.222
"Jesus Maria y José"	Jacome F. Rovillo	184.286
"Nuestra Señora de la Piedad(a) La Vizcaina"	Manuel de ^l aray	173.454

"El Tucuman"	Francisco Abelio	185.190
"La Infanta"	Josef Merino	171.454
"La Diligencia"	Mateo de Urcullu	164.148

1783

"Santa Barbara"	Manuel J.Micheo	1.632.071,1
"Santa Balvina"	Miguel de Arroyo	1.132.624,6
"La Infanta"	Josef Merino	512.189,1
"El Lanzarote"	Ignacio Perez	186.622,6
"El Grimaldi"	Josef de Rivero	138.226,6
"La Purísima Concepción		
⊕)El Hercules"	Juan Muñoz	89.725

Fuentes: consultar 2.1.1., se entiende que los valores estan dados en pesos fuertes.

Además de este metálico salía tambien de Buenos Aires en cada uno de los navíos que volvían a la metròpoli, cortas cantidades de dinero que iban en concepto de soldadas. Estas cantidades obviamente variaban de acuerdo a la importancia del buque, pero oscilaban generalmente entre los 10.000 y los 30.000 pesos fuertes.

3.2. La guerra

Es sabido que una vez declaradas las hostilidades, se prohíbe en forma terminante el embarque de metálico y consiguientemente la salida de naves llevando "registro de caudales".

Ahora bien, qué pasaba con las naves que llevando registro de cau-

//dales, no habian podido hacerse a la vela antes de la ruptura de las hostilidades ?En el periodo que estudiamos ocurre este hecho con varios buques que son detenidos por la guerra en el puerto de Montevideo, dandose la paradoja que de este modo hay grandes cantidades de metálico que no pueden ser utilizadas en la plaza, y que sin embargo tampoco pueden hacer su habitual viaje hacia la metrópoli.

Ante este hecho, un grupo de fuertes comerciantes de Buenos Aires, que había embarcado ese dinero, hacen una presentación ante el Virrey en estos términos:

"Exmo. Sr. Virrey

Los apoderados del comercio de esta Ciudad por si y en nombre de los que registraron caudales en los Navios La Victoria, El Carmen y Santa Gertrudis detenidos en el Puerto de Montevideo a causa de la guerra con la Gran Bretaña...parecemos ante V.E. y decimos que el día catorce del presente mes se celebró por los interesados una junta en que acordaron todos se dirigiese a V.E. la consiguiente suplica...a fin de sacandose de aquellas cajas donde se habían depositado dichos caudales, se condujesen a Esta Ciudad y se entregasen a sus respectivos interesados..."

Fdo. Rodríguez de la Vega-Sarratea

Sabemos que este pedido no era insolito y registraba anteriores

antecedentes, pues en la junta citada por el documento ut supra, se dice que se debía entregar los caudales:

"...al modo que se a hecho en otras ocasiones, como fue el año de mil setecientos sinquenta y dos con los caudales registrados en el Navio la Luz y el de mil setecientos setenta y siete con el correo la Infanta..."(11)

Ante esta presentación, se pide opinión al Tribunal General de Cuentas del virreinato, quien contesta por medio de su títular diciendo:

"Supuestos los ejemplares a que se refieren los diputados del Comercio de esta Ciudad y la vejación que notoriamente sufren los interesados en la suspensión de los Caudales contenidos en los registros de las embarcaciones que se citan, no juzga el tribunal, se pueda objetar embarazo para que V.E. obtempere a su solicitud, concediendo su superior permiso para que...se les debuelban sus intereses..."

V.E. tubo a bien expedir igual decreto en Montevideo a 5 de marzo de 77" con motivo de las desavenencias con los Portugueses, y mandó entregar a los respectivos interesados los caudales que ya tenían registrados en el Paquebot Correo la Infanta..."(12)

Puestos ~~al~~ tanto de lo que ocurría, los maestros y capitanes de los navios citados difieren en cuanto al hecho en cuestión, pues vemos que la ~~respuesta de una de ellos es afirmativa en estos terminos:~~

"Agustn. Xavier de Beristain, maestro de la fragata nombrada Nuestra Señora del Carmen... digo que la pretensión me parece muy fundada y asi por mi parte estoy por to a verificarla..."(13)

Pero sin embargo el capitán del navio "Nuestra Señora de la Victoria" dn. Joaquin Ramos, no parece coincidir con su colega, y en su presentación oponiéndose a la entrega de los caudales registrados en su nave podemos apreciar cuál era el mecanismo de embarque de ^{algunas de} estas partidas de metálico, amén de constatar el significado real de la fuga de metálico hacia España:

"Dn. Joaquin Ramos. mre. del navio nombrado Nuestra Señora de la Victoria (a) El Portugues... hace presente a V.E. no poder excutarlo sin que los dhos, cargadores exhiban todos los comocimientos que por triplicado y quatuplicado les havia dado y no siendo este factible a causa de hallarse en España algunos de estos , por ser el todo o la la mayor parte de estos caudales pertenecientes a los individuos de aquel comercio ... pues éstos (los cargadores) no son mas que meramente unos comisionistas... por lo que a V.E. suplico se sirva mandar se me entreguen

~~todos mis conocimientos...y que de lo contrario queden los dnos. caudales depositados en la Rl. Caja..."(14)~~

La declaración del capitán Ramos, nos da una idea bastante ajustada del papel que cumplía el gran comercio porteño en sus relaciones con la madre patria.

Finalmente y ante un escrito presentado por los apoderados del comercio de Buenos Aires, que a todas luces evita referirse al fondo de la cuestión:

"Los apoderados del comercio de esta Ciudad contestando al traslado del escrito que presentó el maestro del navio la Victoria... (dicen que) el pretender aquel que se entreguen los tres o quatro conocimientos que dize haver entregado es una solicitud extravagante... pues todo mre. de Nao u otro conductor de caudales al acto de verificarlas respectivas entregas en su destino nunca exige mas de un conocimiento..."

Por otra parte no ignora el Mre. que pretende un imposible respecto a constarle ...que algunos de los mismos conocimientos ...se hallan ya en España... y por consiguiente en la actualidad es inverificable su exivicion en esta..."(15)

El abogado fáscal del virreintao ~~décide~~ la cuestión en los siguientes terminos:

"El abogado fiscal de este Virreynato dice que en execucion de lo mandado en ellos (los autos actuados) se entreguen a los interesados respectivos, por el Mre. Dn. Joaquin Ramos los caudales..." (16)

Como se puede apreciar al cuestión se dirime de tal forma que permite que las cantidades de metalico que habían sido embarcadas puedan volver a la circulación en la capital virreinal, o lo que es más seguro puedan tomar el camino de la península por otras vías que las habituales.

3.2.1. Los "transportadores" de metalico durante la guerra.

Hemos hablado ya de la importancia que tuvo durante la guerra, desde el punto de vista de las relaciones comerciales, el hecho de que la corona otorgara a gran cantidad de comerciantes españoles "permisos" por medio de los cuales se efectuaron intercambios en buques de bandera neutral.

