

El agotamiento del arreglo comercial hispánico en el Atlántico: el comercio rioplatense desde la óptica gaditana, 1788-1815

Luis Aguirre
Freie Universität Berlin/FE UNAM

Simposio: Nueva historia económica de las economías pre-capitalistas: regiones de América en los siglos XVIII y XIX

Resumen

La ponencia tiene como objetivo presentar una fuente no aprovechada hasta el momento para el estudio del comercio rioplatense alrededor del final de la época colonial. Así también se busca dibujar algunas líneas de comparación e interrelación con otros estudios ya conocidos. *La Vigía del Puerto de Cádiz* es una fuente fuera de la administración gubernamental, pero que gozaba de exclusividad por *Privilegio Real* para detallar los movimientos de embarcaciones en dicho puerto. En líneas generales, la publicación detallaba las salidas y entradas de buques mercantes, con énfasis en el comercio imperial trasatlántico. Con una frecuencia semanal y diaria, era un instrumento valioso para la comunidad mercantil de esta plaza. El nivel de detalle y su contenido, paralelo a la contabilidad oficial, posibilita formular nuevas preguntas, incrementar el nivel de detalle, y reformular hipótesis para complementar y repensar el análisis de la producción historiográfica existente.

Palabras clave: Comercio rioplatense, Puerto de Cádiz, Parte Oficial de la Vigía de Cádiz.

Introducción

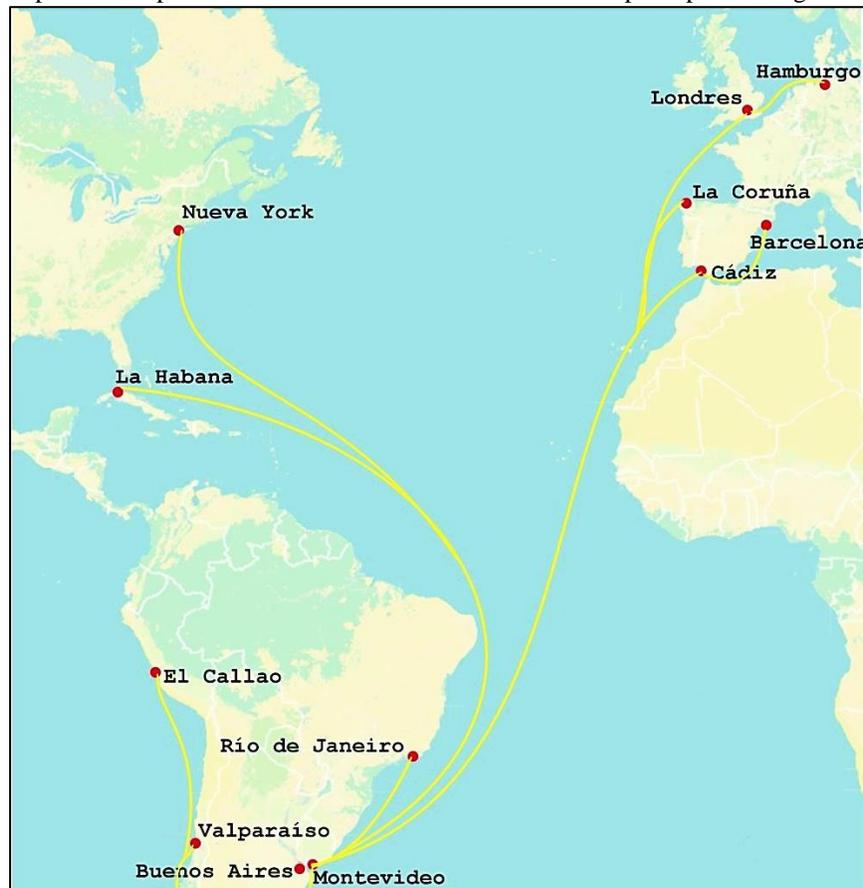
La segunda mitad del siglo XVIII representó para la región rioplatense el estallido de un crecimiento nunca antes visto. La conjunción de factores internos y externos, tanto políticos como económicos, posibilitaron que las ciudades-puertos rioplatenses dejaran atrás la condición de relativo rezago dentro del arreglo imperial hispánico. El comercio fue uno de los factores más importantes para el despegue del llamado *Complejo portuario rioplatense*.¹ La gradual y vigilada apertura en el rígido, pero poroso, sistema comercial imperial fue la base para una integración mayor y más compleja en la economía atlántica, sobre todo ante el casi constante estado bélico metropolitano.² Para inicios del siglo XIX

¹ El *Complejo Portuario Rioplatense* se componía de los puertos de Buenos Aires, Colonia y Montevideo, resultando que el primero estructuraba los intercambios y la distribución al interior del Virreinato del Plata; mientras que Colonia era el vínculo con el espacio atlántico controlado por portugueses e ingleses; y finalmente Montevideo se limitó, en principio, a ser el puerto práctico de llegada y salida por soportar naves de mayor calado. Véase Jumar, *Le commerce atlantique*, 2000.

² Los principales cambios formales en el sistema comercial imperial comienzan desde 1720 con el “Proyecto de Flotas y Galeones”, pero realmente fue en la segunda mitad del siglo que se observó una tendencia a una “liberalización”. El comienzo fue la apertura con Barlovento en 1765 y pequeñas ampliaciones en los años siguientes, seguido por el hito de la promulgación del “Libre Comercio” de 1778, con Buenos Aires y

existía una gran variedad de puertos con intercambio directo con el *Complejo rioplatense* en ambas orillas del Atlántico, ya fuera en los dominios hispanos o fuera de ellos, como lo muestra el mapa 1.

Mapa 1. Principales rutas mercantiles del Río de la Plata a principios del siglo XIX



Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, Cádiz mantuvo una hegemonía heredada de su condición monopólica desde que sustituyó a Sevilla como cabecera comercial de ultramar en la segunda década del siglo XVIII. A nivel imperial, Cádiz concentró el 76% de las exportaciones de España hacia América entre 1778 y 1796,³ y prácticamente el mismo nivel, 77%, para el periodo 1797-1820.⁴ En las importaciones la concentración fue mayor, 84% entre 1778 y 1796,⁵ y 91% si miramos solamente los envíos de metales preciosos para el mismo periodo.⁶

Montevideo incluidos, y el “comercio con bandera neutral” en 1781. Para finalizar el siglo, en 1795 se practicó el comercio con colonias extranjeras por “vía de ensayo”, mientras que para 1797 se permitió el comercio con países neutrales. Formalmente este comercio fue anulado durante la Paz de Amiens, pero en realidad nunca dejó de practicarse y se retomó al comenzar de nuevo el enfrentamiento bélico en 1804.

