

DOSSIÊ: PERSPECTIVAS LOCAIS EM TEMPOS GLOBAIS.  
HISTÓRIA GLOCAL COMO UMA VARIÁVEL TEÓRICA E METODOLÓGICA  
NOS ESTUDOS HISTÓRICOS DO ESPAÇO AMERICANO (SÉCULOS XV-XIX)

## El círculo virtuoso: esclavatura, cueros y privilegios comerciales de la Real Compañía de Filipinas en el Rio de la Plata, 1788-1790

*The virtuous circle: slavery, cowhides, and commercial privileges of the Royal Company of the Philippines in the Rio de la Plata, 1788-1790*

Maximiliano Camarda\*

INES- CONICET, Universidad Nacional de Entre Ríos. Paraná. Argentina

Antonio Ibarra\*\*

Universidad Nacional Autónoma de México. Ciudad de México, México.

**RESUMEN:** El trabajo pretende explicar, desde la comisaría de la Real Compañía de Filipinas en el Río de la Plata, el juicio por el tráfico de esclavos africanos y el retorno de las exportaciones de cueros en beneficio de los socios británicos y de los comerciantes rioplatenses. La disputa local por el cobro de derechos, la gestión de los beneficios en el reparto local de esclavos y la quiebra de la RCF, son contextos de una querrela fiscal que revela la intersección local de tres vértices del problema: la disputa fiscal del comercio de privilegios, el negocio global de la esclavitud y el ciclo local del tráfico directo, así como la exportación de cueros de vaca como expansión de la economía ganadera local.

**PALABRAS CLAVES:** economía global; trata de esclavos; cueros; Rio de la Plata; Real Compañía de Filipinas.

---

\*E-mail: [maximiliano.camarda@uner.edu.ar](mailto:maximiliano.camarda@uner.edu.ar)  
<https://orcid.org/0000-0002-6196-4757>

\*\*E-mail: [ibarrara@unam.mx](mailto:ibarrara@unam.mx)  
<https://orcid.org/0000-0003-0169-9979>

**ABSTRACT:** *The work intends to explain, from the commissioner of the Royal Company of the Philippines in the Río de la Plata, the trial of the trafficking of African convicts and the return of leather exports for the benefit of British partners and River Plate merchants. The local dispute over the collection of rights, the management of the benefits in the local distribution of slaves and the bankruptcy of the RCF, are contexts of a tax complaint that reveals the local intersection of three vertices of the problem: the tax dispute of privilege trade, the global business of slavery and the local cycle of direct traffic, as well as the export of cowhides as an expansion of the local livestock economy.*

**KEYWORDS:** *Global economy; slave trade; leathers; Río de la Plata; Royal Company of the Philippines.*

**RESUMO:** *O trabalho pretende explicar, a partir do comissário da Companhia Real das Filipinas no Rio da Prata, o julgamento do tráfico de condenados africanos e o retorno das exportações de couro em benefício de sócios britânicos e mercadores rioplatenses. A disputa local pela cobrança de direitos, a gestão dos benefícios na distribuição local de escravos e a falência da RCF, são contextos de uma reclamação fiscal que revela a interseção local de três vértices do problema: a disputa fiscal de privilégio comércio, o comércio global da escravidão e o ciclo local do tráfico direto, bem como a exportação de couros como expansão da economia pecuária local.*

**PALAVRAS-CHAVE:** *economia global; tráfico de escravos; couros; Rio da Prata; Companhia Real das Filipinas.*

## El problema: mercados locales y circulación global

En la narrativa de la historia global se ha enfatizado el carácter determinante de las conexiones de larga distancia, el poder de las mercancías y la moneda metálica para movilizar actores y generar enlaces circunstanciales y continuos, sujeto a la dinámica de los imperios o penetrando los poros de autoridad de estos (Hausberger, 2018, 111-196; Bonialian & Hausberger, 2018, 197-244). El conjunto armónico de conexiones es excepcional, la lógica de articulación de los mercados genera fricción entre actores, fiscalidades y corporaciones comerciales que se resuelven en un juego de escalas de la negociación. En esta dimensión, el examen de los procesos locales, que se enlazan con dinámicas globales, constituye un imperativo para entender el tejido relacional que hace posible el flujo de mercancías, rentas y capitales (Conrad, 2017, 107-128).

La micro/observación de gestiones locales sobre la dinámica de los mercados globales está en el interés de este trabajo, ya que asumimos que una macro/narrativa global dispone de una observación incompleta si no se advierte, con su respectiva reciprocidad de procesos, la agencia y los términos de negociación entre actores locales y dispositivos de negociación global. Ya se trate de normativas institucionalizadas, como las reglas fiscales, o bien acuerdos discrecionales, como el privilegio real, o la misma ejecución de negociaciones que se caracterizan como contra/bando, la observación detenida de las distintas mediaciones hacen plausible el vínculo entre micro y macroprocesos históricos (Yun Casalilla, 2018, 17-40).

Las relaciones entre actores implican, a la vez que reconocer su identidad y advertir los límites de su proceder, conlleva a un sistema de reglas y restricciones que pueden operar como ventaja. El *dramatis personae* de la trama local es decisivo para explicar el balance de poder y el curso de las decisiones que implican beneficios desigualmente distribuidos, así como las cadenas de vinculación trans-imperial por mediadores informales. Los mercados globales, entonces, carecen de neutralidad y suponen una

sucesión de escenarios de complejidad y conflicto que hacen plausible el juego de escalas entre lo local y lo global (Moutoukias, 2019, 141-180).

Por su parte, el escenario de la disputa corresponde a una trama de distancias, organización del espacio y tecnología de la negociación. En las economías de Antiguo régimen, la información juega un papel esencial y el manejo de esta constituye un poderoso instrumento de negociación. Por su parte, el conocimiento de normas, rutinas y configuraciones culturales del consumo hacen más significativo el juego de representaciones y expectativas que se hacen los actores en mercados locales. La dimensión espacial, por tanto, adquiere valor en la determinación de valores y precios en correspondencia a la mediación de agentes locales articulados a rutinas de negociación de gran escala, operadas en el espacio local (Yun Casalilla, 2018, 219-232).

En particular, la trama observada vincula el Río de la Plata y sus conexiones globales con el África occidental, los puertos británicos de Bristol y Londres, así como los de Cádiz y Santander en la península. La mediación corporativa estuvo a cargo de la Real Compañía de Filipinas (RCF), una *compañía privada de interés monárquico*, como agente privilegiado de negociación y la compañía británica Baker & Dawson (B & D), como socia transportadora de la carga de esclavizados (Ibarra, 2020, 430-447). En Buenos Aires, la acción local corrió a cargo del comisionado de la RCF, Martín de Sarratea, que abrió una disputa, por más de una década, con Juan José Núñez, administrador de la Real Aduana de Montevideo, desde que solicitó la exención de derechos en septiembre de 1789 y hasta septiembre de 1800, cuando se resolvió salomónicamente el diferendo. Se suman a ello los intereses de los tratantes de esclavos y los exportadores de cueros locales, en la coyuntura del comercio libre, dominado por el privilegio y licencias reales otorgadas a mercaderes gaditanos. La trama involucra aspectos fiscales, comerciales y éticos respecto al desempeño de los negocios triangulares del mercado global, en el escenario local.

En este trabajo, queremos hacer una exploración sobre esas escalas de negociación en el contexto de un nuevo ciclo de la economía rioplatense, encaminado en las transformaciones económicas de la segunda mitad del siglo XVIII. Enseguida analizaremos la dinámica de las negociaciones para obtener infraestructura y embarcaciones para la trata, por la Real Compañía de Filipinas mediante acuerdos comerciales entre compañías, para concluir con una reflexión sobre las estrategias locales y globales de nuestros actores: José Ramón Milá de la Roca Astirraga y Martín de Sarratea.