Tambien insinuamos que era de particular importancia para la existencia misma de estos permisos la falta de metalico que acuciaba a la metrópoli durante los años 1780/1783. Un comerciante de Buenos Aires, un fuerte comerciante por cierto, nos dice que este hecho era bastante real, al solicitar permiso para embarcar una corta cantidad de metalico en el paquebot portugués "San Pedro Alcantara":

"Teniendo por otra parte noticia de la esca-

66

~~//sez de dinero que hay en aquella ciudad~~

~~(Cadiz) y el excesivo premio o interes que
exigen los que la franquean..."(17)~~

Sabemos además que la inflación que sufrían los vales emitidos poco ha, pudo ser detenida recién con la llegada de los caudales detenidos en América a causa de la guerra. Un estudioso del problema, Hamilton, nos dice que: "La mayor parte de los economistas y hombres de Estado contemporáneos atribuyeron el alza de los vales al término de la guerra con Inglaterra...Particular importancia tuvo el armisticio con Inglaterra el 30 de enero de 1783, que terminó con el alza de valor de los metales preciosos resultante del cese de las importaciones regulares desde el, Nuevo Mundo..."(18).

Eso nos da una idea de cuál era la importancia de la detención de los caudales en América para el crucial momento que atravesaba la metrópoli, como también nos ilumina en todo su trascendencia la cuestión de los permisos reales.

En el Río de la Plata, eran tres los principales comerciantes, que a nuestro entender, funcionaron como "transportadores" de metálico durante la guerra.

Cada uno de éstos, tiene alguna importante conexión para efectuar con comodidad este negocio. Lo llamamos negocio porque suponemos que estos comerciantes cobrarían para efectuar la operación el porcentaje habitual en este tipo de "negociaciones", que ya hemos visto oscilaba entre el 1 y 2 por ciento en peocas de paz, siendo de esperar que fuese aún superior en momentos excepcionales. X

El principal de ellos es Dn. Agustín Casimiro de Aguirre, factor de la casa de Ustariz, pariente además del virrey Vertiz (19), y apoderado del

Real Consulado de Cadiz en la capital del virreinato. El otro de esos comerciantes es Dn. José Gonzalez de Bolaños, quien opera en esta época como factor de la poderosa casa de Cambiaso, también de Cadiz, y el último de los que hemos considerado como de mayor relevancia es Dn. Manuel de Basavilbaso, quien unía su condición de Administrador de Correos, y Real Ensayador a la de fuerte comerciante.

Cuál era la forma de operar de estos "transportadores"? Intentaremos seguir las operaciones de uno de ellos para ver más de cerca el funcionamiento del sistema.

Si tomamos el caso de Bolaños, vemos que este comerciante embarca en los años que abarca nuestro período, la cantidad de: 833.650 pesos fuertes, discriminados de la siguiente forma de acuerdo a los años de embarque:

1781	25.000
1782	735.278
1783	73.372

Como vemos nos es una corta cantidad. Pero no debemos suponer que todo el dinero embarcado sea de la negociación de Cambiaso ni mucho menos. Es evidente, y lo confirman las fuentes, que aprovechando el hecho de que Bolaños estaba munido del permiso real, varios comerciantes portugueses, le entregan grandes cantidades de metálico, para que éste se ocupe de su traslado a España. (ver nota 21)

De qué forma sale este dinero desde Buenos Aires? La respuesta ya ha sido dada por nosotros, se utilizan algunas de las naves portuguesas, que llegan especialmente al estuario para ese fin, como nos anuncia

un marino lusitano quien dice que:

"...entró a este puerto(Montevideo) a conducir caudales pertenecientes al conde de Reparaz..."(20).

Hasta ahora hemos localizado las siguientes naves portuguesas transportando caudales a nombre de Bolaños:

zumaca	"Nuestra Señora de la Purificación"	50.000	p/f
zumaca	"Nuestra Señora del Carmen"	353.576	"
zumaca	"Nuestra Señora del Carmen, San Antonio y Animas"	323.712	"

Como se puede apreciar el total de lo embarcado no coincide con el total de lo que salió legalmente desde Buenos Aires, debemos suponer ante el silencio de las fuentes que o ha salido clandestinamente desde Montevideo, o nuestras fuentes son incompletas.

En lo que respecta a las cantidades embarcadas en el año 1782, nuestros datos sacados a partir de los libros de Aduana, coinciden con las otras fuentes que poseemos, en efecto vemos que:

cantidad extraida por Bolaños segun Aduana	735.278
idem segun varias fuentes desperasas	727.288

Ahora bien un hecho que nos llamó la atención en estas operaciones fue diferencia en el porcentaje de oro y plata que extrae Bolaños en relación al que se verifica durante las extracciones realizadas por medio de los registros normales.

En efecto vemos que cuando la relación entre los dos metales precio

//sas es de 2 y 3 a 1, en épocas de paz, en los embarques de Bolaños, esta relación es casi de 6 a 1, siempre en beneficio de la plata.

A qué puede deberse esta diferencia? Un documento firmado por varios comerciantes porteños nos aclara el aparente misterio:

"Los abajo firmados...dezimos que por el año pasado de 1782 Dn. Jose Bonzalez de Bolaños embarco entre otras partidas de dinero algunas que nosotros le habiamos entregado para que en virtud de permiso real con que se hallaba nos la dirigiese a Cadiz por la via de Portugal, como en efecto tenemos entendido que así lo executó remitiendolas primero a Bahia de Todos los Santos y de alli al Puerto de Lisboa de donde nos debemos persuadir que pasaron a Cadiz para donde iban destinados mas sucede que los que en este Puerto las debian recibir no les recibieron todas faltando para el cumplimiento de lo que nosotros habiamos remitido la cantidad de un Quarenta por ciento respecto del principal enviado..."(21)

De los transcripto de desprende la evidencia que gran parte del metalico, aún aquel que sale legalmente, se detiene en su camino hacia España en algunas de las ciudades del dilatado "histerland" portugués. Las diferencias que hemos señalado antes en cuanto a la relación entre la plata y el oro embarcados, se deben fundamentalmente a que en los dominios portugueses dado la abundancia relativa del oro, éste era menos

apreciado que la plata. Sabemos que esta depreciación era en la época bastante apreciable, se nos dice que alcanzaba hasta dos pesos fuertes por cada onza de oro:

"...por ochenta y ocho ps. que se perdió en la venta de la plancha de oro, porque se abonó a catorce ps. que es lo corriente de la plaza la onza de oro..." (22)

Finalmente podemos preguntarnos cuál fue la magnitud del saqueo que durante los años de las hostilidades sale legalmente y por medio de los permisos reales por el camino portugués. La respuesta nos la da un informe de Intendente Fernández, que coincide con otro de Vertiz de la misma época, por lo que creemos que sus fuentes son similares, y deben surgir de una investigación posiblemente ordenada por el virrey para verificar el motivo de lo enviado a España por intermedio del vecino país:

"Como durante la guerra se han extraído de estas Provincias con el correspondiente permiso de S.M. cerca de tres millones de pesos en plata y oro para llevar a Cadiz por la vía del Brasil..." (23)

Notamos además que si calculamos las cantidades que llevan los que hemos considerado como más importantes "transportadores" vemos que entre ellos se alcanza casi la citada cantidad:

Cantidad de pesos fuertes exportados por Aguirre-Bolaños → Basavilbaso, según fuentes de Aduna entre 1779 y 1783.

2.716.834 pesos

3.2.2. ~~El tráfico ilegal~~

No se nos escapa que la importancia del contrabando es excepcional en este aspecto del comercio virreinal. La facilidad con que se puede esconder y extraer en forma clandestina monedas de oro y piezas de plata, es hasta evidente.

Ya hemos/ en una larga exposición que el Intendente Fernández hace a las autoridades metropolitanas, con que facilidad se pudo sacar una fuerte partida de metalico desde Montevideo:

"...que parece lo extrajeron de Montevideo dentro de barriles de carne salada..."(24)

~~Intentar la medición posible de este trafico ilegal, parece desde todo punto de vista una utopía. Lo único que realmente podemos hacer es señalar la existencia del hecho y calibrar su importancia dentro del complejo panorama del comercio de la época.~~

Junto a este contrabando que podemos llamar "puro", es decir realizado de tal forma que el entero circuito de salida del metalico queda en la ilegalidad, tenemos por cierta la existencia de un amplio trafico realizado a medias legalmente. En este caso el metalico es extraído desde Buenos Aires con la correspondiente guía y su pista se pierde posteriormente en la ciudad oriental.