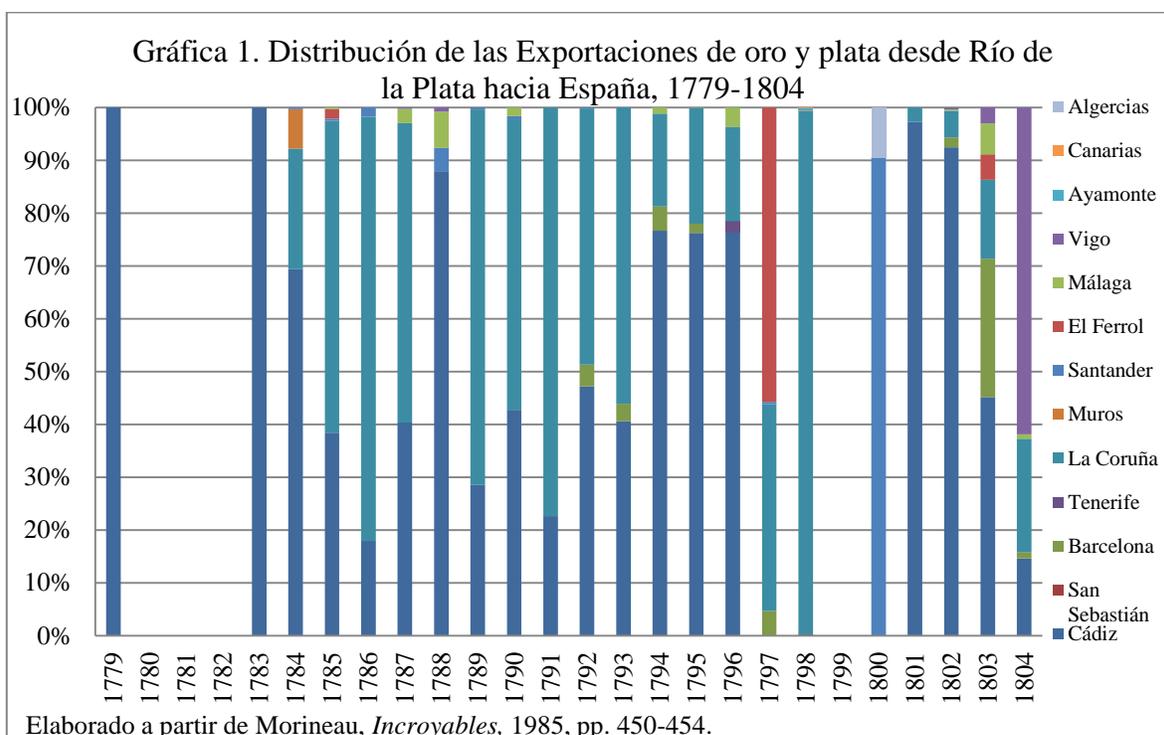
³ Fischer, “El impacto del comercio”, 1987, p. 30.

⁴ Fischer, *Trade, War*, 1992, pp. 88-89.

⁵ Fischer, “El impacto del comercio”, 1987, p. 30.

⁶ . Morineau, *Incroyables gazettes*, 1985, pp. 450-454. Es de resaltar que Morineau utiliza fuentes fuera de la administración gubernamental para su estudio, en este caso la *Gaceta de Madrid* y el *Telégrafo Mercantil*.

La relación Cádiz-Río de la Plata se puede revisar someramente al observar que de las exportaciones de Cádiz hacia América entre 1778 y 1796 el 11% fue destinado a los puertos rioplatenses, mientras que en la contrapartida el porcentaje fue de 12%. La concentración no es tan abrumante vista desde las exportaciones rioplatenses de metales hacia España, las cuales respondían por la mayor parte de las exportaciones de la región.⁷ La participación de Cádiz en este rubro es volátil y en promedio menor que en el resto de puertos hispanoamericanos como lo muestra la gráfica 1, seguido muy de cerca por La Coruña.⁸ Sin embargo, es posible sostener el papel protagónico de Cádiz en el comercio rioplatense aunque la concentración no sea tan marcada como a nivel imperial. Por ejemplo, para el quinquenio 1792-1796 el 60% de las importaciones rioplatenses tenían su origen en Cádiz,⁹ y si miramos sólo los bienes extranjeros importados, Cádiz responde por el 87% de ellos.¹⁰



Con este rápido recorrido de las líneas comerciales generales, y retomando la importancia del entorno bélico y la descomposición del pacto colonial-imperial hispánico a inicios del siglo XIX, es posible plantearse la pregunta: ¿cuál fue su resultado específico para el

⁷ Por estudios aislados podemos observar que en el trienio de 1787 a 1789 el 95% de las exportaciones se componían de metales preciosos (véase Belloto, “Espanha e o Vice-Reinado”, 1996, pp. 62-63), mientras que para 1796 respondían por un 80% (véase Halperín, *Revolución y Guerra*, 2002, p.74).

⁸ La vía Río de la Plata-La Coruña tenía sus antecedentes desde la instauración de los correos de ultramar desde mediados de la década de 1760, así se explica el auge que cobró ante la liberalización de los intercambios entre ambas orillas del Atlántico. Álvarez, “El comercio gallego”, 1987, pp. 165- 175.

⁹ Silva, *El comercio entre España*, 1993, p. 32.

¹⁰ Silva, *El comercio entre España*, 1993, p. 48

comercio del Río de la Plata con Cádiz? La pregunta resulta nada novedosa, sin embargo, las líneas contemporáneas en la investigación se han ido abriendo a nuevas fuentes y métodos, complementando así los estudios basados en los registros de los organismos administrativos oficiales. Las siguientes páginas tienen como objetivo presentar una nueva fuente, hasta el momento no explotada para el caso rioplatense, y plantear algunas líneas de integración y complementación con las investigaciones consolidadas en la historiografía contemporánea.

Presentación de la fuente

La reconstrucción de los datos del tráfico marítimo entre España y sus posesiones de Ultramar ha sido uno de los tópicos que más páginas ha ocupado en la historiografía económica colonial. Las investigaciones, en sus diversas temporalidades y regiones estudiadas, han tenido como núcleo los datos aportados por los organismos administrativos del aparato imperial. El Archivo General de Indias, en sus diversos ramos, ha constituido así el repositorio básico para obtener los datos que ayuden a reconstruir los intercambios imperiales. Otras investigaciones posteriores han optado por concentrar su óptica en casas mercantiles o incluso individuos, realizando así una pesquisa pormenorizada y pudiendo adentrarse en otro tipo de archivos, como son archivos notariales, crónicas de viaje o prensa de la época.¹¹ Es dentro de la prensa mercantil que encontramos la fuente que nos ocupa: *La Vigía de Cádiz*.¹²

Esta fuente se encuentra depositada en la *Biblioteca de Temas Gaditanos “Juvencio Maeztu”*, dependiente de la fundación *Obra Social Unicaja*, en la Ciudad de Cádiz.¹³ La colección fue donada por la Junta de Prácticos del Puerto en 1975, y después se completaron algunos años faltantes con fotocopias de los documentos que se encontraron en los *Archives Nationales* de París en los fondos “Affaires étrangères”.¹⁴ Se trata de una publicación, por periodos semanas y otros tantos de frecuencia diaria, que salía por la noche, y en un principio era una simple hoja repartida a sus suscriptores o vendida al público durante la mañana. Estaba enfocada en proveer información a los comerciantes de la plaza, informando sobre todo de las entradas, salidas y buques que se encontraban a la carga y en espera para salir a la travesía marítima.