## La narrativa global en el mercado local: cueros, trata y plata

En su libro *Revolución y guerra, formación de una elite dirigente en la argentina criolla*, su Tulio Halperin Donghi aborda la configuración del comercio, sus actores y circuitos del Río de la Plata a fines del siglo XVIII y las primeras décadas del siglo XIX. Afirmo que la columna vertebral de la configuración comercial estuvo articulada por la plata altoperuana, los comerciantes monopolistas porteños, vinculados a las grandes casas comerciales Cádiz, quienes a su vez conectaron los territorios al interior y controlaron el flujo de embarcaciones y mercancías ultramarinas. (Halperín Donghi, 1972)

Posteriormente, distintos historiadores realizaron aportes en el análisis de este grupo de comerciantes. Susan Socolow (1991) profundizó en la incorporación de nuevos comerciantes y su ascenso social. Zacarías Moutoukias se concentró en analizar la importancia central de las redes personales para consolidar la actividad de los comerciantes (1995, 1999 y 2000). Jorge Gelman, (1996) ahondo en la trayectoria de Domingo Belgrano Pérez, en los circuitos comerciales en los que participaba y en las estrategias de acumulación de capital. Finalmente, Mariano Schlez (2014) profundiza en otro caso, el de Diego de Agüero, sus inversiones y estrategias de acumulación de capital. Desde esa perspectiva,

la base del comercio ultramarino son los intercambios de mercancías de Cádiz por metales preciosos altoperuanos, siendo los comerciantes monopolistas porteños el engranaje regional que lo articuló.

En contraposición el análisis de Eduardo Azcuy Ameghino (1996), afirma que existieron dos grupos se encontraban en disputa: el de los comerciantes vinculados a la “metrópoli” y el de los hacendados, siendo estos últimos los predominantes a nivel regional. Una tercera perspectiva, es la desarrollada por Fernando Jumar, quien sostiene que el sector más influyente eran los empresarios ganaderos, quienes

desde el segundo tercio del siglo XVII y en función de las coyunturas cambiantes, asume diversas formas externas de articulación para lograr sus objetivos. Primero fue la de “vecinos accioneros”, adaptando innovadoramente los usos y las normas sobre bienes del común. Luego, en tanto que “hacendados” que reivindican derechos de propiedad privada sobre las bestias dispersas, que llegaron a formalizar la exteriorización de sus intereses, desde el último tercio del siglo XVII, a través del Cabildo de Buenos Aires y se refuerza con un gremio informal, pero reconocido como interlocutor por la Corona, desde el último cuarto del siglo XVIII. (Jumar, 2011, 17).

Por nuestra parte, realizaremos un análisis del comercio y los comerciantes en el Río de la Plata durante las últimas décadas del siglo XVIII. Para ello se procesó la salida de cueros y metales preciosos y el ingreso de esclavizados, a partir del procesamiento de fuentes como libros de alcabala, libros menores de aduana y registro de navíos, que nos permitieron armar series de ingreso y de salida, orígenes y destinos de las mercancías y los actores que intervinieron<sup>1</sup>. Se analiza la salida e ingresos al Río de la Plata en su conjunto, denominado por Fernando Jumar (2004): complejo portuario rioplatense.

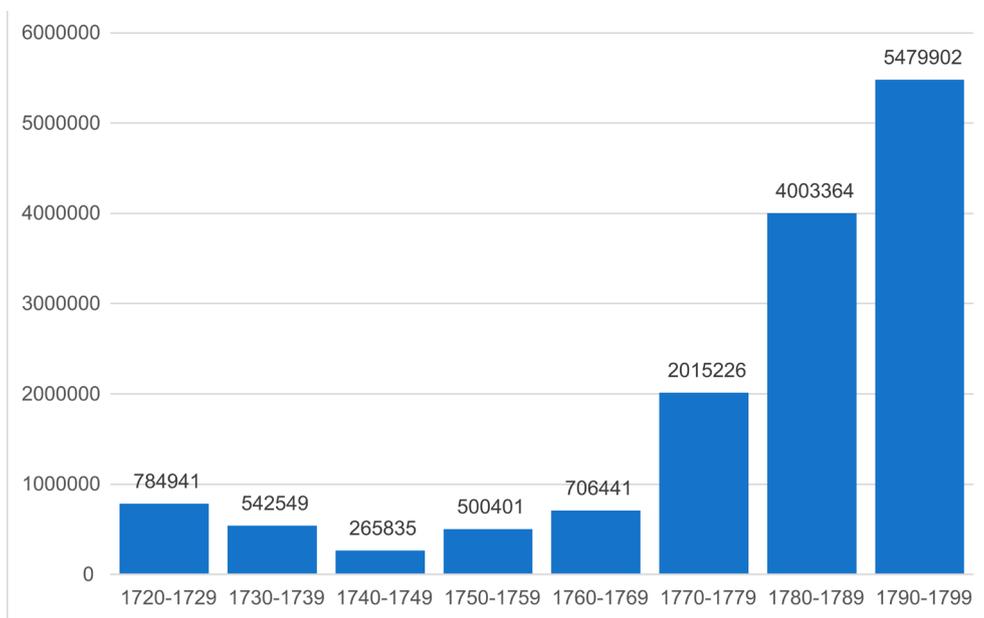
En un reciente artículo, Lacoste (2020, 1-34) nos advierte de la importancia del consumo de cueros vacunos en la economía del sur de América, para la producción, transporte, comercialización y almacenamiento tanto de diversos productos producidos regionalmente como de importación. En su estudio, centrado en la minería, vitivinicultura y en los usos de la vida cotidiana expresa soslayadamente que no se restringía a este territorio, sino que era fundamental en sus diversos usos para gran parte de América. En Europa, como resultado del proceso de industrialización se conjugaron dos factores que incidieron en el creciente consumo de cueros vacunos. Por un lado, la expansión de las ciudades y los cambios en los consumos que se tornaron más amplios a partir de la incorporación de productos elaborados en gran parte del globo y mayor volumen del comercio (Díaz Rodríguez: 2005, 327-373). Para el transporte y almacenamiento de dichas mercancías se utilizaban recipientes de cueros que permitían su traslado y conservación. Por otro lado, el cuero se transformó en un insumo fundamental para el proceso de industrialización ya que era utilizado para las maquinarias, como ejemplo de ello lo encontramos en el telar con la “lanzadera volante” de John Kay, inventada en 1733, que requería de un solo operario y su funcionamiento consistía en impulsar una lanzadera con topes de cuero de ambos lados<sup>2</sup>.

Las ciudades portuarias que surgieron en ambas bandas del Río de la Plata fueron conformando, junto a los incontables desembarcaderos informales, el complejo portuario rioplatense, como fue denominado por Jumar (2000). Montevideo se transformó en el puerto de aguas profundas de Buenos Aires. A Buenos Aires llegaban los cueros que provenían desde el río Paraná, Córdoba y los territorios aledaños, a Montevideo aquellos que provenían de las antiguas Misiones Jesuitas, el río Uruguay y el *hinterland* de dicha ciudad. Sin embargo, el puerto que presentaba una profundidad adecuada para recibir embarcaciones del comercio ultramarino era Montevideo, por ello la intensa comunicación entre dichos puertos por medio de lanchas (Biangardi, 2015, 1-290).

La demanda de cueros vacunos se incrementó notablemente durante el siglo XVIII, en particular durante la segunda mitad y uno de los territorios productores de este tipo de cueros fueron las planicies templadas y cubiertas de arroyos del sur americano (Cháves Palacios, 2004, 93-109). La salida desde el Río de la Plata durante el siglo XVIII tuvo tres períodos de expansión, como se puede observar en el Gráfico 1. El primero se produjo a principios de siglo, denominado por Jumar (2008) como el primer *boom* del comercio de cueros en donde se comenzó a consolidar “intereses locales”, que potenciaron las actividades productivas regionales y la instalación de comerciantes que, ya no tenían como objetivo solo el enriquecimiento a corto plazo para retornar a Europa, sino construir estrategias comerciales en el territorio americano. Capital para esta aceleración fue la trata esclavista del asiento francés e inglés, en cuyas naves salían los cueros, y el contrabando a través de Colonia do Sacramento.

Una segunda etapa, cuando la presión de otras unidades políticas y ante la posibilidad de pérdida de territorios se generaron cambios institucionales al interior de la monarquía española. Los conflictos entre la Monarquía inglesa y la española tuvieron dos hitos fundamentales que provocaron cambios en el comercio global. El primero, fue el ataque a Portobelo en 1739 a partir del cual se extendieron permisos para la circulación de navíos con registros sueltos y el segundo en la ocupación de La Habana en 1762, cuya respuesta fue la reorganización del comercio ultramarino a partir de la habilitación de puertos en América y la península, permisos de comercialización de diversas mercancías americanas y la posibilidad de que las embarcaciones visiten distintos puertos en sus travesías y la incorporación de las fragatas de Correos, las cuales van a transportar los metales preciosos y cueros (Moreno Cabanillas y Castillo-Jurado, 2023) . Estas transformaciones, sumado a la alta demanda de derivados vacunos, incrementó en forma sostenida el comercio ultramarino en el Río de la Plata.