Este hecho puede ser visualizado en toda su magnitud, si comparamos las curvas de extracción de metalico desde Buenos Aires hacia Montevideo y la del comercio de la capital virreinal con su vecina del Plata. Vemos entonces que por alguna razón, ambas curvas no coinciden el absoluto. Ante este desfase debemos suponer que la mayor parte de ese metalico que se extrae desde Buenos Aires es ajeno

al intenso tráfico que existe entre ambas orillas, y suponemos que este destinado a aumentar el ya abundante caudal del comercio interlope.

El azar nos aporta un documento de inapreciable valor para juzgar la realidad del hecho que comentamos. Dos medianos comerciantes de Buenos Aires forman una compañía para que uno de ellos se dirija hacia Río de Janeiro y desde allí remita a su socio las mercaderías en los numerosos barcos portugueses que llegaban en la época al estuario. Casualmente, algunos de los papeles de esta singular "negociación" le fueron apresados en el año 1785, a la mujer de un de los comerciantes de marras. Gracias a este hecho fortuito podemos conocer de cerca una de las formas en que el metalico sale clandestinamente.

En efecto, en el detallado resumen de los gastos de la "negociación" podemos seguir paso a paso el camino del comerciante y su caudal desde Buenos Aires hasta Río de Janeiro:

"Gastos ocurridos y precisos

Despacho	3,6
----------	-----

Guia para Montevideo	4
----------------------	---

Flete de carretas y peones hasta balisas	1,2
--	-----

Peones y carro en Montevideo	12
------------------------------	----

A Dn. Franco. Maroñas por las carretas, cavallos y demas <u>hasta el rio Grande</u>	164
---	-----

A el dependiente Morales comisionado para el mismo fin	20
--	----

Regalo en vieveres a Dn. Franco. Maroñas desde el rio Grande	18,6
--	------

Al capataz y peones que me acompañaron	6
A los peones y Lancha de <u>embarcar el dinero en el río Grande</u>	2,3
Del pasaje de este <u>hasta el Janeiro</u> y desembarcarlo	6,5
Flete mio y de mi hermano hasta este	60
....."(25)	

Como vemos el metalico sale legalmente desde Buenos Aires, ya que la detallada cuenta incluye la paga de la correspondiente "guía" que era el certificado que aseguraba ante las autoridades coloniales el pago de algun impuesto, y que en este caso debía ser debultada con la constancia de que el dinero habia entrado en Montevideo cosa que no dudamos fue hecha, ya que efectivamente asi ocurri6.

Pero una vez entrado en la ciudad oriental, el metalico y su dueño tomam el camino del Janeiro, primero por tierra hasta Río Grande y de ahí en alguna veloz sumaca hasta su destino final.

No debemos suponer que esta es la forma más corriente de extracción ilegal de metalico. Es probable que lo habitual sea el embarque clandestino en el mismo puerto de Montevideo, pero es de suponer que la vía terrestre tuvo tambien un uso repetido.

Este hecho se ve reforzado cuando observamos que durante los años más duros de la guerra, la mayor parte del metalico que sale desde Buenos Aires esta destinada a un grupo de grandes comerciantes de la vecina orilla, entre los que se destacan Juan Pedro de Aguirre, Miguel Garcia de Bustamante, Josef Garcia de Cevallos, y otros, los cuales, es de suponer estarían encargados de efectuar la extracción ilegal desde Montevideo. (b)

3.3. Frecuencia de la extracción desde Buenos Aires

En este acápite haremos hincapié en las cifras que corresponden a las salidas de Buenos Aires durante los años que cubren nuestro período. Obviamente se trata de cifras que marcan el total de lo extraído, sin discriminar lo que efectivamente se embarcó:

Extracción de metálico desde Buenos Aires 1779-1783

1779	1.906.054	pesos fuertes	
1780	85.047	"	"
1781	716.459	"	"
1782	2.965.615	"	"
1783	5.993.422	"	"
	<u>6</u>		
total	11.666.597	pesos fuertes	

El total de lo extraído arroja para los años referidos un promedio de 2.333.319 pesos fuertes por año. Se hace evidente la variación en los diferentes años, de acuerdo a la mayor o menor dificultad que la guerra acarrea a las extracciones legales e ilegales.

3.3.1. Relación plata-oro

Para los años de paz, es decir para 1779 y 1783, tenemos un cálculo hecho sobre un porcentaje relativamente alto de lo extraído, lo embarcado con "registro", a partir del cual podemos verificar cual es la relación entre la plata y el oro, que resulta realmente embarca-

//do para España:

1779

4 registros que hacen 733.512 sobre un tot.de 1.906.054

plata 389.379

oro 333.988

1783

6 registros que hacen 3.691.457 sobre un tot.de 5.993.597

plata 2.310.522

oro 1.380.935

De las cifras se desprende que la realación entre el oro y la plata oscilaba de : 1 a 1, a 2 a 1, en beneficio de ésta última. Creemos que con los embarques totales a España, o sea contando las cantidades que van como caja de soldadas, casi siempre en plata, la relación debería fijarse aproximadamente en 3 a 1, siempre con ventajas para la plata. De este se desprende que indudablemente si se usaba la plata en el trafico dirigido hacia los portugueses, esta relativa abundancia de oro dirigida hacia la peninsula no sería temerario atribuirle al comercio de Cadiz con los ingleses, por me-

//

~~dio de los representantes o testaferros de comerciantes ingleses en~~
~~Cadiz, más si pensamos que ya el oro brasilero empieza a decaer dejan~~
~~do de surtir al comercio inglés.-~~

NOTAS

- 1) Vilar, Pierre, op.cit., p.11
- 2) Romano, Ruggiero, "Movimientos de precios y desarrollo económico, el caso de Sudamérica del siglo XVIII", en Desarrollo Económico, abril-setiembre 1963, nº 1-2, vol.3, Buenos Aires 1963.
- 3) AGN-IX-23-10-4, exp.1
- 4) idem
- 5) idem
- 6) AGN-IX-10-7-7
- 7) AGN-IX-20-10-4, fjs.78
- 8) AGN-IX-20-10-7, fjs.728
- 9) Romano, Ruggiero, Una economía colonial: Chile en el siglo XVIII, EUDEBA, Buenos Aires, 1965, pp.22-23.
- 10) AGN-IX-30-9-5, exp.6
- 11) idem
- 12) idem
- 13) idem
- 14) idem
- 15) idem
- 16) idem
- 17) AGN-IX-33-2-1, exp.504
- 18) Hamilton, Earl J., "Guerra e inflación en España, (1700-1800)", en El florecimiento del capitalismo y otros ensayos de historia económica, Revista de Occidente, Madrid, 1948, p.146

19) "Biografía de Manuel Hermenegildo de Aguirre", en Genealogía, X
Hombres de Mayo, Revista de Instituto Argentino de Ciencias Ge-
nealogicas, Buenos Aires 1961, p.8.