¹¹ Muchas de las ideas aquí planteadas se retoman del trabajo del Dr. Mario Trujillo quien hace un tiempo me sugirió revisar esta fuente y adentrarme en su análisis: véase Trujillo, “El puerto de Cádiz”, 2005.

¹² Debido a las variaciones en su nombre, sobre todo ante los cambios de formato o periodicidad, al título se anteponen palabras como “Diario marítimo de”, “Parte Oficial de”, “Guías de”, etc. He optado por utilizar un nombre genérico que ayude a identificarla sin lugar a error.

¹³ Agradezco la ayuda de la Directora de la Biblioteca, Esperanza Salas por la ayuda para consultar la *Guía de Vigía* y la orientación para completar el trabajo de investigación.

¹⁴ Alfonso, “El Diario marítimo”, 2013, p. 423. Además de este repositorio francés, en España misma hay ejemplares de *La Vigía de Cádiz* en otros archivos, como en el *Archivo Histórico Nacional* de Madrid, en el fondo “Junta Central Suprema Gubernativa del Reino”; o en el *Archivo General de Indias* de Sevilla, en el fondo “Indiferente General” legajo 2255. Sin embargo en estos archivos sólo se encuentran algunos ejemplares sueltos que para nada pueden competir con el acervo contenido en el repositorio gaditano.

Resulta difícil fijar la fecha inicial de publicación de *La Vigía*, algunos estudios sobre la prensa gaditana la mencionan desde mediados del siglo XVIII, lo que la ubicaría entre las publicaciones periódicas pioneras de toda España.¹⁵ Lo que se puede sostener con seguridad es que, al menos en su formato semanal, existía ya en 1788, primer año del que se conservan ejemplares. El acervo de *La Vigía* abarca hasta 1936, sin embargo existen algunos vacíos importantes en la serie. Los años que se encuentran íntegros son los periodos 1789-1792, 1798-1811, 1813-1852 y 1891-1936. Además existen números sueltos de los años 1788, 1793, 1796 y 1812.¹⁶

La periodicidad tan extensa de esta publicación responde al Privilegio Real que gozaba. *La Vigía* fue una publicación de la Torre Tavira, nombrada así por su titular Don Aurelio Tavira, quien obtuvo la prerrogativa para su publicación y fue luego heredada por sus sucesores. Gracias a este Privilegio *La Vigía* pudo sobrevivir durante este largo periodo, a pesar de los vaivenes de la censura imperial a fines del siglo XVIII y principios del XIX.¹⁷ La información tan valiosa, pero restringida meramente al ámbito comercial y movimiento de buques, hizo posible salvar la censura de la época, y también salir adelante de la competencia con otras publicaciones mercantiles que intentaron disputar su Privilegio. A pesar de su elevado precio, al parecer sus suscriptores se mantuvieron fieles debido a la veracidad y rapidez de la información. Por la frecuencia de la publicación, diaria o semanal, es fácil suponer la gran importancia que tuvo para un puerto tan importante como Cádiz, tanto en el tráfico atlántico como para la conexión del Mediterráneo y del norte europeo.

A pesar de la periodicidad tan larga de *La Vigía*, en realidad son pocos los estudios que han explotado su contenido, tradicionalmente se ha dado prioridad a las fuentes “oficiales”. Sin embargo, las líneas de investigación se van abriendo cada vez más al uso de fuentes “alternativas”¹⁸ para complementar, y en la medida de lo posible, comparar magnitudes con los estudios clásicos.¹⁹ Ya en la última década del siglo pasado se advertía la utilidad de *La Vigía* como fuente para analizar el tráfico mercantil de Cádiz a fines del siglo XIX,²⁰ o también fue utilizada marginalmente para complementar investigación en otros archivos.²¹

¹⁵ Un recorrido orientado a dar pistas de la aparición de *La Vigía* se encuentra en Alfonso, “El Diario marítimo”, 2013, pp. 417-437.

¹⁶ Estos números sueltos fueron consultados por el horizonte temporal que tuvo la presente investigación: 1788-1814. A partir del año 1815 no hubo más intercambio directo reportado por *La Vigía* entre el Río de la Plata y el Puerto de Cádiz.

¹⁷ Alfonso, “El Diario marítimo”, 2013, pp. 420-422.

¹⁸ La denominación “fuentes alternativas” frente a las llamadas “oficiales” la recojo de Marina Alfonso, encontrándola apropiada para diferenciar, formalmente, los tipos de fuentes. Véase Alfonso, “El Diario marítimo”, 2013.

¹⁹ Para el periodo del que disponemos información, podemos mencionar las investigaciones clásicas y consolidadas, como son: García-Baquero, *Comercio y Guerras*, 1972; Fisher, “El impacto del Comercio”, 1987; Fisher, *Trade, War and Revolution*, 1992; Fisher, “The Imperial Response”, 1985; Morineau, *Incroyables gazettes*, 1985.

²⁰ Guillón, “Los partes oficiales”, (1890) 1995.

²¹ Piniella, *La empresa mercantil*, 1996.

En años más recientes la fuente ha cobrado importancia central en algunas investigaciones, enfocados en la historia económica, pero también en reconstrucciones climatológicas.²² Entre los trabajos de historia económica podemos comenzar por el artículo del Dr. Mario Trujillo,²³ en este trabajo se presenta la fuente, describiendo sus principales características, empatándolas con la importancia mercantil del puerto, y dibujando posibles líneas de investigación y análisis con la fuente. Él mismo enarbola unos ejercicios de contabilización y a análisis, dentro del mismo artículo, del tráfico gaditano con Veracruz a fines del periodo colonial, y de metales preciosos de toda Hispanoamérica en años coyunturales de inicios del siglo XIX. Por otro lado tenemos diversos artículos de la Dra. Marina Alfonso Mora que han explotado *La Vigía*, ya sea en un periodo restringido de tiempo,²⁴ dentro de un estudio más amplio del comercio en los tiempos de las revoluciones de independencia,²⁵ o centrado en una crítica de la fuente misma.²⁶ También existen estudios que utilizan los datos de *La Vigía* para la reconstrucción de flujos mercantiles del puerto en periodos específicos,²⁷ estudios de caso centrados compañías comerciales,²⁸ y finalmente las líneas de análisis han alcanzado la reconstrucción de la vida cotidiana y pulso de la ciudad.²⁹

Ahora bien, para presentar el contenido de la fuente es necesario aclarar que en este trabajo el horizonte temporal se acota a la vigencia del intercambio comercial del puerto de Cádiz con Río de la Plata, es decir 1788-1814.³⁰ La fecha de inicio corresponde al primer registro que se ha logrado rescatar de esta fuente,³¹ mientras que la fecha final obedece al último barco que cruzó el atlántico proveniente de Río de la Plata y llegó a Cádiz.³² Después de esa fecha no se encontraron registros de navíos hacia o desde ningún puerto rioplatense, es posible sostener con seguridad esta aseveración porque se sustenta en los resúmenes anuales publicados con mayor regularidad en la segunda década del siglo XIX, encontrando que el ciclo comercial estuvo empatado con los eventos políticos rioplatenses.³³

²² García, *El clima de Cádiz*, 2008.