Gráfico 1 – Total de cueros salidos al comercio ultramarino desde el Río de la Plata, 1720-1799.



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Jumar (2002) AGNA Sala XIII: 15-10-3; 37-6-4; 37-10-5; 37-10-6-; 38-8-3; 38-8-4; 38-1-1; 38-1-3; 38-2-3; 38-3-4; 38-4-4; 38-5-3; 38-6-4; 38-1-3; 39-1-3; 39-2-1; 39-2-2; 39-3-1; 39-3-2; 39-3-3; 39-4-3; 39-5-4; 39-6-2; 39-8-4; 39-9-3; 39-10-1; 39-10-4; 39-7-4; 15-10-3; 37-9-3; 37-9-4; 38-10-3; 38-6-3. 14-9-5; 14-10-1; 14-10-2; 14-10-3; 14-10-4; 15-10-1; 15-10-2; 15-10-3. Para un análisis minucioso del comercio de cueros ver: Camarda (2015a), (2019 b), Biangadi y Camarda (2017).

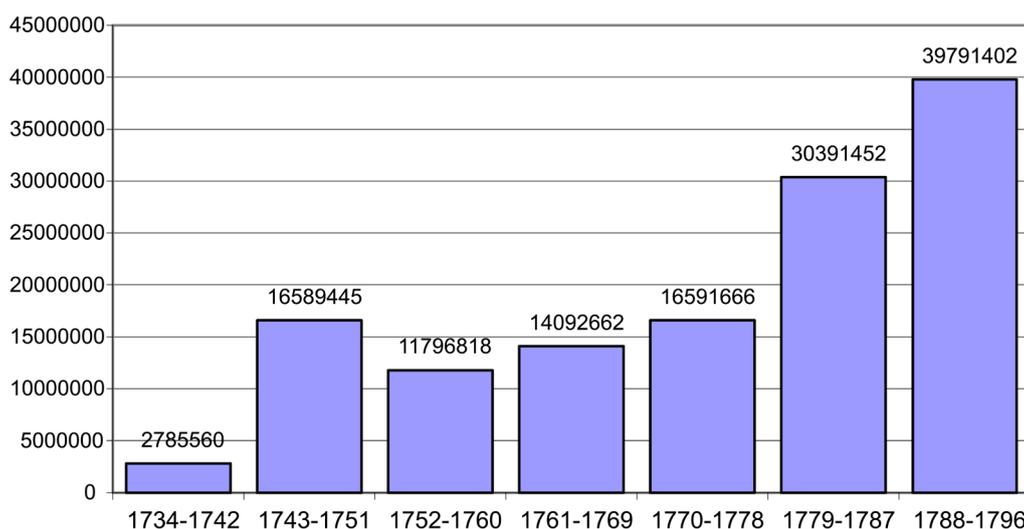
Una tercera etapa, iniciada en 1791, se produjo a partir de la habilitación por parte de la Corona de la introducción y comercialización de esclavizados, a cuenta y riesgo de cualquier español y/o extranjero, con embarcaciones propias o rentadas. Se abrieron nuevas rutas para los rioplatenses, algunos circuitos con triangulaciones, se accedió a nuevos mercados para los cueros y demás derivados vacunos. En todo ello, la participación de los actores locales fue central, ya que la mayoría de las embarcaciones que partieron hacia el comercio de esclavizados eran propiedad de rioplatenses.

La salida de metales preciosos desde el Río de la Plata sufrió transformaciones también vinculadas a la dinámica global, reformas institucionales y participación de los actores locales<sup>3</sup>. Durante la primera mitad del siglo XVIII, como se observa en el Gráfico 2, se produjo una aceleración, producto de la institucionalización que realizó la Corona del asiento del comercio de esclavos de Francia (*Compagnie de Guinée et de l'Asiento*) e Inglaterra (la *South Sea Company*) en el territorio americano y del comercio directo en manos de los portugueses, quienes desde los puertos de Colonia do Sacramento, Río de Janeiro y de Porto Alegre, organizaron la introducción de esclavizados provenientes de África.

A mediados de siglo, tras el impacto de las transformaciones institucionales ya señaladas, se sumó la consolidación del Río de la Plata como punto de vinculación entre el territorio americano, en primer lugar, con Brasil y posteriormente con Europa. El punto de llegada de los metales preciosos fue Cádiz, durante las primeras décadas y, progresivamente, se fueron incorporando otros territorios de la península, como Cataluña, Valencia y el País Vasco. El vehículo por el cual se transportaron la mayor parte de los metales preciosos desde 1767 fueron las fragatas correos, las cuales tenían como circuito preestablecido La Coruña- Montevideo, el resto de las embarcaciones cargaban solo la soldada<sup>4</sup>.

Las fragatas correo eran las encargadas de transportar el metal precioso hacia La Coruña y la carga de los derivados de los vacunos eran enviados por embarcaciones de menor porte, que solían realizar diversas paradas en su largo camino (Delgado Ribas, 1987, 53-69).

Gráfico 2. Remesas de metales preciosos desde el Río de la Plata, 1734- 1796. (Valores en pesosfuertes)



Fuente: Elaboración propia a partir de Jumar (2002), Camarda (2019a) AGNA: Sala XIII: 15-10-3; del 37-6-4 al 43- 09- 11 y AGNU: Fondo Documental ex "Archivo y Museo Histórico Nacional": Legajos con Registros de Navíos desde el 218 a 270.

En su análisis sobre el primer *boom* del cuero, Jumar (Jumar, 2008, 1-37) realizó una clasificación de los comerciantes que arribaron al Río de la Plata durante las últimas décadas del siglo XVII y las primeras del XVIII. En su opinión, pueden advertirse cuatro grupos: los “comerciantes puros”, aquellos que su principal capital fue ser nexos, como comisionistas, entre los comerciantes europeos y los comerciantes instalados en el interior americano. Un segundo grupo, los “comerciantes-hacendados”, que fueron aquellos que se incorporando la compra de tierra como inversión de sus actividades comerciales. Un tercer grupo, los “hacendados-comerciantes”, quienes centraron sus actividades ganaderas como eje articulador y mantuvieron sus redes comerciales en forma marginal. Por último, los “hacendados” quienes rompieron sus lazos comerciales ultramarinos y su única actividad era la ganadera.

Las transformaciones en las décadas siguientes también incorporaron nuevos actores y dinámicas comerciales. Progresivamente, aquellos que se mantuvieron en un rol de comisionistas únicamente, ocuparon un lugar marginal en el entramado económico regional. Estos fueron desplazados por actores que intercambiaron cueros por mercancías europeas y de esta forma lograron evitar desprenderse de metálico, acumulándolo para nuevos emprendimientos. A partir de la década de 1770, se incrementó la migración de comerciantes españoles, de distintas regiones, enviados como comisionistas, que se insertaron en el comercio ultramarino de cueros (Camarda, 2015a, 1-319).

Las oportunidades que se abrieron durante la década de 1790, el mercado del tasajo con Cuba, la compra de embarcaciones y el permiso de ingresar en el tráfico de esclavizados, canalizó la plata amonedaada acumulada en las décadas pasadas. En el periodo entre 1779 y 1794 se enviaron como remesas en metálicos 31.846.556 pesos de ocho reales, siendo la comisión que adquirieron los rioplatenses de dichas transacciones 3.184.655,5 pesos fuertes, a partir de la comisión que estimación de Gelman (1996). La cantidad de cueros a pelo que se enviaron en el mismo periodo alcanzó las 7.773.491 piezas, los cuales representó 4.664.095 pesos fuertes. En suma, el metálico acumulado con relación a las remesas representó el 41% y de los cueros el 59% restante (Biangardi y Camarda, 2017).