20) AGN-XIII-15-9-2

21) AGN-IX-33-2-2, exp.533

22) AGN-IX-30-9-5, exp.8

23) AGN-IX-20-10-7, fjs.728

24) AGN-IX-20-10-7, fjs,725

25) AGN-IX-30-9-5, exp.8

a) El retso del oro es posible que "bajara" desde Puno

b) Cf. Magalhaes Godinho, Votorino, Prix et Monnaies au Portugal, Colin
Paris, 1955

LISTA DE EMBARCADORES DE METALICO DESDE BUENOS AIRES 1779-1783.(1)

a) más de 60.000 pesos fuertes

Agustin Casimiro de Aguirre	1.648.273
José Gonzalez de Bolaños	833.650
Manuel de Basavilbaso	234.911
Tomás de Balénzategui	144.531
Manuel de Guirrio	139.376
José Garcia Cevallos	117.000
Domingo Belgrano Perez	93.705
Manuel Antonio de Elzaurdi	90.273
Juan Bautista Arquer	84.548

b) de 20.000 hasta 60.000 pesos fuertes

Juan Bautista de Castro	57.050
Juan Gonzalez	56.000
Luis de Sabatini	53.582
Eugenio Lerdo de Texada	50.200
Manuel Rodriguez Pena	49.504
Manuel Felizardo Carvallo	44.504
Josef Compta	42.404
Escalada Hnos.	42.290
Francisco Medina	42.000
Juan Blanco y Flaquer	40.000
Martin de Urdaneta	39.000

Juan Antonio Moldes	38.300
Jaime Vilardebó	34.534
Melchor de Somariba	35.400
Ventura Llorente Romero	33.105
Isidro Josef Balbastro	33.000
José de Córdoba	32.900
José Ramon Sopeña	30.874
Benito Vial	30.608
Juan Antonio de Lezica	30.000
Luis Gonzaga de Inurria	30.000
Francisco Antonio de Olarriaga	29.561
Juan Da Costa	27.644
Josef Duran	26.500
Tomás de Juaná	25.800
Agustin de la Cuesta	24.640
Joé Amat	24.408
Josef Ibañez	24.000
Josef Machuca	22.000
Manuel del Cerro Saenz	21.820
Lucas Ignacio Fernandez	21.183
Tomas Insua	20.139
Manuel de Aguirre	20.000

c) desde 18.000 hasta 20.000 pesos fuertes

Martin de Alzaga	19.720
Jaime Alsina y Llobet	19.510

Manuel de Mendiburu	19.000
Bernardo Gregorio de Las Heras	18.000
Gabriel de Rivarola	18.000
Ceferino Robredo	17.456
Esteban de Elzaurdi	16.500
Vicente Velazco Molina	16.400
José Joaquin de Silva	15.995
Juan Muñoz	15.556
Francisco Segurola	15.236
Francisco Zavalla	14.722
Manuel Ferreyra de la Cruz	14.457
Francisco Cabrera	14.200
Lorenzo de Araujo	13.894
José de Beristain	13.700
Esteban Villanueva	13.500
Rafael de Zuñiga	13.100
Manuel Perez Diaz	13.000
Juan Cosana	13.000
Manuel Garcia	12.385
Francisco Tomás de Ugarte	12.000
Pedro de Rozas	12.000
Ramon de Otaola	11.685
Mateo Oliber	11.600
Antonio Font	11.520
Juan Muni	11.428
Juan Pacheco	11.260

José Ramon de Ugarteche	11.200
Luis Cecilio Collantes	11.000
Francisco Ignacio de Ugarte	11.000
Antonio Gelpi	10.550
Manuel Ruiz de Burgo	10.500
Julian Gomez Henriquez	10.450
Ignacio Domenech	10.000
José Zevallos	10.000
Domingo Pombal	10.000
Francisco Antonio Maciel	10.000

d) desde 9.999 hasta 8.000 pesos fuertes

Juan Francisco Garcia de Zuñiga	9.694
Joaquin de Soria	9.594
Benito Daroca	9.559
Miguel Andrés de Arroyo	9.140
Juan Baral	9.112
Antonio de Acosta Pinto	9.000
Joaquin de Sotauren	9.000
Manuel Sainz de la Maza	9.000
Blas Vicente Castañino	9.000
Francisco González	8.552
Martin de Goicochea	8.540
Manuel de Bejarano	8.300
Domingo Estebal Linch	8.182
Vicenta Ramona de Uriarte	8.000

Rafael Calvo	8.000
Antonio Obligado	8.000
José Peña y Martínez	8.000
Roque Burrugorri	8.000
Tomás Fernández	8.000

Nota

(1) En este listado no incluimos los embarcadores que van con registro de navíos, sino todos aquellos que "sacan" metálico desde Buenos Aires hacia Montevideo. Es evidente que sería distinta la lista si hubiésemos incluido en ésta la pormenorización de los registros ya citados.

1. INTRODUCCION

Desde aquella frase acerca de "la civilización del cuero" acuñada por Sarmiento, los estudiosos de la realidad histórico-social rioplatense tuvieron siempre presente a ese apreciado sub-producto de la explotación ganadera, como vital para nuestro desarrollo comercial.

~~Este hecho es fundamental para comprender gran parte de nuestra historia comercial y rural, por lo menos hasta la aparición masiva de los saladeros, y nos atrevemos a afirmar, aún después de éstos, dado que las exportaciones de cueros representan siempre un volumen, en pesos, mucho mayor. Solamente queda retrasado el cuero en la época colonial, ante las cantidades de lo exportado en metálico.~~

El cuero será una de aquellos productos no tropicales que, según un autor, hará que las regiones templadas del imperio colonial hispano, se adelanten económicamente frente a las zonas tropicales durante el siglo que nos ocupa (1).

Tendremos una clara noción de la importancia de los cueros en la economía del litoral, si comprobamos que Burguin calcula, utilizando los datos de W. Parish, que en el lejano año de 1829, los cueros representan casi el 80% del total de las exportaciones de Buenos Aires en esa fecha (2).

En otras palabras: el auge del cuero será el que llevará a los grupos ligados a la tierra de la campaña litoral, a la suma del poder económico y político con el correr de los años. Poco a poco se asistirá, no en nuestro período por supuesto, al creciente poderío de los

"señores de la tierra", que se encuentran por el momento soguzgados por los grandes comerciantes y acopiadores.

2. DE LA CAMPAÑA AL PUERTO

2.1. La estancia

La palabra "estancia" trae a todo argentino un cumulo de imagenes evocadoras de grandeza y señoría rural, que en esta época no corresponden muy ajustadamente con la realidad socio-económica rioplatense. En este momento ser estanciero, es casi sinonimo de hombre de campo, y éste se encontraba bastante alejado de las riquezas que disfrutaban los grupos mercantiles, que a no dudar, eran los que poseían las llaves de la economía. La pobreza de más de un gran establecimiento de campo, nos ilustra sobre el sufrido estilo de vida en la campaña.

Habia por supuesto cantidad de comerciantes que eran a la vez estancieros, el caso que se nos ocurre como más relevante es el de Dn. Antonio Obligado, fuerte comerciante y gran propietario, pero podemos decir que el estilo de vida rural no es todavía sinonimo de riqueza, en la campaña litoral.

A pesar de lo dicho, no hay dudas que la estancia es la unidad productiva fundamental de la campaña litoral durante el siglo XVIII, y lo seguirá siendo aún por mucho tiempo. Decimos "en la campaña" litoral, pues es sabido que en la Banda Oriental, y en todas las zonas de nueva colonización como lo eran algunos sectores de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, todavía se vive en un sistema jurídico muy

poco estable, especialmente en lo que hace a la propiedad de la tierra y las formas de asegurar ese derecho frente a los demás, pues sabemos que toda forma de propiedad exige a su vez la no-propiedad de otros para ser válida enteramente, este ocurre apenas en estas zonas de reciente colonización (3).