²³ Trujillo, “El puerto de Cádiz”, 2005.

²⁴ Alfonso, “1828: El fin del libre comercio”, 2005. En este artículo se analiza el sexenio 1822-1828 como fin del libre comercio desde la óptica de Cádiz.

²⁵ Alfonso, “El tráfico marítimo”, 2010.

²⁶ Alfonso, “El Diario marítimo”, 2013.

²⁷ En la tesis de licenciatura de Javier Tejonero, (*El movimiento portuario*, 2002) se reconstruye el tráfico portuario en el año de 1803, mientras que en la tesis de doctorado del mismo autor (*Tejonero, El movimiento portuario*, 2015) el horizonte temporal va de 1800 a 1815.

²⁸ Gámez, *Luchar contra el mar*, 2008.

²⁹ Román, “El Cádiz de 1811”, 2008.

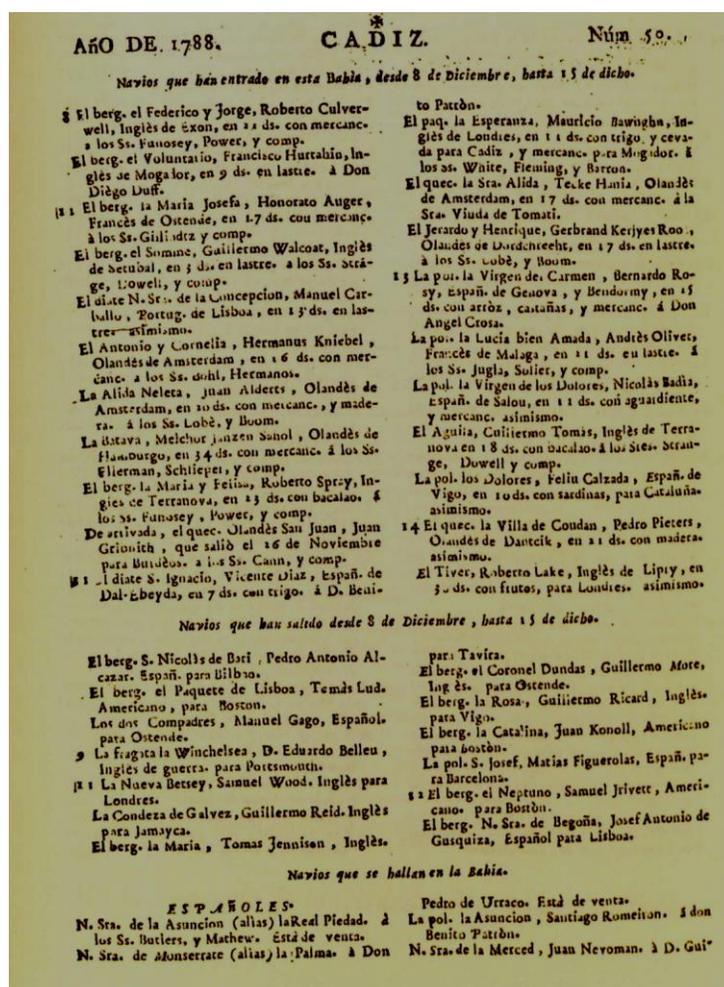
³⁰ El ya mencionado artículo de Marina Alfonso contiene un análisis de la fuente que cubre una mayor temporalidad, véase Alfonso, “El Diario marítimo”, 2013.

³¹ La semana 49 de 1788 es el primer registro ubicado de *La Vigía*, los originales se encuentran en los *Archives Nationales* de París. En la *Biblioteca de Temas Gaditanos* se encuentran los respaldos en fotocopias, iniciando su serie en originales en 1798.

³² Me refiero a la Fragata San Pablo, que llegó de Montevideo el 16 de octubre de 1814 en 60 días de viaje.

³³ Esta afirmación se relativiza en los trabajos de la Dra. Elsa Caula, ella encuentra que el comercio rioplatense con la Península continuó a través de Río de Janeiro, al menos para sus estudios de caso. Véase Caula, *Mercaderes de mar*, 2014.

Debemos tomar en cuenta que la fuente se publicó con dos periodicidades diferentes, la semanal y la diaria.³⁴ Los registros más antiguos son los de frecuencia semanal, a partir de 1806 comienza a publicarse en paralelo de forma diaria. Para la presente investigación se utilizó mayoritariamente los registros semanales, ya que además de ser los más antiguos son los que presentan menores vacíos de información.³⁵ Se utilizaron solamente los registros de frecuencia diaria para cubrir algunos vacíos de los semanales.³⁶ La publicación semanal se componía de una hoja impresa por los dos lados, encabezada por el año, número de semana, y al centro simplemente la palabra “Cádiz” con una sencilla Cruz de Malta. El encabezado sufrió modificaciones a lo largo del tiempo, se agregaron datos de la imprenta, se hacía alusión al “Real Privilegio”, y dependiendo de la publicación se agregaron las palabras “Diario”, “Guía”, “Parte” al título de “Vigía de Cádiz”.



Ejemplo de los primeros números semanales del *La Vigía*, 1788

³⁴ En la *Biblioteca de Temas Gaditanos* se conservan también algunas series de la publicación escrita a mano, sin embargo se tratan de series con bastantes vacíos y, obviamente resulta más práctico la consulta de los documentos con letra de imprenta, encontrando la misma información en ambos tipos.

³⁵ La publicación diaria dejó de publicarse en 1810, volviendo sólo al formato semanal, pero a partir de 1816 ambas frecuencias vuelven a correr en paralelo.

³⁶ Me refiero al segundo semestre de 1806, todo el año 1807, segundo semestre de 1808, y todo el años 1809.

Las secciones que interesan para este trabajo fueron las referentes a la entrada y salida de embarcaciones. Se iniciaba con la sección de entradas, delimitando las fechas de las que se componía la semana. Es de recalcar que las embarcaciones provenientes de América son las que tienen mayor detalle, ya que se menciona la mayoría de las veces el tipo de embarcación, su nacionalidad, se consigna el nombre del capitán o maestro y del consignatario, además del puerto americano de procedencia y los días de la travesía. Finalmente contienen la carga, pero solamente a nivel descriptivo, no se hace un recuento de las cantidades, simplemente se mencionan mercancías, en algunos casos se detalla la cantidad de metálico que traían, pero es un registro inconstante y es difícil utilizarlo para un cálculo constante.