En una escala de actores, el caso de José Ramón Milá de la Roca Astirraga<sup>5</sup> es revelador. Nacido en San Sebastián de Guipúzcoa en el año 1769, de padre catalán y madre vasca, partió desde Barcelona hacia el Río de la Plata en 1790, con 21 años y un cargamento perteneciente a su casa paterna, para asentarse en Montevideo. En 1805, envió un descargo de sus servicios al Monarca, con el fin de que él lo ayude en sus comercios:

Una lisonjera esperanza me asiste de hallar en V. E. la protección indispensable que merecida con la justicia califique mi persona ante N. soberano dando valor a mis méritos y trabajos para que hallen una Real acogida y merezcan ser oídos, a fin de que pueda lograr recompensa y auxilio un fiel vasallo, que dedicándose al aumento de sus intereses, no ha perdido de vista las riquezas nacionales y que sus principios y genio emprendedor aspiran a que estas se eleven al mayor grado de prosperidad.<sup>6</sup>

Milá de la Roca, antes de arribar a Montevideo, en 1787, envió desde Barcelona textiles hacia el Río de la Plata a Jaime Alsina por valor de 3,000 pesos, a Josep Carrera en 1788 por valor de 500 pesos y en 1789 nuevamente a Jaime Alsina por valor de 600 pesos. Estos envíos, fueron los contactos previos que realizó, con el fin de armar una pequeña red comercial local antes de su arribo en 1790. A partir de allí, dejó de enviar metales preciosos hacia la península, reemplazándolos por cueros. En el mismo año de su arribo, probablemente con la venta de mercancías ya consignadas previamente, realiza un envío en la fragata “Unión” de 25,149 cueros a pelo para Cádiz, al año siguiente, en el bergantín “Reyna de los Ángeles (alias) Guipuzcoana” 15,011 cueros a pelo a Barcelona y en 1792, nuevamente en el mismo bergantín y destino 16,800 cueros a pelo. En los primeros tres años desde su arribo envió 56,960 cueros hacia Europa, lo que representó en plata, 34,176 pesos de ocho.

En 1792, comenzó con los envíos de tasajo a Cuba, intercambiado por azúcar y tabaco, los cuales se reiterarán en forma permanente en los años siguientes. Durante 1792 envió una embarcación, al año siguiente dos y en 1795 realizó seis viajes. En 1796, además de realizar ocho viajes a Cuba, arrendó dos embarcaciones, la fragata “Reyna Luisa”, la cual, cargó 6,426 cueros y 116 quintales de sebo y de nuevo el bergantín “Reyna de los Ángeles (alias) La Guipuzcoana”, con una gran variedad de productos de la tierra (jabón, suelas, cordobanes, cueros, lana entre otros y 6,000 pesos de ocho) para intercambiarse en la costa africana por esclavizados.

En los años siguientes, sumará envíos de derivados de vacunos por las rutas del Pacífico y Nueva York invirtiendo, también, en la compra de embarcaciones para la realización de dichos viajes, como se puede advertir en la Tabla 1. Hacia 1805, contaba con cuatro embarcaciones propias<sup>7</sup>, mediante las que había comercializado en el Río de la Plata 1,486 esclavizados, que en su mayoría habían sido intercambiados, en las costas africanas, por “productos de la tierra”.

Tabla 1. Embarcaciones compradas por rioplatenses, 1798- 1805.

Propietarios de embarcaciones	Número de embarcaciones
Tomás Antonio Romero	10
Francisco Maciel	7
Felipe Vidal	6
Martín Elordi	6
Manuel Aguirre	5
Martín Añorga	4
Francisco Beláustegui	4
Antonio Costa	4
Francisco Del Sar	4
Mateo Magariño	4
<i>José Milá de la Roca</i>	4
Manuel Pacheco	4
Francisco Ugarte	4
José Baudrix	3
Pedro Duval	3
Agustín García	3
Francisco Juanico	3
Juan Bautista Patrón	3
Manuel Pinedo	3
Bartolomé Rosiano	3
Juan Silva Cordeiro	3
José María Martínez	2
<b>Total</b>	<b>92</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de AGNA, IX, 10-08-07.

Este proceso, similar al transitado por otros comerciantes rioplatenses, comenzó en 1792 gracias al permiso de la Corona a comerciar esclavizados y en una década los mayores comerciantes ingresaron 10.992, mayoritariamente intercambiados por derivados vacunos en ultramar y por metales preciosos en América. A su vez, los rioplatenses adquirieron 92 embarcaciones que fueron utilizadas para el comercio con Cuba, África y Brasil, logrando una autonomía comercial relativa con las potencias navales.

En síntesis, el intercambio de cueros por mercancías europeas destinadas al interior les permitió desde décadas anteriores acumular una importante suma de metálico. Con las transformaciones institucionales de la década de 1790, se produjo una ventana de oportunidades para ampliar las inversiones de aquellos actores comerciales locales que venían desde años anteriores acumulando metálico.

El comercio de esclavizados, intercambiados por productos de la tierra y de tasajo con Cuba, les permitieron a los rioplatenses dar un salto más importante en sus giros, controlar el comercio ultramarino con la compra de embarcaciones, a principios del nuevo siglo. Si bien, este proceso se inaugura en 1792, tuvo antecedentes que marcaron el camino a transitar al observar el sistema implementado por la RCF, que devino en fracaso para para la compañía y aprendizaje con beneficios para los porteños (Ibarra, 2020).

## El episodio local: el arribo de barcos de la RCF y su retorno

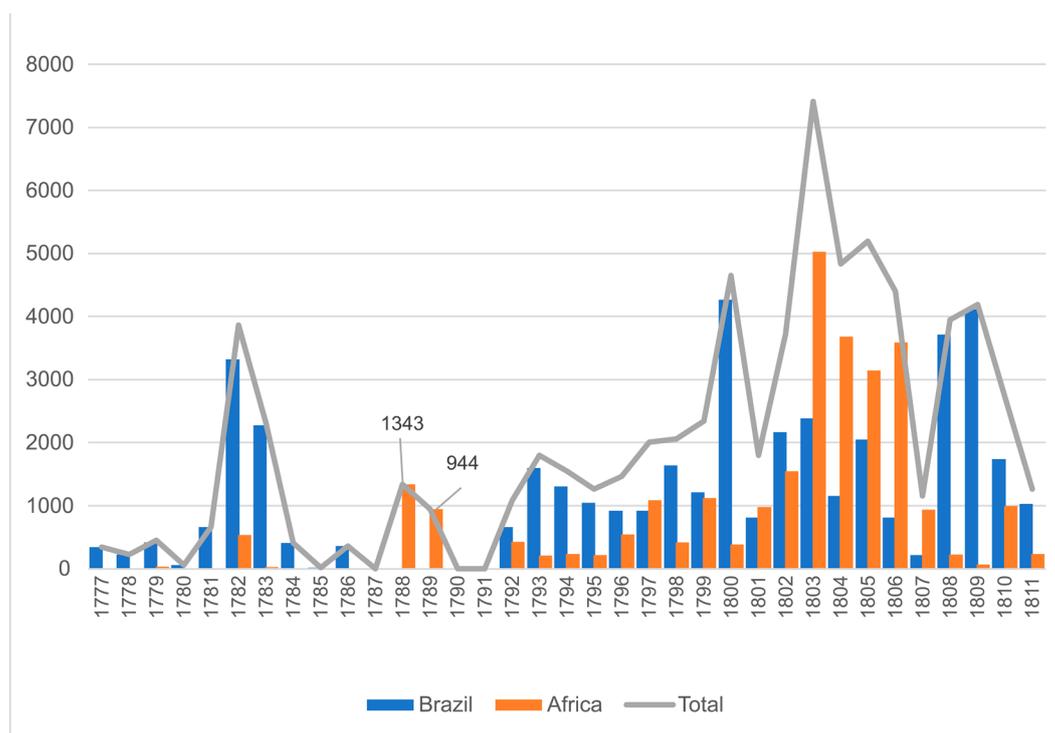
Entre el fin del verano y el otoño de 1788, arribaron a la desembocadura del Río de la Plata cinco navíos británicos, con bandera española, con una carga de 1781 esclavizados provenientes de Bonny, en la costa occidental de África. Tres de ellos recalaron en Montevideo y dos se dirigieron en derechura a Buenos Aires. La arribada daba paso a una apertura legal de la trata, con mediación de la Real Compañía de Filipinas, persiguiendo el objetivo de establecer una asociación con empresarios británicos que les permitiera destinar en derechura el abasto de esclavizados para la región y el Perú<sup>8</sup>, como observamos en el Gráfico 3.