Las estancias poseen genralmente dos tipos de animales, en lo que agando vacuno se refiere: a) los de rodeo, son aquellos que estaban generalmente marcados y podía conocerse su número y características, b) los animales sueltos que viven dentro de los límites más o menos teóricos de la estancia, y que deben ser aprendidos contra los "rincones" en grandes batidas que exigen el concurso de numerosos peones.

El cuero se extrae de ambos tipos de ganado, pero debemos decir que generalmente el gando de rodeo era menor en número que el que se encontraba suelto en el campo. Decimos "suelto", para contraponerlo al de rodeo, pero no queremos significar con este, que éste último se encontraba encerrado en potreros ni mucho menos.

Una vez acorralado en el "rincoñ" el grupo de animales que se piensa sacrificar, los peones comienzan la tarea con rapidez y habilidad que asombró a los muchos testigos que nos dejaron perdurables recuerdos de estas matanzas.

Habindo sido sacrificados todos los animales, se les extrae el cuero, que se coloca entre estacas para orearlo. Despues estos cueros eran apilados, para ser llevados posteriormente a Buenos Aires o a la vecina ciudad de San Felipe de Montevideo.

Generalmente no es el propio estanciero el que se ocupa de embarcar los cueros en las lanchas que los trasbordaran a los buques

de registro, sino que éste vende sus "pieles" a los grandes acopiadores, estancieros a su vez muchos de ellos, que se encargan del embarque y venta por medio de consignatarios en la península. Los cueros no se venden por pieza, especialmente cuando se trata de negociaciones de algún calibre, sino por peso. Nuestra investigación nos lleva a suponer que a pesar que el peso de los cueros varía de 20 a 45 libras, la forma habitual de realizar las operaciones es mediante "pesadas" de 35 libras. Efectivamente, todos los contratos que hemos encontrado toman a la "pesada" de 35 libras como "costumbre del comercio". La dificultad estriba en que las 35 libras pueden ser pesadas tanto por un cuero, como es posible hacer "pesadas" donde entren varios cueros. Es decir que no podemos por ahora encontrar una correlación absolutamente segura entre las unidades y los pesos de los cueros. (a)

El precio de venta de los cueros varía en forma bastante aguda durante el período. En épocas de paz, y por cada "pesada" de 35 libras se pide de 10 a 16 reales de plata, mientras que en tiempo de guerra esa suma baja considerablemente a 6 ó 7 reales por "pesada". Un documento fechado en la capital del virreinato nos dice que:

"... los perjuicios... que se nos ha seguido
 ... (por) el excesivo precio de 16 rrs. que en
 aquel tiempo (se refiere al año 1779, en época
 de paz) compramos los cueros que oy a lo sumo
 valen de 6 a 7 rrs..." (4)

Es obvio que estos precios deben tomarse como estimativos, pues como ya adelantamos, faltan por ahora las fuentes para un estudio completo a partir de series seguras. Además sabemos que en épocas

normales, los precios varían de acuerdo a la llegada o no de muchos navios, a las cantidades que se pongan en venta, a la época del año, etc.

212. Las "faenas" orientales

Ya adelantamos que en algunas zonas de la Banda Oriental, y parte del territorio de las actuales provincias de Corrientes y Misiones, había gran abundancia de ganado alzado, que probablemente fue en su parte del que perteneció a las inmensas estancias jesuíticas. Sabemos que éstas, una vez expulsada la orden de los dominios de América, entraron en rápida decadencia, perdiéndose casi completamente los frutos de la excepcional organización del trabajo ideada por los padres de la Compañía de Jesús.

Estas cantidades de ganado alzado fueron presa de cuanto aventurero quisiera o pudiera apropiárselas. Las protestas, no muy desinteresadas por cierto, del entonces Administrador General de Los Pueblos de Misiones, fueron desestimadas ante la destacada posición que ocupaban algunos de los comerciantes que se relacionaban con los ~~af~~ ganaderos y que eran los beneficiarios últimos de estas operaciones.

Verdaderas "bandas" de gauchos, ya sea dentro de la ley, es decir en las faenas auspiciadas por la Administración, o en los bordes mismos de la acción ilícita, recorren los campos de la Banda Oriental faenando cantidades fabulosas de animales. Un ejemplo nos ilustra acerca del número posible de estas verdaderas carnicerías:

"Noticia individual de las tropas que se

allan del otro lado del Rio Negro faenando	
cueros pertenecientes al pueblo de Yapeyú	
Dn. Domingo Igarzabal y Dn. Antonio Pereyra...	
Suma total de los cueros	
Del pueblo de Yapeyu	92.191
De Dn. Antonio Pereyra	23.283
De Dn. Domingo Igarzabal	8.404
De Serafin Oneiz	174
De Andres Olibeira	138
Allados en el campo	300
De Dn. Franco. Farruco	480
129.970 "	

Entre los más importantes "faeneros" sobresalen los nombres de Antonio Pereyra, Domingo de Igarzabal, Francisco Rodriguez (a) "Farruco", etc. Es interesante destacar la íntima ligazón que existe entre algunos de estos hombres y los grandes comerciantes de Montevideo, que debían amparar y propiciar este tipo de "cacerías". Por ejemplo es fácil comprobar que la mayor parte de los cueros que envía a la península Juan Pedro de Aguirre, el mayor embarcador en estos años (ver lista adjunta), son cueros "orejanos", es decir que se trata de cueros de animales sin marcar. Debemos suponer que gracias a las relaciones que Aguirre mantiene con algunos individuos, entre los que se encontraba Juan Francisco Garcia de Zufiga, socio a su vez de Lazacano el Administrador General

de los Pueblos, gran parte de esos cueros provenían de las faenas misioneras (6).

Es necesario destacar un hecho importante con respecto a los cueros ~~afinados~~, y es el de las especiales condiciones de comercialización que tendrían estas ingentes cantidades de pieles, pues es evidente que el precio de estas se regularía en forma harto especial dado la magnitud de cueros que se manejaban y las condiciones semiclandestinas de la "caza".

Pensamos que esta situación fue aprovechada por los grandes comerciantes montevidéanos, especialmente el ya citado Juan P. de Aguirre, y Juan de Echenique, y por algunos poderosos comerciantes porteños, o ~~afinados~~ en la capital. dado que, por ejemplo en 1780, son varios los comerciantes de Buenos Aires que envían dinero a Montevideo "...para la compra de cueros...".

2.3. Los "mercachifles"

Las pulperías formaban parte esencial de todo el sistema de comercialización y circulación de mercancías en su peldaño más humilde. Sabemos que junto a las pulperías establecidas, se encontraban las pulperías "volantes", constituidas por una pequeña carreta o carretilla con la que un pobre mercader recorre la campaña vendiendo o mejor dicho intercambiando los más variados productos. Estos pulperos eran los llamados "mercachifles" por las autoridades y los propietarios de campos que no los apreciaban mucho; en el Bando de Dn. Diego de Salas podemos leer bastante sobre las actividades de estos pequeños comerciantes:

3º Itt. - Que todos los Mercachifles particularmente Extranjeros que handen en las campañas se retiren de ellas en el termino de un mes...y los que tuvieren Pulperías dispersas por los Campos se trasladen dho. termino al recinto de la Población de la Parroquia ó Capilla de cada Partido...pues su dispresion en las campañas sirve de fomento a los robos de Ganimados y el Contrabando.