La Vigía continua con los registros de las salidas, este es más escueto que las entradas, simplemente se ubica cada embarcación salida y puerto de destino, con el nombre del capitán o maestro, y muchas veces el nombre del armador. Después continúa la sección de “barcos que se encuentran en la bahía”, donde registraban las embarcaciones que estaban en el puerto y esperaban completar su registro para zarpar. Se clasificaban por nacionalidad, comenzando por los españoles y detallando el puerto de destino, el capitán, maestro y armador.³⁷ La sección continuaba con las embarcaciones de otras banderas simplemente numerándolas. Ocasionalmente había una pequeña sección de “barcos que abrieron registro” donde se publicitaba aquellos navíos disponibles para cargar mercancías a algún destino particular, pero esta información no es constante en el horizonte temporal.

En algunos ejemplares conservados, se encuentra un resumen del año anterior, sección que resultó de gran ayuda para corroborar el trabajo de revisión de los documentos. Lamentablemente la serie de resúmenes no se haya completa, se cuenta con resúmenes para los años 1791-1793, 1795, 1797, 1799 y 1801-1814. La serie de resúmenes continúa constante desde la segunda década de 1800, por eso es posible constatar que no hubo intercambio comercial directo entre Río de la Plata y Cádiz a partir de 1815.

Finalmente, había otras secciones menos interesantes para el trabajo: una titulada “Los vientos que soplaron” con detalles del tiempo y clima; así como la sección “Los cambios” donde numeraban las plazas financieras más importantes como Londres, Ámsterdam, Nueva York, París, pero al parecer los usuarios debían llenar los cambios a mano, prácticamente ninguno de los ejemplares tiene llena esta sección. En algunos ejemplares se coloca a pie de página algunas noticias importantes para el comercio, como por ejemplo algunos movimientos militares de embarcaciones en tiempos de guerra, o algún percance sufrido por alguna embarcación en el puerto.³⁸

³⁷ Esta sección es útil para localizar los armadores de los barcos que en los registros de salida no lo explicita, basta regresar a la semana anterior para buscar el navío y encontrar los nombres de los involucrados.

³⁸ Por ejemplo, en la semana 35 de 1803 se hace saber que la fragata española “La Purísima Concepción”, que estaba con destino a Montevideo, se quemó la noche del 22 de agosto. Otro ejemplo remarcable es el de la

CAMBIOS.

Génova. Liona. París.	Lisboa. Madrid. Sevilla.	Vales Reales. Descuento de Letras. Dicho de Pagares.
-----------------------------	--------------------------------	--

Cos. REAL PRIVILEGIO EXCLUSIVO DE S. M., A DON ANTONIO GARCÍA, ALFERE DE FRAGATA
 GRADUADO DE LA REAL ARMADA.

TOTAL DE LOS NAVIOS Y DEMAS EMBARCACIONES QUE HAN ENTRADO EN ESTA
bahía en todo el año próximo pasado de 1807.

Españoles de Europa incluidos 5 corsarios (*)	1202	(\$)	Americanos	102
De Veracruz	7	(\$)	Portugueses	209
De Veracruz y Puerto Cabello	1	(\$)	Dinamarqueses	14
De Honduras	1	(\$)	Hamburques	1
De la Harana, correo del Rey	1	(\$)	Jerosolimitanos	4
De Cuba	1	(\$)	Otomanos	17
De Puerto Rico	6	(\$)	Argelinos	2
De la Guayra	2	(\$)	Marroqueses	2
De Buenos-Ayres y Montevideo	3	(\$)	Corsario inglés apresado	1
Austríacos	1	(\$)		1578
Sirdo	1	(\$)		

SALIDOS PARA AMERICA.

Para Veracruz incluidas 4 fragatas americanas y 2 portuguesas	32	(\$)	Para la América Septentrional, correos del Rey	3
Para la Guayra	12	(\$)	Para Buenos-Ayres	3
Para Puerto Rico y la Guayra	1	(\$)	Para Lima, fragata americana	1
Para Cumaná	1	(\$)		56
Para Honduras	1	(\$)		
Para la Nueva Guayana	1	(\$)		
Para la Guayra y Veracruz	1	(\$)		

(*) La mayor parte de este número son embarcaciones menores costaneras que han venido de levante y poniente, las mas en convoy escoltadas por cañoneras, y tambien han entrado un crecido número de ellas que han venido sueltas y no se han comprendido en la lista semanal por conducir efectos de muy corta consideracion.

Ejemplo de resumen anual de *La Vigía*, año 1807

El comercio Cádiz-Río de la Plata, algunas evidencias

Para comenzar la presentación de los resultados del trabajo de archivo en *La Vigía de Cádiz* conviene hacer la acotación de los vacíos de información que tiene la fuente. Como se mencionó arriba, la fuente comienza en diciembre de 1788, a partir de ahí la serie se mantiene prácticamente constante hasta 1792,³⁹ de 1793 sólo se cuenta con las primeras 5 semanas, mientras que 1794 está completo. Luego sigue el mayor vacío de la serie, sólo se cuenta con la última semana de 1795 y las primeras 9 de 1796, para 1797 no se tienen registros. A partir de 1798 la serie está prácticamente completa, salvo todo el año de 1812, y algunos vacíos puntuales.⁴⁰

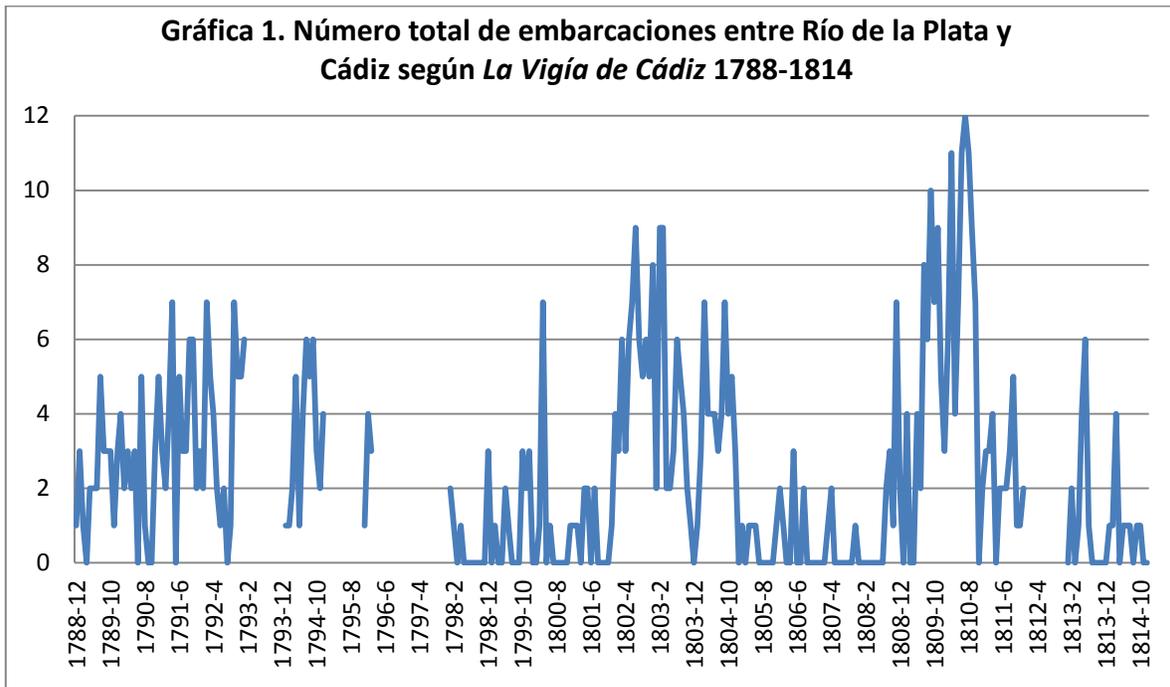
Una vez haciendo esta salvedad, encontramos que, desde los registros semanales y diarios de *La Vigía*, hubo en total 619 embarcaciones que cruzaron el Atlántico entre Cádiz y Río de la Plata.⁴¹ Se dividen prácticamente en partes iguales, 309 entradas al puerto y 310 salidas. Agrupando los registros de manera mensual, los registros totales se pueden ver en la Gráfica 1, mientras que para una apreciación desglosada de los registros de entradas y salidas es posible ver la Gráfica 2.