Dos de los que arribaron a Montevideo, ambos llamados *Elizabeth*, pertenecieron a Fermín de Tastet: el primer *Elizabeth* (alias) “El Africano” (SV 81202), registrado en Londres bajo el mando de John Smith, desembarcó 447 esclavizados, mientras el segundo *Elizabeth* (alias) “Indiano” (SV 81203), con la misma procedencia y al mando de Thomas Wallace, descargó 241 esclavizados. El tercero, del mismo nombre y sin alias (SV 81208), con registro de Liverpool y al mando de John Marshall, había acarreado 388 forzados<sup>9</sup>.

La suerte de los forzados había sido la de un manejo desprolijo y cruel, especificado en el *coeficiente de letalidad* de la travesía: al capitaneado por John Smith, la muerte en travesía de 155 cautivos representó el 26 % de los transportados; en tanto que los 158 muertos en la nave de John Marshall representaron 29%, mientras que, para los acarreados por Thomas Wallace, 229 arrojados al mar supusieron el 49 % de los embarcados. Unas cifras que superaban notablemente el promedio estadístico de las travesías atlánticas.

Además de las llamadas “Elizabeth” (81202, 81203), Fermín de Tastet despachó la “Favourite” (SV 81327), que llegó en febrero de 1789 a Montevideo proveniente de Nuevo Calabar, con 393 cautivos de 466 embarcados, con un *coeficiente de letalidad* de 16 %. En conjunto, en los tres viajes, habría embarcado 1.530 cautivos y dejado en tierra 1.081 con una letalidad del 30%, destacándose el margen de pérdida en los contratos con la Compañía.

Gráfico 3. Esclavizados ingresados por el Río de la Plata, 1777-1811.



Fuente: elaboración propia a partir de Studer (1958) AGNA IX, 18-8-11; 2-9-1; 2-9-6; 10-4-7; 45-2-6. AGN-U, EGH, 28, 80, 40, 89, 95 AGI, Indiferente 2824, 2825, Buenos Aires 483. Agradecemos a Alex Borucki, habernos proporcionado su base de datos sobre el comercio ultramarino de esclavizados. Para una visión de larga duración sobre la trata rioplatense, véase Borucki (2021, 255-290).

Por su parte, el empresario británico James Mc Taggart había hecho contrata de sus barcos fletándolos a la Real Compañía de Filipinas para enviar en derechura desde Bonny a Buenos Aires, cargazones de forzados. Los barcos habían salido de Bristol, cargaron en la costa africana y llegaron a puerto con 705 forzados. La “Pilgrim” (SV 18275), (a) “Peregrina”, al mando de Charles Sloper, había acarreado 421 forzado y perdido 71 en altamar, con un *coeficiente de letalidad* del 17 %; mientras que el “Prince” (SV 18008), al mando conjunto de James Clurg y W. Engledue, había cargado 427 y perdido 72, con el mismo promedio. La navegación había partido en julio de 1787 y el arribo en abril y febrero de 1788, respectivamente.

James Mc Taggart, otro de los propietarios que había arrendado naves a la Compañía, había traficado en nueve viajes, entre 1773 y 1788, más de tres mil forzados, siendo sus rutas más transitadas al Caribe con cuatro a Jamaica, dos a Grenada y otros a las islas de Santa Lucía y San Vicente, siendo los viajes a Buenos Aires los únicos y últimos que realizó en el Pacífico sur. En sus travesías había traficado con 3.112 cautivos, 51.6 % hombres y 23.8 % niños, extraídos de Biafra, Guinea, Costa dorada, Cape Coast y Bonny, de los cuales sobrevivieron 2.682, con un *coeficiente de letalidad* del 20.3 %

Una primera evaluación de la trata en los años de 1788 y 1789 nos revela un desigual beneficio, derivado de prácticas empresariales y del estilo de conducción de capitanes que despreciaban el valor de la carga, o bien apostaban al aumento de precio en función de las capacidades de sobrevivencia de los cautivos y las restricciones de la demanda local.

Destaca, por su alta tasa de letalidad (49 %), el navío conducido por Thomas Wallace: se estima que, en siete viajes realizados, entre 1767 y 1788, embarcó 1482 africanos de Sierra Leona, Saint-Louis y Barlovento, 67,7 % hombres y 40,3 % niños, de los cuales sobrevivieron 1,110. Y es precisamente Wallace quien haría negocios con Martín de Sarratea, enviándole 165 cautivos de ambos sexos<sup>10</sup> y del

lastre del barco despachó habas para su alimento, además de galletas, quesos, ropa, vino de Canarias y hasta una cama.<sup>11</sup>

La “Elizabeth” que comandada John Marshall, una vez descargados los africanos, por pluma de Sarratea solicitaba en julio de 1789, volver a Londres con carga de cueros, “quedando expedita por los oficios de la Real Hacienda”. Marshall había venido de Liverpool, contratado por la Compañía, pero su experiencia en la trata incluía viajes de las costas de África, Anomaboo y Bonny, transportando forzados a Jamaica, Grenada, isla San Vicente y Kingston, principalmente. En sus navegaciones había embarcado 2.959 forzados con una pérdida del 29 % en mar.

La “Peregrina”, que había llegado al mando de Charles Sloper, con una tripulación de 50 plazas, entregó esclavos en Montevideo y según petición de Martín de Sarratea, “está pronta a regresar a Santander con registro de frutos y caudales en virtud del real permiso”<sup>12</sup>.

Los negocios con James Mc Taggart y Fermín de Tastet, tenían un segundo momento con el retorno de cueros, plata y efectos del país, que se inscribe en la disputa de Martín de Sarratea con las autoridades aduanales de Buenos Aires y Montevideo.

En su retorno, en el invierno de 1789, los barcos de Tastet que volvían en derechura a Londres registraron como carga los siguientes efectos del país: el “Africano” declaró 23.543 cueros, mil en Buenos Aires y 22.543 en Montevideo, más 271 quintales de lana y diez mil astas de toro. Por su cuenta, el “Indiano” registró una carga de 17.908 cueros, 2.800 en Buenos Aires y 15.108 en Montevideo, más 100 sacos de lana de carnero.

## La disputa. Las arengas de Martín de Sarratea: costos y beneficios de la negociación local

A fines de 1792, Martín de Sarratea como comisionado de la Real Compañía de Filipinas en el Río de la Plata dirigió al virrey Nicolás Arredondo manifestándose contra el cobro de derechos a las extracciones que los barcos esclavistas arribados por cuenta de la Compañía que, en su tornaviaje, se dirigieron en derechura a Londres con cueros y efectos del país, por considerar “sumamente gravosas” y no ser “legítimamente adeudados ni exigentes en los términos que se ha verificado”, con fundamento en lo decidido por el virrey Marqués de Loreto, según decretos 28 enero y 29 de abril de 1789<sup>13</sup>.

Específicamente se refirió a que los navíos con bandera española y bajo contratas con la Compañía, habían arribado entre 1788 y 1789 con el nombre de *Elizabeth*, que más tarde se identificaron con su alías, “Africano” e “Indiano”, presentando para cada uno de ellos respectivas liquidaciones en las que daba testimonio detallado de la carga, las imposiciones y el valor que representaban en pesos corrientes de 15 reales y 2 maravedíes.

El “Africano” había pagado 19.59 reales y 8 maravedíes en Buenos Aires y a su salida al mar, 40.095 pesos corrientes. En el primer caso, se pagaron derechos por 3.352 reales 4 maravedíes, por un millar de cueros, y en Montevideo 626.058 reales por 22.543 cueros, lana y astas de toro, que debieron cubrir el derecho de introducción a España, aunque se dirigieran a Gran Bretaña.

Por su cuenta, el “Indiano” habría pagado 469.505 reales por 17,908 cueros cargados, entre Buenos Aires (2.800) y Montevideo (15.108), más una centena de sacos de lana. Adicionalmente, debió enterar en la misma aduana 21.839 reales por el derecho cobrado de conducción de moneda a España, que resulta de conversión de pesos corrientes a pesos fuertes.

En suma, el perjuicio estimado para la Compañía por Sarratea ascendió 17.017 pesos corrientes 6 y medio reales, derivados de los derechos de reducción de moneda (7.757 pesos 7 reales), 3 % de penalización “por no deber cobrarse peso fuerte por corriente” y 9.259 pesos 7 y medio maravedíes,

por el 18 % de conducción de efectos a España y “extracción a países extranjeros”, en el supuesto que esto hubiese ocurrido, ya que había disposición a no permitir el tráfico directo.