4º.-Y para impedir la perjudicial libertad con que se tiene comprendido que dhos. pulperos Cambalachean sus efectos por Cueros Grasa y Sebo con personas que no son capaces de manejar estas Especies ni tienen Haciendas qe. se le produzcan, fomentando por esta razon los robos de ganados, ordeno y mando que desde este en adelante no puedan hacer estos Cambalaches y cambios cog persona alguna..."(7)

Como vemos los pulperos recorren la campaña cambiando a los paisanos, y habitantes en general, los productos más esenciales para éstos, como lo eran la yerba, el aguardiente, el tabaco, etc, por cueros, grasa y otros productos de campo.

Es evidente que este tipo de comercialización ataca las pretensiones de propiedad de los poderosos, en una época en que es más importante la posesión del ganado que la tierra misma, y por eso

es que fueron reiteradamente combatidos los "mercachifles", tenemos varios ejemplos de entre los que elejimos uno al azar:

"En el partido del Arrecife Jurisdiccion de la Ciudad Capital de Buenos Aires... yo Dn. Luis Quintana Alcalde de la Santa Hermandad...halandome informado que en el partido de las Fontezuelas se estan cometiendo varios excesos en los Ganados extrayendo sebo, corambre y grasa y bendiendo a personas que se se hegercitan en este pernicioso trato...teniendo noticia que caminaban para la Ciudad dos carretas cargadas de cueros hize comparacer ante mi al conductor...(que)respondió que los cueros sebo y grasa eran de Antonio Lopez, pulpero residente en el partido de las Fontezuelas... ..hize comparecer ante mia al mencionado pulpero Antonio Lopez a quien pregunté que de donde o como habia adquirido aquellos cueros sebo y grasa, respondió que los habia comprado a varios vezinos de las Fontezuelas por efectos de su palperia... ..y estos (los vecinos) segun parece no tienen ganados para hacer cueros y los que tengan alguna corta partida de ganado bacuno, no pueden segun y conforme esta mandado hacer cueros orejano..."(8)

Las reiteraciones en la prohibición de comerciar que pesaba sobre "los mercachifles" son una excelente prueba que estas prohibiciones no tuvieron en general el efecto ~~efectuado~~ esperado.

De esta forma una gran cantidad de pequeños comerciantes llegaría a las ciudades y poblados con cargas de cueros, que serían luego vendidas a los comerciantes a acopiadores.

3.3. Los acopiadores

Como hemos visto los cueros confluyen hacia Buenos Aires y Montevideo desde los más variados puntos de la ~~campana~~ campaña litoral, y por medio de distintos sistemas de comercialización.

Una vez en la capital, o en la ciudad oriental, es el acopiador quien tiene el papel principal para enviar los cueros hacia la península, dado que éste tiene las conexiones indispensables con comerciantes españoles, capitanes de buques, etc., y posee el dinero necesario, ya sea para el acarreo y fletes, como para el pago de los diversos impuestos coloniales. Los acopiadores tienen en sus ~~manos~~ manos la mayor parte del comercio de cueros, y comprobamos que en nuestro período los más grandes embarcadores, casi todos ellos acopiadores, embarca el 50 % por ciento del total de los cueros, a pesar de no ser más que el 10 % del total de embarcadores.

Unos estudiosos uruguayos nos describen de esta forma el papel de los acopiadores: "El barraquero, fuera o no exportador, tenía el dominio del mercado interior. Ligado al acopiador de las villas, los abastecedores de las localidades del interior y a los

hacendados, fincaba su provecho principalmente en la posibilidad de adquirir los cueros al precio más bajo y venderlos al más alto posible. Los grandes hacendados y los de las regiones próximas traían los cueros a Montevideo. El pequeño hacendado solía vender los cueros y sebo al gran estanciero o al pulpero..."(9).

De esta forma en las ciudades de Montevideo y Buenos Aires, grandes cantidades de cueros se apilaban en los innumerables "huecos" con que contaban por entonces las calles de las ciudades citadas. En los momentos en que por alguna razón, por ejemplo la guerra, se detenía el movimiento comercial normal, los cueros podían deteriorarse rápidamente pues eran atacados por la polilla, sin que surtiere efecto los variados productos con los que se intentó atacar durante toda la época colonial al nocivo insecto.

Indudablemente son los acopiadores los que forman el último eslabón antes de que los cueros sean embarcados para la península. Esto no quita que hubiese quienes sin ser acopiadores exportasen cueros. Sabemos que hay infinidad de casos de pequeños embarcadores, ya sean estos comerciantes de poca monta, medianos estancieros o capitanes de buques catalanes, pero es indudable que la gran mayoría de los cueros que salen desde el Río de la Plata, han sido embarcados por los acopiadores. (Ver lista adjunta)

La inversa es también posible, o sea hay casos de acopiadores que no son exportadores, pero este ejemplo es ya más raro, indudablemente la condición de acopiador iba unida a la de exportador, por razones absolutamente obvias.

3. DEL RIO DE LA PLATA A LA PENINSULA

3.1. Los años de paz

Una vez en Buenos Aires o Montevideo, las partidas de cueros, deben esperar el momento propicio para tomar el camino de la metrópoli. Desde Buenos Aires, los cueros eran embarcados en alguna de las numerosas lanchas, que hacían el viaje entre la capital virreinal y la ciudad de San Felipe de Montevideo, (hemos rastreado más de treinta en este período, y sabemos además que esa es la cifra que da Alvear para la época (10)).

Estas lanchas una vez llegadas a Montevideo, debían esperar su turno para atracar cerca del navío y comenzar a descargar los cueros en las ventruosas bodegas. Generalmente el transporte de los cueros hasta el costado del buque corre, como era lógico suponer, por cuenta del fletador, quien debe entonces pagar los gastos que ocasionan esos viajes; tenemos un ejemplo de éste en un contrato de la época:

"2º. Que yo el fletador me obligo a poner al costado de dha. fragata los expresados dos mil cueros en el termino expresado, siendo la obligacion del dueño que recibe el cargo el avisarme en tiempo avil para remitirlos de esta de Buenos Ayres a la bahía de Montevideo." (11)

Una vez embarcados se debía esperar a que la carga del buques estuviese completada para que éste emprendiese el retorno hacia España. Sabemos que la mayor parte de la carga de los buques mercan-

tes, estaba compuesta por cueros, aunque cortas cantidades de sebo, grasa, cacao, cascarilla y cobre podían acompañar a los cueros; algunos ejemplos tomados casi al azar, nos ilustran este hecho:

fragata "El Principe San Lorenzo" tonelaje 506 $\frac{1}{6}$

carga principal: 42.852 cueros
125 quintales cobre

fragata "Nuestra Señora de Monserrate" tonelaje: 200

carga principal: 17.298 cueros
1.512 arrobas de cacao
37 marquetas de sebo

Ahora bien: de qué forma se contrataban las cargas de cueros para los buques? En general en esta época tenemos varios tipos principales de operaciones: a) se contrataba desde España a nombre de un consignatario radicado en Buenos Aires o Montevideo; b) la contratación de la carga se realiza en el mismo Río de la Plata a nombre de alguno de los grandes acopiadores rioplatenses; c) se contratan pequeñas cargas a nombre del capitán o maestro de la nave.

a) En este caso una de los grandes comerciantes españoles en frutos coloniales, como podían ser la casa de Cambiara, Antonio Miguel y Folrch, la casa de Ustariz, Juan Francisco de Vea Murgía, Francisco de Sierra, Blas Antonio Benito Ximenez, todos de Cadiz, el gallego Geronimo Hijosa, o los catalanes Tomás Limona y Cia., Felix Prout-Mateo Civil, Antonio Caralt y Andreu, etc. Estos ponen sus barcos o cen

//trataban con algun naviero gaditano o catalan el fletamiento de su navío para hacer el viaje de ida cargado de mercancías y la vuelta con la consabida carga de cueros y otros frutos coloniales.