semana 34 de 1805, que detalla los navíos y capitanes de “Las esquadras combinadas, española y francesa” que habrían de pelear en Trafalgar.

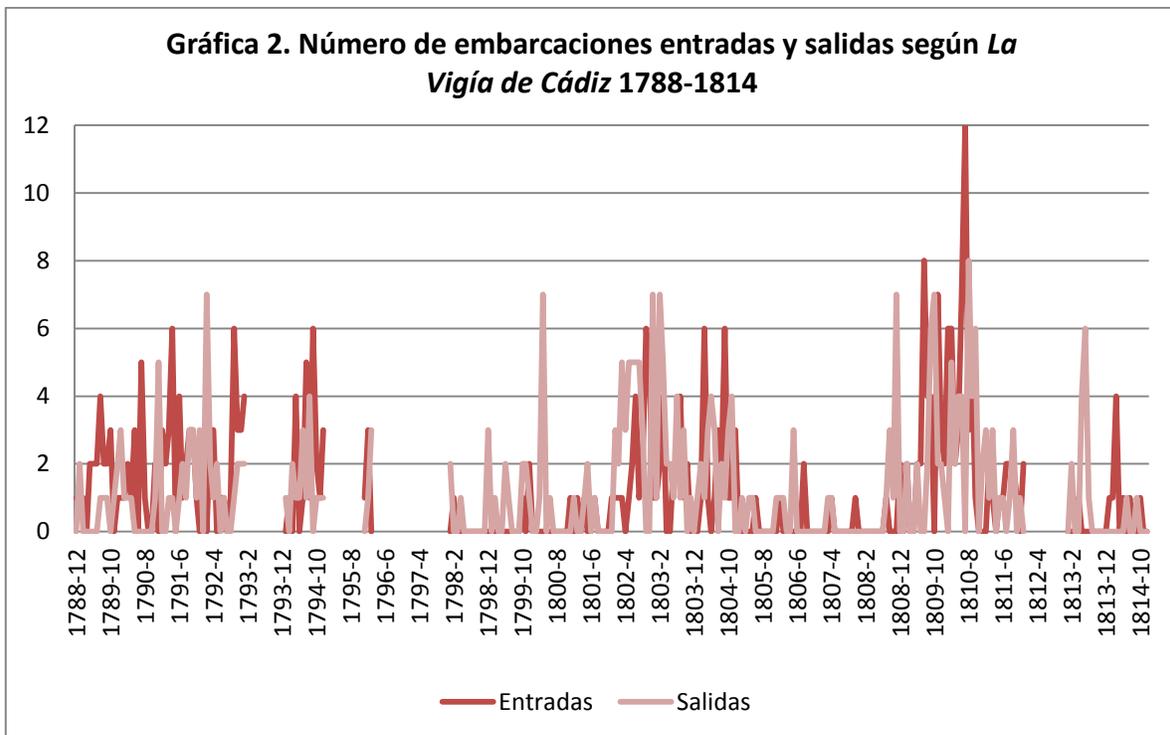
³⁹ Existen algunos vacíos puntuales: semanas 35-40 de 1790; 42 y 45 de 1791; 14, y 20-23 y 33-39 de 1792.

⁴⁰ Se trata de las semanas 29, 51 y 52 de 1800; 1 y 2 de 1801; y 44 y 46 de 1804.

⁴¹ Cabe la acotación de que en casi todo el periodo se menciona como puerto de destino u origen Montevideo. En 1806 comienzan a estar registrarse también Buenos Aires como destino u origen, aunque solamente aparece así en 14 navíos, mientras que otros 11 registros aparece en conjunto con Montevideo. A partir de 1811 Buenos Aires deja de figurar en los registros.



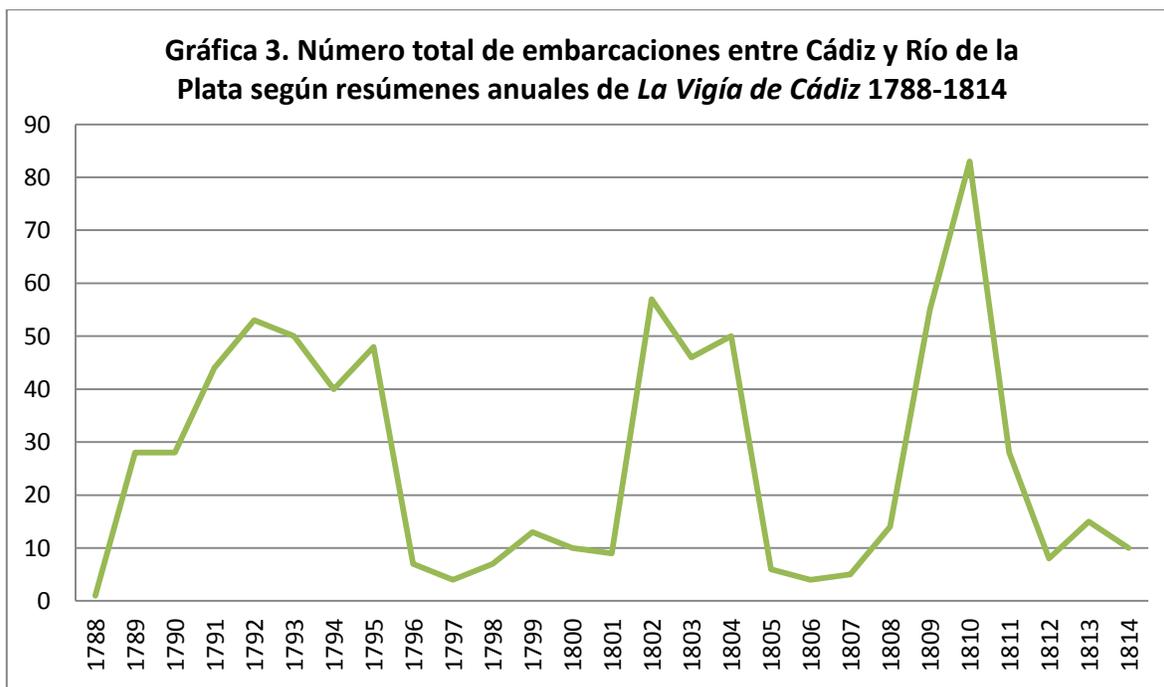
Fuente: Vigía de Cádiz, 1788-1814, Biblioteca de Temas Gaditanos “Juvencio Maeztu”