Las estimaciones hechas por Sarratea son interesantes para entender la negociación local de privilegios que asume la Compañía como legítimamente adquiridos, ya que su apelación al reglamento de Libre Comercio, el carácter de privilegio que le fue concedido en su fundación para navegar con libertad entre Europa, Asia y América y ahora “por vía de ensayo” entre África y América, se vio cuestionado por las autoridades políticas y fiscales del Rio de la Plata, abriéndose una disputa de potestades y argumentos de poder local y normativa imperial.

El centro de la disputa estaba, precisamente, en el derecho del 18% sobre la introducción de efectos a España que toda mercancía re-exportable debía cubrir, y que el Marqués de Loreto expresamente había dispuesto. De la misma manera, el comisionado se querelló contra la disposición de cubrir el importe de ajuste de moneda, entre el valor corriente del peso como unidad de cuenta y la exportación de pesos fuertes, dado que insistía en exentarse de dicha tasa de compensación.

Sus argumentos merecen un examen minucioso, en tanto que dan testimonio de una estrategia de promover el tráfico directo de esclavizados, incrementar el beneficio de su compensación con efectos del país y reservarse la extracción de moneda fuerte, tasando los derechos en moneda de cuenta, a efecto de obtener ventaja en el factoraje de monedas ya que la Corona había establecido admitir en compensación, solo pesos fuertes.

Sobre el tráfico directo argumentó el favor concedido por S.M.C. a la RCF para “conducir los frutos de este país en derechura desde Montevideo a Londres, [porque] quiso conferirle alguna gracia o excepción en el pago de derechos”, ya que era de “corta utilidad” hacerlo a través de puertos españoles, apelando a la Real orden de 9 de abril de 1791, sin cuestionar lo que se establece respecto a “que pagaría (lo que) otro cualquier buque particular de comercio”. Por tanto, su estrategia era recurrir a dos argumentos: “Cuáles son los derechos que debe satisfacer la Compañía considerada como cualquier otro particular” y “Cuáles son los medios regulares de reducirlos y hacerlos pagaderos en estas Reales Tesorerías o en las de España”.

En el caso del 18 % de derechos por conducción a España, consideraba que “...es uno de los que causan a la Compañía un perjuicio desmedido” ya que, argumentaba, es desconocido el fundamento que lo ampara, “ni por que regla puede el real Erario reportar este aumento”, al registrar el dinero para España al 1 ½ % aún si fuera en efectivo, con el aumento del 1% del consulado de Lima el 1 ½ % de seguros en Cádiz. Por tanto, consideraba que poner dinero en la península puede costar el 4 %, agregando el 5 % que pagaría por derechos y ½ % al consulado de Cádiz o La Coruña, de lo que “resulta cuando menos a la Compañía de gravamen un ocho y medio por ciento deducido el nueve y medio que forman todas las expresadas contribuciones”

Con relación a los costos de factoraje de moneda, Sarratea describió el perjuicio que resulta “en la reducción que se hace de la moneda de vellón, ya que, en España, 100 pesos fuertes le producen 2 mil reales de vellón, en Buenos Aires equivalen a 103 pesos corrientes y 1.551 reales 2 maravedís de vellón, con una pérdida de 448 pesos, 32 maravedís de vellón. Sumado a los derechos indebidos suma, 37 pesos 3 7/8 reales fuertes por cada 100, por lo que considera ilegítimo su cobro porque los navíos van en derechura a países extranjeros, considerando que “no puede ser justo, (y) lo repugna la razón”.

En defensa del privilegio de la Compañía, consideró que el cobro de factoraje, corresponde a “la practica observada por los Ministros y Empleados de S.M. sujetos al pago de Media Annata”, que resulta de una “antiquísima no variada [costumbre] tal vez por considerarse anejo este gravamen a la misma gracia que el empleado obtiene en su nominación” y por no querer los empleados que “aminoren”, de la que la Real Hacienda no obtiene ventaja por formar parte de sus propios y “no hay ningún empleado que reclame perjuicio por esta exorbitante contribución”.

Concluyó considerando injustificado el gravamen a la Compañía, toda vez que esta “contribuye al Rey [con] ingentes sumas en su giro por sus derechos Reales, no guarda identidad con un cuerpo de Empleados que poniendo de su parte solo el trabajo personal y la responsabilidad, se mantienen en los mismos ramos que administran, recaudan y dirigen; ... pues los empleados lo reciben ciertamente en la proporción y seguridad de su subsistencia; pero la Compañía, que está obligada al pago de los derechos que pagaría otro cualquier comerciante, todo el beneficio que ha recibido consiste en haber ido en derechura para Londres desde Montevideo los efectos del País, y por lo mismo no puede considerarse anexo al permiso el pago”. Y por ello pidió se le exhibiera alguna otra orden que lo acredite, con conocimiento de alguien que lo haya pagado en igualdad de circunstancias, entonces “lo admitiré como justo”, pero por ahora lo juzga “impropio de ellas e injustamente deducido”.

Por último, se quejó de la carga adicional del 3 % “para hacer fuerte la plata corriente”, ya que no pudiendo enviarse *macuquina* a España sino en pesos fuertes, la juzga opuesta la Real orden de 6 de agosto de 1776, que señalaba la “equivalencia de la moneda de vellón en América”, por “ir contra la práctica común del País”: los oficiales y militares pagan un “peso corriente u ocho reales” por cada 15 reales 2 maravedís de vellón, así como la reducción que se hace en las Reales cajas de esta capital “de moneda de vellón a moneda de América”.

Por tanto, consideró que tanto el 18 % de conducción a España como el 3 % de reducción a moneda fuerte, no son legítimos en su cobro a la RCF, porque el primero no beneficia al Rey y el segundo puede exentarse si es equivalente a recibir 100 pesos fuertes o 103 corrientes por cada 100 pesos sencillos, de a 128 cuartos o quince reales 2 Mrvs. de vellón”, de allí que pueda reintegrarse del principal, conducirlo asegurado a España, reportar sus derechos de introducción, y quedar aun beneficiado en 19 pesos 3 7/8 reales fuertes por ciento”, considerando que “ventajoso es para S.M. este modo de cobrarse y cuanto distará de lo justo el hacer a la Compañía ningún cargo sobre de un peso corriente por cada quince reales dos Mrvs. de vellón, porque lo demás sería tener una ganancia cuantiosa sin un derecho fundado ni establecido por S.M.” si fuera el caso que la RCF “hubiese llevado los cueros y demás efectos al Puerto de Cádiz u otro habilitado y los hubiese extraído a Países Extranjeros”.

Concluyó su alegato asegurando que no aspira a demorar el pago de derechos, “ya que tengo los adeudados en la Aduana y exhibido en la mayor parte lo que pertenece a la de Montevideo”, más los 40 mil pesos, para exponer los “medios o modos” en que debe hacerse la liquidación, pero pide lo siguiente: primero, pagar pesos corrientes por cada 15 reales 2 maravedís de vellón, “devengados en España”. Pese a ser “gravosos a la Compañía”, el de 19 pesos 3 7/ reales por ciento, “es admisible condicionalmente” a que S.M. resuelva en favor de la Compañía, en los términos de la equivalencia señalada; segundo, la devolución de lo que tiene pagado y afianzado, por “documento legítimo”, debido a que son derechos devengados en España: “ninguna razón hay para que la Compañía deba pagarlos aquí, ni al Rey se le infiere perjuicio”, ya que sobre el principal se reportara el ingreso de dinero en la península; tercero, desestimar la demora en el pago, ya que tampoco afecta al Rey, porque “no tiene giro con sus caudales, ni puede evitarse de ninguna suerte: pues ya se cobre aquí para remitir allá el dinero, o ya se me entregué para enviar por cuenta de la Compañía.”