b) Este tipo de contratación no se opone a la anterior sino que generalmente se integra con ésta. En el caso que tratamos alguno de los grandes acopiadores rioplatenses (ver lista de embarcadores adjunta), se ocupa de embarcar los cueros que van consignados a nombre del comerciante de América, para ser entregados en España a alguno de los grandes negociadores que hemos citado anteriormente. La diferencia fundamental que parece surgir entre los dos tipos de contrataciones, es que en uno de los casos la carga va consignada a nombre del comerciante metropolitano y en el otro a nombre del comerciante rioplatense; suponemos que aunque generalmente los cueros terminasen en manos de los comerciantes españoles debería haber una diferencia de ganancia bastante apreciable entre los dos casos.

c) En este caso, se trata del embarque de pequeñas cantidades de cueros, generalmente de 2.000 a 5.000 unidades, que son embarcadas por el mismo patron o capitán del buque, quien puede o no consignar la carga. Lo habitual es que no consigne la carga, ya que ésta va en su propio barco o en el que él es capitán o maestro. En esta situación se encuentran la mayor parte de los embarques realizados por los patrones de las generalmente humildes "barcas" catalanas, quienes embarcan siempre cortas partidas de cueros con destino a Barcelona. La mayor parte de estos embarques se realiza, por razones obvias, desde el puerto de Montevideo y no desde la vecina ciudad de Buenos

Aires. (b)

3.2. Los años de guerra

En otra parte de este mismo trabajo, hemos visto ya cuales fueron las formas de operar del comercio rioplatense durante la guerra. Es decir hemos descrito como gracias a los permisos otorgados por la corona a comerciantes metropolitanos, éstos pudieron traficar por intermedio de los navieros y comerciantes portugueses.

Sabemos que la mayor parte de los cueros, que en épocas normales entraba en los puertos españoles, no era consumido por el mercado interno, sino que eran re-exportados a su vez por los comerciantes hispanos hacia otros mercados, donde privarían Inglaterra, Francia y algunas ciudades comerciales italianas y alemanas. Algunas fuentes nos hablan de este fenómeno:

"...otros muchos daños que amenazan a esta especie (los cueros) hasta su benta difici. tambien en las presentes ocurrencias por no tener salida para los Reynos Extranjeros. De modo que assi aun que al arribo de Cadiz...corriese un precio que sopostase los gastos la dilación del expendio, pues por lo interior del Reyno es corto el consumo..."(12)

Esto facilitó enormemente la tarea durante los años, en que a causa de la guerra fue necesario recurrir a los portugueses. Es muy probable que las partidas de cueros llegadas a Lisboa, fuesen directamen-

~~te hacia los grandes centros consumidores de ese producto.~~
 La guerra permitió también, que algunos comerciantes porteños, que sin ser ellos mismos poseedores de algunos de los codiciados permisos, consiguieran en este momento un permiso transitorio para comerciar por intermedio de las naves portuguesas que pululaban en el estuario.

Dos de los más grandes cargadores porteños Domingo Belgrano Perez y José Isidro Balbastro, aprovechan la ocasión y los vemos embarcando partidas de cueros en los buques portugueses "San Pedro Alcántara" y "Nuestra Señora del Carmen", a nombre de sus "socios" españoles Pedro Valeriano Bouvi, y Blas Benito Ximenez respectivamente.

Años después cuando la guerra vuelva a aduñerarse de los mares, y se interrumpa nuevamente la comunicación comercial con la metrópoli, va a ser difícil que todos estos hombres olviden las conexiones que establecieron y las facilidades que pudieron gozar gracias a este liberal sistema comercial. Una vez más entonces, será necesario que la propia corona transgreda los lineamientos del Reglamento de Comercio Libre de 1778.

4. RITMO DE LAS SALIDAS EN EL PERIODO

Hasta ahora las únicas cifras que se poseían sobre embarques de cueros para la época eran las de Levene quien consideraba que "Hasta la época en que se dictaron los Reglamentos del comercio libre (1778), la exportación anual de cueros se calculaba en ciento cincuenta mil, a partir de esa fecha subió rápidamente hasta ochocientos mil, y después de la Paz de Versalles (1763), se exportaba anual-

~~//mente un millon cuatrocientos mil cueros"(13).~~

~~Como Levene no cita sus fuentes debemos suponer que las cifras son estimativas, y en general fueron aceptadas salvo por Coni, que como dice Julio Cesar Gonzalez, refuta a Levene sin decirlo (14). En efecto en su "Historia de las vaquerías en el Río de la Plata", niega la posibilidad de que "...los rodeos se hayan reproducido en tal cantidad como para permitir una exportación anual a fines de siglo de un millon de cueros..."(15)~~

~~Con las cifras a la vista podemos decir que la realidad se encuentra entre ambas posiciones, ya que si bien en calculo de Levene parece aumentado, Coni no tomó en cuenta las posibilidades de los inmensos campos de la Banda Oriental, donde como ya hemos visto, los "faeneros" recogían cantidades fabulosas de cueros.~~

~~Las cifras que siguen, nos muestran la forma en que evolucionan las salidas. Vemos además que la Banda Oriental parece proveer cantidades más elevadas de cueros que la campaña litoral, aunque es de suponer que con el correr de los años las proporciones han de sufrir muchos altibajos.~~

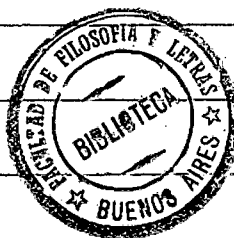
~~Tampoco debe sorprendernos la elevada cifra total que nos da el año 1783, pues se ve que posteriormente y una vez que ha salido el "stock" acumulado en los años de guerra, las cifras retoman un ritmo más normalizado.~~

~~Cuando decimos ritmo más "normalizado", queremos decir que a nuestro entender las cifras totales promedio para los años que seguirán a nuestro período habría que ubicarlas alrededor de los ochocientos mil cueros anuales y aún es probable que esta cifra sea menor; con la cual estaríamos lejos de las cifras imaginadas por Levene y cri-~~

~~ticadas a posteriori por Coni, aunque tambien estaríamos lejos de las cifras que Sete Último supone para el período.~~

Cantidades de cueros salidas desde Buenos Aires y Montevideo

	BA	MONT	TOT
1779			
1779	240.409	-	240.409
1780	73.784	176.110	249.894
1781	35.111	56.978	92.089
1782	60.491	92.279	152.770
1783	484.060	585.518	1.069.578
1784	364.152	298.376	660.528



NOTAS

- 1) Esta es la tesis de Clarence Haring.
- 2) Los datos en Burgin, Miron, Aspectos Económicos del Federalismo Argentino, Hachette, Buenos Aires, 1960, p.65
- 3) Es obvio que en la misma Banda Oriental no todas las zonas se encontraban en la misma situación, pues había zona de relativa antigüedad en su colonización.
- 4) AGN-IX-30-9-5, exp.189
- 5) AGN-IX-30-9-7
- 6) Como puede verse por las cuetas de la negociación entre García de Zuñiga y Lazcano en AGN-IX-30-9-4.
- 7) El bando publicado en Documentos para la Historia del Virreinato del Río de la Plata, tomo I, Cia. Sudamericana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1912, pp.26-27.
- 8) AGN-IX-30-9-3
- 10) La cita de Alvear en Wedovoy, Enrique, "Estudio Preliminar", incluido en Laverden, Manuel Jose de, Nuevo aspecto del comercio en el Río de la Plata, Ragigal, Buenos Aires, 1955, p.16
- 11) AGN-IX-33-2-3
- 12) AGN-IX-30-9-5, exp.189
- 13) Levene, Ricardo, po, cit., p.73
- 14) Vease la fuente comentada por Gonzalez en el Anuario de Historia Argentina, número volumen II, año 1940.
- 15) Coni, Emilio, Historia de las vaquerías en el Río de la Plata 1555-1750, Devenir, Buenos Aires, 1956, pp.62-63