Fuente: Vigía de Cádiz, 1788-1814, Biblioteca de Temas Gaditanos “Juvencio Maeztu”

Por su parte, los resúmenes anuales con los que se cuenta corresponden a los años: 1791-1793, 1795, 1797, 1799, 1801-1808 y 1812-1814. Sin embargo, es posible complementar los registros semanales-diarios con los resúmenes anuales, pudiendo así completar toda la serie anual como se muestra en la Gráfica 3. Mediante esta complementación encontramos que el número de embarcaciones crece a 723, divididos 371 entradas y 352 salidas. Dicho incremento en 104 embarcaciones corresponden a los años 1793, 1795 y 1812, de los cuáles sólo se cuenta con el resumen anual.⁴²

El periodo de 25 años nos muestra tres momentos de depresión del intercambio, entre 1796-1802; 1805-1809; y a partir de 1812 hasta el final del horizonte temporal. Al parecer la línea de argumentación política-bélica resulta conveniente aquí, la primera depresión se explicaría por el estallido de la guerra con Inglaterra, mientras que la recuperación de 1802 responde a la Paz de Amiens para desembocar en una nueva caída una vez que la guerra se reanudó, finalmente el último, y mayor, pico responde al cambio de alianzas, a pesar de las insurrecciones en Río de la Plata. Finalmente el comercio se agota a partir de 1812, siendo que para 1815, una vez rendida la resistencia regalista de Montevideo, no hubo más intercambio directo de Río de la Plata con Cádiz.



Fuente: *Vigía de Cádiz*, 1788-1814, Biblioteca de Temas Gaditanos “Juvencio Maeztu”

Una acotación que conviene hacer es que la fuente provee datos sobre la nacionalidad de las embarcaciones, sin embargo resulta una variable prácticamente inútil, sólo hay 13 navíos no españoles, y se componen como sigue: 7 portugueses entrados entre 1802-1803; 4 ingleses entrados entre 1809-1811; 1 “americano” salido en 1802 y otro danés salido también en 1802.

⁴² La complementación de los datos no presenta gran problema de compatibilidad, excepto en el años de 1802, donde hay una discrepancia de 11 embarcaciones menos computadas por el resumen anual. Una parte de la discrepancia se puede explicar por 5 navíos portugueses que entraron a Cádiz, mientras que salieron un barco con bandera de Dinamarca y otro de Estados Unidos, y por lo tanto no fueron computados en el resumen anual, no se encuentra hasta ahora una explicación para los otros 4 barcos faltantes.

Por último, como se dijo antes, *La Vigía* ofrece una dimensión solamente cualitativa de las mercancías traficadas por el puerto de Cádiz. En los registros a la entrada se consignan únicamente los tipos de mercancías introducidas, mientras que en las salidas no hay ninguna información al respecto.⁴³ Así pues, podemos simplemente sostener que las principales mercancías que llegaban a Cádiz desde los puertos rioplatenses eran: cueros “al pelo”, astas de toro, lana de carnero, lana de vicuña, sebo, plumeros, cacao, cascarilla, y diversas pieles de tigre, de lobo marino, de venado, de chinchilla y zorrillo. Rubro aparte son los pesos fuertes, alhajas, y onzas de oro que llegaron a Cádiz desde los puertos rioplatenses, ya sea a particulares o a la Corona. Estos artículos por ocasiones son registradas sus cantidades, pero no es un registro constante y por lo tanto es difícil utilizarlo para hacer un cómputo de las magnitudes.

Líneas para seguir la explotación de la fuente: a manera de epílogo

Para cerrar esta presentación de la fuente conviene revisar, a la luz de otros trabajos, las magnitudes que a través de *La Vigía* de Cádiz podemos conocer del tráfico gaditano con los puertos rioplatenses. Al tratarse, a grandes líneas, solamente del cómputo de navíos, es difícil establecer líneas directas de comparación con estudios clásicos que utilizan como variable el tráfico de metales, tal como el trabajo de Antonio García-Baquero,⁴⁴ o el de Michel Morineau, a pesar de que este último utiliza también fuentes “alternativas”.⁴⁵ Resulta diferente el caso del estudio de John Fisher, quien utiliza las series disponibles en el Archivo General de Indias y hace un conteo de los barcos que salieron hacia América desde la Península, desglosando los puertos peninsulares de origen.⁴⁶ Para tal caso, la Dra. Marina Alfonso ha realizado ya una comparación de las magnitudes totales del tráfico, encontrando que a través de *Las Guías de Vigía* es posible crecer la cifra de embarcaciones en ambos sentidos entre el puerto gaditano y América en un 46%, es decir 1131 buques más para el periodo 1778-1820.⁴⁷ Sin embargo, la desagregación no permite hacer la comparación de las magnitudes solamente de Río de la Plata con Cádiz, sin embargo futuras investigaciones podrían ayudar a llenar ese vacío.

Un estudio con el que se pueden establecer líneas de comparación es con el trabajo de Hernán Asdrúbal Silva.⁴⁸ En él hace un recuento, entre otras variables, de las embarcaciones salidas y llegadas al Río de la Plata desde España, utilizando también la documentación del AGI, fondo “Buenos Aires”. Particularmente del puerto Gaditano, el Dr. Silva nos ofrece datos para el quinquenio 1792-1796; mientras que para el trienio 1802-1804, y el año 1809⁴⁹ nos aporta sólo datos de las salidas hacia Cádiz. Es posible comparar los datos aportados por este trabajo y los que obtuvimos a partir de *La Vigía de Cádiz* en la Tabla 1:

⁴³ Según la Dra. Marina Alfonso, a partir de 1816 comienzan a publicarse los sobordos de las embarcaciones que entran en la bahía, tanto españolas como extranjeras, esto aporta otra dimensión al cómputo mercantil del puerto, lamentablemente fuera del horizonte temporal con Río de la Plata. Véase Alfonso, “El Diario marítimo”, 2013, pp. 443-444.

⁴⁴ García-Baquero, *Comercio y Guerras*, 1972.

⁴⁵ Morineau, *Incroyables gazettes*, 1985.

⁴⁶ Fisher, *Trade, War and Revolution*, 1992.

⁴⁷ Alfonso, “El tráfico marítimo”, 2010, pp. 129-130.

⁴⁸ Silva, *El comercio entre España*, 1993.

⁴⁹ Aquí los registros utilizados se encuentran en el Archivo General de la Nación, de Uruguay, “Administrativo”, libro 96.