La disputa dio paso a la intervención, francamente adversa, del director de la Aduana de Montevideo quien se sostuvo en la legitimidad de los cobros y la exigencia de que Sarratea cubriera el adeudo que estos importaban. Mientras tanto, el Tribunal de Cuentas en dictamen firmado por José Antonio Maldonado y Sandoval, Francisco de Cabrera y Pedro José Ballarta (sic), mostrando cierta proclividad al comercio directo, considerando lo siguiente:

...esta carga a una negociación mercantil a la cual absorbería el lucro de la especulación, y que consecuencia retraería a la misma Compañía o a otra a repetir estas ventajosas negociaciones que contribuyen al Erario introducen brazos para el aumento de la Agricultura, negociaciones que merecen tal privilegio en el Real animo que ha venido en una reciente Real Cedula en concederle tales anchuras que ha reducido a un solo 6 % la retribución que deben pagar pro todos derechos nacionales y extranjeros por lo que extraigan del producto de los esclavos que se les permite introducir en libertad en todos los puertos habilitados de la América, sea en Plata o en futuros de ella con amplia facultad de dirigir en derechura a nuestra península o dominios extranjeros.<sup>14</sup>

La disputa, parece sugerir que se abrió el interés por promover el comercio directo, con una discreta alusión a los beneficios locales que implicaba en el contexto del Comercio libre, a la vez que identificar con precisión la ventaja comparativa del comercio rioplatense en introducir esclavizados, exportar frutos y atraer plata.

El valor sustancial de la querrela, a nuestro parecer, está en la descripción del sistema fiscal y monetario diseñado para una mayor transferencia de recursos a la Real Hacienda, particularmente en su tentativa de que esos derechos se incorporen a las aduanas locales y el factoraje que cobra el rey permita conservar la plata fuerte en la circulación rioplatense. Si bien Sarratea estaría, en principio, apelando a la defensa de una Compañía global, en la que el monarca tenía conspicuos intereses, el sentido último se dirige a retener los beneficios de la trata de esclavizados con plata fuerte en poder del comisionado, a la vez que favorecer su compensación con cueros, lanas, astas y efectos del país de un valor relativo menor.

Habida cuenta que la operación de la trata directa de esclavizados había sido un quebranto para la Compañía, como hemos tenido ocasión de documentarlo en otro trabajo, los costos fueron transferidos a la península y el comisionado actuó procurando evitar la disminución de los beneficios que traería la exportación directa de efectos del país (Ibarra: 2019).

El beneficio compartido, entre el comisionado y los capitanes de los navíos, también puede leerse a través de las transacciones que se realizaron entre ellos. Concretamente, Thomas Wallace, capitán del “Indiano”, habría vendido a Sarratea, en diciembre de 1788, 165 esclavizados, de ambos sexos, así como sacos de maíz, cebada y habas como alimento de aquellos. Además, otros efectos como un barril de galletas, 2 de quesos, un baúl de ropa de uso, seis docenas de botellas de vino canario y hasta una cama, quizá de la carga de pacotilla que trajo consigo<sup>15</sup>.

Por su parte, Josef de Silva había vendido a la Compañía 200 esclavizados, 180 mujeres y 20 varones, así como al propio Sarratea 176 esclavizadas y cuatro pipas de arroz. A su vez, Wallace había vendido a Josef de Silva esas cuatro pipas de arroz y haba, para alimento de los forzados adquiridos. Todo lo anterior de la carga del “Indiano”, a lo largo de 1788, en Montevideo.

En nuestro trabajo sobre la contrata con los británicos, concluimos que 1.073 esclavizados traídos por la Compañía fueron remitidos a Lima a través de la ruta Mendoza, Santiago y Valparaíso: 907 de los forzados despachados a Lima, 27 murieron en tránsito y solo fueron vendidos 880, a un *precio promedio per cápita* (pppc) de \$ 366 pesos. Los costos del traslado sumaron el 13.3 % de la venta efectiva, equivalente a \$ 42.832 pesos y las pérdidas humanas, considerando el precio promedio de venta, sumaron \$9.882 pesos (Ibarra: 2020, 10-12).

Según testimonios fiscales de la aduana de Buenos Aires, a nombre de Sarratea fueron despachados a Chile y Lima, 275 forzados: entre ellos se anota que 150 fueron a Lima, por Mendoza y Chile en carretas de Esteban Rodríguez, con un salvoconducto del virrey para que “no le impidan su viaje”; otros 50 con la misma indicación de “que no se le ponga embarazo” a su tránsito.

De todo ello podemos estimar que el negocio de la trata, nominalmente en favor de la Compañía fue manejando con virtuosismo por los agentes locales, estableciendo una red de contratos y compromisos que supusieron beneficios locales, antes que ganancias globales a la RCF. Sin embargo, no debe dejarse de lado que la circulación de forzados, el ajuste monetario de los pagos, así como la exportación de los efectos del país, constituyen una articulada trama en la que los beneficios se centran en los actores locales.

No sin rispideces, la competencia por los recursos generados por el negocio enfrentó a los agentes comerciales, a los empresario navieros y a las autoridades fiscales locales que reclamaron la renta del monarca, así como el beneficio de sus empleos por *media annata*, como advirtió Sarratea, ganándose la antipatía del director de la Aduana de Montevideo, pero el favor limitado del Tribunal de Cuentas que resultó de la disputa retórica, mientras los negocios caminaban con discreción y, quizá, complacencia en la hojarasca de oficios y representaciones de querellantes.

## Conclusiones

Durante la segunda mitad del siglo XVIII se produjeron transformaciones que reconfiguraron el paisaje productivo y comercial del Río de la Plata. Una mirada lejana del proceso nos mostraría un territorio social y comercial organizado con el fin de abastecer de mercancías europeas al interior a cambio de metales preciosos altoperuanos. Con una producción regional, los cueros, cuyo fin era ser utilizado como lastre de las embarcaciones que retornaban a Europa y comerciantes comisionistas de las grandes casas europeas instaladas en Cádiz.

A medida que nos aproximamos, comienzan a aparecer algunos entramados que nos distancian del paisaje descrito. La inserción del Río de la Plata en el concierto global era fundamental, por su posición estratégica, ya por ser un canal de la plata altoperuana, ya por el estrecho vínculo comercial con Brasil, ya por su producción regional. Nos detenemos en este último punto, ya que la importancia de los cueros es mucho mayor para los mercados europeos, de allí su alta demanda tanto para el proceso industrial, como contenedores para el transporte de mercancías y el uso cotidiano de la población.

También el impacto de las transformaciones institucionales comerciales generó la arribada masiva de embarcaciones y comerciantes, ávidos de explorar las nuevas oportunidades que fueron abiertas: el envío de tasajo a Cuba, el comercio de esclavizados por parte de rioplatenses y la compra de embarcaciones para realizar travesías ultramarinas.

En síntesis, al circuito de intercambio de metales preciosos altoperuanos por mercancías europeas en donde el rol de los rioplatenses era de nexo a cambio de una comisión. Le incorporamos, un circuito de intercambio entre las mercancías europeas por derivados del vacuno, que generó que el metálico fuera acumulado y utilizado para nuevos emprendimientos comerciales. Para que ello fuera posible era necesario que se produjeran dos factores. El primero de ellos, que se generaran las reformas institucionales para llevarlo a cabo y, en segundo lugar, experiencias que dejaran huellas del camino por donde andar. Las reformas comenzaron en 1792, con el permiso de la Corona a los americanos de comerciar esclavizados y realizar expediciones a África.

La disputa de Sarratea, que resulta de la navegación directa entre las costas africanas y el Río de la Plata, constituye el punto de inflexión del tráfico de esclavizados por cuenta de los mercaderes rioplatenses. Como advertimos, la disputa por el cobro de derechos que penalizaba como triangulares los envíos de efectos de la tierra a Europa y costas africanas, destacó la importancia de modificar reglas, vencer las resistencias de los agentes de la Real Hacienda y persuadir a los virreyes de la importancia de las exportaciones de corambres.

El debate abierto por Sarratea, unos años antes, vinculó el fracaso de las expediciones de la Real Compañía de Filipinas con interés de los mercaderes rioplatenses por emprender el tráfico directo, valorizar los cueros y sus derivados, retener plata fuerte y transferir los costos del factoraje de moneda corriente a la contabilidad de la Real Hacienda. De esta manera, el poder de negociación de los actores locales, respaldados por el comisionado de la Compañía puso en perspectiva el horizonte de beneficios que habría de cambiar el lugar y papel de la economía marítima rioplatense. Un círculo virtuoso, que se cerró en esta coyuntura.

## Agradecimientos

Los autores agradecemos los comentarios y críticas de colegas, recibidos en Río de la Plata Workshop 2023, por F. Prado, A. Borucki, Z. Moutoukias y V. Grieco. Así también a F. Castro, I. Povea y M.T. Álvarez-Icaza, del Seminario Historia social de los mundos hispanos, UNAM.

## Fuentes

AGNA Archivo General de la Nación Argentina, Buenos Aires.