- a) ~~Es necesario destacar que existe una gran diferencia entre la llamada costumbre del comercio, es decir que los cueros se vendan por "pesadas" de 35 libras y el sistema fiscal, ya que en éste los cueros son aforados por unidad y no por su peso.~~
- b) ~~Las razones para esta preferencia por el puerto de Montevideo, están directamente relacionadas con la mayor profundidad de los canales del puerto oriental frente a la conocida mediocridad de nuestro puerto, cf. Lavarden, Manuel José de, op.cit.~~

EMBARCADORES DE CUERO DESDE BUENOS AIRES 1779-1784

José Gonzalez de Bolaños	106.358 unidades
Isidro José Balbastro	72.353
Miguel Monfort	52.532
Domingo Belgrano Perez	51.484
Felipe Arguibel	50.239
Francisco Ignacio de Ugarte	49.123
Francisco Garcia de Gazeta	49.070
Esacalada Hnos.	38.527
Agustin Casimiro de Aguirre	36.277
Agustin Wright	32.299
Juan De Costa	30.659
Manuel de Basavilbaso	28.916
Isidro Enriquez de la Peña	27.677
Domingo Estebal Linch	24.228
Antonio Garcia Lopez	24.590
Esteban De Elzaurdi	21.239
Tomás de Balenzategui	20.290
Francisco Antonio de Olarriaga	19.871
Bernardo Sancho de Larrea	18.619
Joaquin Fornells	15.331
Fernando de Orueta	14.833
Manuel Margarit	14.367
Ignacio de Ezcurra	13.240
Josef Botet	13.166
Miguel de Azcuenaga	12.972

Bernardo Gergorio de las Heras	12.444
José Antonio de Lezica	12.171
Miguel de Zubiría	12.125
José Antonio de Lazcano	11.077
Miguel del Cerro Saenz	11.551
Josef de Murguiondo	11.571
Manuel Joaquin de Zapiola	11.707
Luis de Sabatini	10.271
Francisco Moreno de Texada	10.491
Josef de Uruzmendi	10.770
Roque Sanchez	10.948
Lucas Ignacio Fernandez	9.278
Juan Baudrix	8.413
Manuel Antonio Barquin	8.266
Alejandro Diaz Favanera	7.854
Agustin Antonio de Lazcano	7.450
Ventura Miguel Marcó del Pont	6.656
Qirze Pujato	5.320

Nota: se anotan en esta lista los embarcadores de más de 5.000 unidades en el curso de los años de nuestro período.

EMBARCADORES DE CUEROS DESDE MONTEVIDEO 1781-1784

Juan Pedro de Aguirre	229.699 unidades
Juan de Echenique	87.808
Francisco Garcia de Gazeta	42.279
José Gonzalez de Bolaños	31.558
Juan Antonio de Lazcano	41.061
Julian de Ugarte	29.800
Manuel Diago	24.047
Gabriel Antonio de Muerga	20.646
Melchor de Viana	19.220
Joaquin de Larraguibel	17.683
Tomás de Atalay	16.000
Luis Antonio Gonzalez	15.846
Juan Da Costa	13.918
Nicolas Lacort y Buget	13.100
Manuel Solsona	12.940
Miguel Garcia Bustamante	11.226
Francisco Ignacio de Ugarte	10.900
José de Beristain	9.554
Antonio Preyra	8.480
Juan Blanco y Flaquer	8.250
José Antonio de Miguelperizena	8.200
Andrés de Begoña	8.000
Juan Antonio de Lezica	8.000
Francisco Antonio de Olarriaga	7.710
Lucas Ignacio Fernandez	7.288

Juan Bautista Montells	7.100
Juan de Arrospide	6.590
Isidro José Balbastro	6.500
Francisco Medina	6.485
Ramon Ximenez	5.415
Francisco Martinez	5.224
Juan Bautista de Otamendi	5.200
Tomás Antonio de Obiol	5.000
Rafael Sanchez Luarca	5.000

Nota; se anotan al igual que en los embarcadores desde la capital virreinal, solamente aquellos que hayan sobrepasado las 5.000 muidas durante el lapso, en este caso menor dado que no tenemos fuentes anteriores a 1781, para discriminar el embarque personal.

LISTA GENERAL DE EMBARCADORES DE CUEROS DESDE BUENOS AIRES
(1779-1784) Y MONTEVIDEO (1781-1784):

a) más de 100.000 unidades:

Juan Pedro de Aguirre	229.699
José González de Bolaños	137.916

b) de 50.000 a 99.000 unidades

Francisco Garcia de Gazeta	91.349
Juan de Echenique	87.807
Isidro José Balbastro	78.853
Francisco Ignacio de Ugarte	60.023
Domingo Belgrano Perez	55.484
Miguel Monfort	52.532
Juan Antonio de Lazcano	52.138
Felipe Arguibel	50.239

c) de 20.000 a 49.000 unidades

Juan Da Costa	44.577
Escalada Hnos.	41.153
Agustín Casimiro de Aguirre	37.277
Agustín Wright	32.299
Isidro Enriquez de la Peña	31.077
Julian de Ugarte	29.800
Manuel de Basavilbaso	28.916

Francisco Antonio de Olarriaga	27.581
Antonio Garcia Lopez	24.590
Domingo Esteban Linch	24.428
Manuel Diago	24.047
Manuel Antonio de Elzaurdi	21.239
Gabriel Antonio de Murga	20.646
Tomás de Balenzategui	20.290
Juan Antonio de Lezica	20.171
d) de 10.000 hasta 19.999 unidades	
Bernardo Sancho de Larrea	19.999
Melchor de Viana	19.220
Manuel Margarit	17.868
Joaquin de Larraguibel	17.683
Lucas Ignacio Fernandez	16.566
Tomás de Atalay	16.000
Luis Antonio Gutierrez	15.846
Joaquin Fornells	15.331
Fernando de Orueta	14.833
Manuel Jeaquin de Zapiola	14.311
Josfe de Urruzmendi	13.303
Ignacio de Ezcurra	13.240
Josef Botet	13.166
Nicolas Lacort y Buget	13.100
Migeul de Azcuenaga	12.972
Manuel Solsona	12.940

Bernardo Gregorio de las Heras	12.444
Miguel de Zúbirfa	12.125
Josef de Murguiondo	11.571
Manuel del Cerro Saenz	11.551
Miguel Garcia Bustamante	11.226
Roque Sanchez	10.984
Francisco Moreno de Texada	10.491
Lusi de Sabatini	10.271 X N

e) de 5.000 a 9.999 unidades

José De Beristain	9.554
Antonio Pereyra	8.480
Juan Baudrix	8.413
Manuel Antonio Barquin	8.266
Juan Blanco y Flaquer	8.250
José Antonio de Miguelperizena	8.200
Andrés de Begofia	8.000
Alejandro Diaz Favanera	7.854
Antonio de Lazcano	7.450
Saturnino Saraza	7.414
Juan Bautista Montells	7.100
Ventura Marcó del Pont	6.656
Jaun de Arrospide	6.590 X N
Francisco Medina	6.485
Ramon Xamenez	5.415
Quirze Pujato	5.320

Francisco Martinez	5.224
Juan Bautista de Otamendi	5.200
Tomás Antonio de Obiol	5.000
Rafael Sanchez Luerca	5.000