Tabla 1. Número de embarcaciones del comercio Cádiz-Río de la Plata

Año	Arribados a RP desde Cádiz según Silva	Salidos desde Cádiz hacia RP según <i>La Vigía</i>	Salidos desde RP hacia Cádiz según Silva	Entradas a Cádiz desde RP <i>La Vigía</i>	Año	Salidos desde RP hacia Cádiz según Silva	Entradas a Cádiz desde RP <i>La Vigía</i>
1792	21	21	20	32	1802	36	19
1793	13	16	19	34	1803	15	19
1794	22	16	20	24	1804	33	26
1795	15	25	10	23	1809	37	32
1796	35	4	26	3			

Elaborada a partir de Silva, *El comercio entre España, 1993*, pp. 47, 50, 107, 122 y *La Vigía de Cádiz*.

Es de remarcar que *La Vigía* aporta cantidades mayores, tanto en un sentido como en otro, para el quinquenio 1792-1796, a excepción del año 1796, donde podríamos explicar la amplia diferencia por el periodo de la travesía atlántica, el cual según los datos de las entradas en *La Vigía* era de 90 días en promedio. Por otro lado, las cifras de *La Vigía* son en promedio menores para el trienio 1802-1804 y para 1809. Las diferencias son considerables, lo que podría hablar de embarcaciones que tenían como destino Cádiz y en realidad no llegaron a ese puerto, las razones que expliquen este fenómeno, con la información disponible, no pueden pasar de meras suposiciones.

Así pues, esta somera revisión a una fuente proveniente fuera de la administración imperial nos deja más líneas de posible análisis que certezas. Se trata de un primer acercamiento a los datos que el trabajo de archivo nos proporcionó con miras a integrarlo a una investigación más amplia que ayude a comprender los circuitos comerciales rioplatenses en el contexto de desmembramiento imperial. Por ejemplo, una dimensión de análisis no explotada en este texto son los actores. A través de la captura detallada de maestros, capitanes, consignatarios y armadores se ha logrado localizar 760 individuos inmiscuidos en el tráfico Río de la Plata-Cádiz. Una tarea de organización y análisis posterior sería un buen comienzo para elaborar una red comercial entre estos puertos atlánticos, evidenciando los contactos mercantiles con un cúmulo de actores nada despreciable. Sin embargo esta y otras tareas quedan reservadas para trabajos posteriores.

Fuentes de Archivo

“Vigía del Puerto de Cádiz”, consultada en la *Biblioteca de temas Gaditanos “Juvenio Maeztu”* de la Fundación *Unicaja. Obra Social*, en Cádiz, España.

Bibliografía

Alfonso, Marina. “1828: El fin del libre comercio”, en Martínez Shaw, Carlos; José María Oliva (eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid: Marcial Pons, 2005, pp. 311-349.

----- “El tráfico marítimo de la Carrera de Indias en las agitadas aguas de las independencias”, en Silva, Hernán (dir.), *Historia Económica del Cono Sur de América. Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. La era de las revoluciones y la Independencia*. México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 2010, pp. 93-179.

------. “El Diario Marítimo de la Vigía como fuente para la historia del comercio atlántico”, en Lobato, Isabel; José María Oliva. *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*. Huelva: Universidad de Huelva, 2013, pp. 413-466.

Álvarez, Luis Alonso. “El comercio gallego con América entre 1764 y 1820: Estado de la cuestión”, en Bernal Antonio (coord.). *El "Comercio libre" entre España y América (1765-1824)*. Madrid: Fundación Banco Exterior, 1987, pp. 165-182.

Belloto, Manuel. “Espanha e o Vice-Reinado do Rio da Prata: a consolidação do Comércio Livre no triênio 1787-1789”, *Anuario de Estudios Americanos* LIII.1, 1996, pp. 53-72.

Caula, Elsa, *Mercaderes de mar y tierra*, Rosario: Humanidades y Artes Ediciones, 2014.

Fisher, John. “The Imperial Response to 'Free Trade': Spanish Imports from Spanish America, 1778-1796”, *Journal of Latin American Studies* 17.1 (1985): 35-78.

------. “El impacto del Comercio libre en América durante el último cuarto del Siglo XVIII”, en Bernal, Antonio. *El "Comercio libre" entre España y América (1765-1824)*. Madrid: Fundación Banco Exterior, 1987. 29-38.

------. *Trade, War and Revolution. Exports from Spain to Spanish America. 1797-1820*. Liverpool: Institute of Latin American Studies, University of Liverpool, 1992.

------. *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*. Madrid: MAPFRE, 1992.

Gámez, Feliciano. *Luchar contra el mar, edificar en el viento. La Compañía gaditana Viniegra (1797-1829)*, Cádiz: Fundación Municipal de la Cultura, 2008.

García-Baquero, Antonio. *Comercio y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1972.

------. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. 2 vols. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1976.

García, Ricardo (ed.), *El clima de Cádiz en la primera mitad del siglo XIX según los partes de la Vigía*, Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Fundación Unicaja, 2008.

Guillón, Alberto; María José Portela, “Los partes oficiales de Cádiz: Análisis y posibilidades de una fuente (1890)”, *Baluartes*, no. 1, 1995, pp. 63-78.

Halperín, Tulio. *Revolución y Guerra. Formación de una élite dirigente en la Argentina criolla*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2002.

Jumar, Fernando. *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. París: Tesis presentada para la obtención del grado de Doctorat de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2000.

Morineau, Michel. *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe - XVIIIe siècles)*. Londres: Cambridge University Press-Maison des sciences de l'homme, 1985.

Piniella, Francisco, *La empresa mercantil de correos marítimos de La Habana (1827-1851). Aproximación a los usos náuticos en la primera mitad del siglo XIX*, Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1996.

Román, María. “El Cádiz de 1811: la vida cotidiana a través del Diario Mercantil” en Durán, Fernando; Marieta Cantos (eds.), *La Guerra de la Pluma. Estudios sobre la prensa de Cádiz en el tiempo de la Cortes (1810-1814)*. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, tomo III “Sociedad, consumo y vida cotidiana”, 2008, pp. 103-157.

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

------. “El comercio exterior y la navegación rioplatense en épocas de conflicto. Política y economía”, en Silva, Hernán (dir.), *Historia Económica del Cono Sur de América. Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. La era de las revoluciones y la Independencia*. México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 2010, pp. 181-221.

------. “La guerra de 1796 y la apertura rioplatense al tráfico marítimo internacional” en Lobato, Isabel; José María Oliva. *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*. Huelva: Universidad de Huelva, 2013, pp. 303-323.

Tejonero, Javier. *El movimiento portuario en Cádiz en 1803*, Madrid: Tesis de licenciatura Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2002.

------. *El movimiento portuario de Cádiz (1800-1815)*, Madrid: Tesis de Doctorado Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2015.

Trujillo, Mario. “El puerto de Cádiz y el Atlántico americano en su tráfico marítimo-mercantil desde el *Diario marítimo de la Vigía* (1800-1840)” *Trocadero*, 2005, no. 17, pp. 207-220.