SLAVE VOYAGES Base de datos del tráfico trasatlántico de esclavos <https://www.slavevoyages.org/>

## Bibliografía

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

Biangardi, N. A. (2015) "Expansión territorial, producción ganadera y relaciones de poder en la región Río de la Plata", *Tesis doctoral*, Universidad Nacional de La Plata. <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1179/te.1179.pdf>

Biangardi, N. A., & Camarda, M. (2017). "El negocio del cuero en el Río de la Plata a fines del siglo XVIII". *Antíteses*, 10(20). <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193354726018>

Bonialian, M., & Hausberger, B. (2018). "Consideraciones sobre el comercio y el papel de la plata hispanoamericana en la temprana globalización, siglos XVI-XIX". *Historia Mexicana*, 68(1), 197-244. <https://doi.org/10.24201/hm.v68i1.3641>

Borucki, A. (2021) "250 años de tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata De la fundación de Buenos Aires a los «colonos» africanos de Montevideo, 1585-1835". *Claves. Revista De Historia*, 7(12), 255-290. <https://doi.org/10.25032/crh.v7i12.11>

Borucki, A (2016). "Notas sobre el tráfico de esclavos al Río de la Plata durante el siglo XVIII." *Revista Latino-Americana de Estudos Avançados* I, no.1, jan-jul (2016), 7-28. <https://revistas.unila.edu.br/relea/article/view/534>

Bosseghini, D. (2020) "The Unofficial Vicereine of Río de la Plata: a Trans-Imperial Mediator in the Global War, 1797-1810", Lima, PUCP, *Economía*, 43(85), 31-46. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/economia/article/view/21977/21383>

Camarda, M. (2015a) "La región Río de la Plata y el comercio ultramarino durante las últimas décadas del siglo XVIII: Actores, circulación comercial y mercancías" *Tesis doctoral*, Universidad Nacional de La Plata. <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1181/te.1181.pdf>

Camarda, M. (2015b) "Una aproximación a los grandes comerciantes de la región Río de la Plata a fines del siglo XVIII". *Temas de historia argentina y americana* (23), 53-80. [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.11095/pr.11095.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.11095/pr.11095.pdf)

- Camarda, M (2017) Una aproximación a la participación de los rioplatenses en el comercio de esclavizados a fines del siglo XVIII. En *Revista de Historia Americana y Argentina*, Vol. 51, N° 2, 2016, Mendoza (Argentina) Universidad Nacional de Cuyo, pp. 43-71. <http://www.scielo.org.ar/pdf/rhaa/v51n2/v51n2a02.pdf>
- Camarda, M (2019a), “La salida de metales preciosos por el complejo portuario rioplatense durante las últimas décadas del siglo XVIII”, en *Revista Travesía*, Instituto Superior 227 <http://www.travesia-unt.org.ar/cuerponumeros.php?nlibro=23>.
- Camarda, M. (2019b). Algunos datos sobre el comercio ultramarino salido del complejo portuario rioplatense. *Revista El Taller de la Historia*. 11. 205-229. 10.32997/2382-4794-vol.11-num.11-2019-2412. <https://revistas.unicartagena.edu.co/index.php/eltallerdelahistoria/article/view/2412>
- Cháves Palacios, J. (2004) “Desarrollo tecnológico en la primera revolución industrial”. En *Norba. Revista de Historia*, Universidad de Extremadura. Vol. 17, p 93-109. [https://www.historiaueex.es/revista/norba\\_\\_articulos\\_37/n\\_17\\_\\_ao\\_2004\\_416](https://www.historiaueex.es/revista/norba__articulos_37/n_17__ao_2004_416).
- Conrad, S. (2017). *Historia global. Una nueva visión para el mundo actual*. Barcelona: Crítica.
- Delgado Ribas, J. (1987) “El modelo catalán dentro del sistema de libre comercio (1765- 1820)” En: Fontana, J. (Comp.) *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*. Madrid. Fundación Banco Exterior, págs. 53-69.
- Díaz Rodríguez, J. M. (2005) “La revolución industrial británica y la alimentación. Notas para un estudio historiográfico” En *revista Studia Zamorensis*, N° 7, págs. 327-373. <https://revistas.uned.es/index.php/studiazamo>
- Gelman, J. (1996) “De mercachifle a gran comerciante. Los caminos del ascenso en el Río de la Plata colonial”, UNIARA, España
- Halperín Donghi, Tulio (1972). “Revolución y guerra. Formación de una elite dirigente en la Argentina criolla”. Buenos Aires. Siglo XXI.
- Hausberger, B. (2018). *Historia mínima de la globalización temprana*. México: El Colegio de México.
- Ibarra, A. (2020) “Global trafficking and local bankruptcies: Anglo-Spanish slave trade in the Río de la Plata, 1786-1790”, *Atlantic Studies*, 19:3, 430-447, DOI: 10.1080/14788810.2021.1908084
- Ibarra, A (2019). “El mundo en una nuez: De Calcuta y Cantón a Buenos Aires en una época de guerra. La introducción de efectos”, *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Núm. 3 Vol 38. doi:10.1017/S0212610919000259.
- Jumar, F. (2011). “Lo que la revolución se llevó: la región del Río de la Plata como espacio homogéneo”. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana ‘Dr. Emilio Ravignani’* (33), 141-148. [https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.10878/pr.10878.pdf](https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.10878/pr.10878.pdf)
- Jumar, F. (2000). “Le commerce atlantique au Río de la Plata 1680-1778” *Tesis doctoral*, École des Hautes Études en Sciences Sociales.
- Lacoste, P. (2020) “Cueros labrados, economía y sociedad en el Cono Sur. Odres petacas y zurrones (Chile y Cuyo, siglos XVII-XIX)” *Revista Andes, Antropología e Historia*. Vol. 2, N°31, Julio - diciembre 2020, pp. 1-40. <http://id.caicyt.gov.ar/ark:/s16688090/8z6gomq0g>
- Moreno Cabanillas, R. y A. Castillo-Jurado (2023). “Letters and economic routes in the Spanish empire in the 18<sup>th</sup> century with GIS”, *New Techno-Humanities* 3(2023), 23-28. <https://www.sciencedirect.com/journal/new-techno-humanities>
- Moutoukias, Zacañas (1995). “El crecimiento en una economía colonial de antiguo régimen: Reformismo y sector externo en el Río de la Plata, 1760-1795.” *Archivos do Centro Cultural Calouste Gulbekian XXIV*, pp. 771-813.
- Moutoukias, Zacañas (1999). “Comercio y producción”. En *Nueva Historia de la Nación Argentina. Academia Nacional de la Historia*. Tomo 3. Período español (1600- 1810). Buenos Aires: Planeta. <http://repositorio.anh.org.ar/jspui/handle/anh/25>
- Moutoukias, Zacañas (2000). “Gobierno y sociedad en el Tucumán y el Río de la Plata, 1550- 1800” En Tandeter, Enrique (dir.) *La Sociedad Colonial, Nueva Historia Argentina*. Tomo 2. Buenos Aires: Sudamericana.
- Moutoukias, Z. (2018): “Instituciones, comercio y globalización arcaica: una reflexión sobre las redes sociales como objeto y como herramienta partir del caso rioplatense (siglo XVIII)” en Ibarra, A., A. Alcántara y F.

Jumar *Actores sociales, redes de negociación y corporaciones en Hispanoamérica, siglos XVII-XIX*, México, UNAM/Bonilla Artigas, pp. 141-180.

Schlez, M. (2014) "Los circuitos comerciales tardo-coloniales. El caso de un comerciante monopolista: Diego de Agüero (1770-1820)". Tesis de doctorado, Universidad de Buenos Aires.

Socolow, Susan (1988). "Los mercaderes del Buenos Aires virreinal. Familia y Comercio". Buenos Aires: Ediciones de la Flor.

Studer, E. F.S. de (1958). *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

Tempère, D. (2002) "Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII". En *Revista Iberoamericana*. Vol. 2 Número 5. <https://journals.iai.spk-berlin.de/index.php/iberoamericana/article/view/482>

Yun Casalilla, B. (2018). *Historia global, historia transnacional e historia de los imperios*, Zaragoza, Institución Fernando El Católico.

## **Declaração de financiamento**

La presente colaboración académica se inscribe en el Programa de Movilidad Internacional Docente (PROMID) de la Universidad Nacional de Entre Ríos, Argentina, y la UNAM, México.

**Submetido em:** 16/02/2023

**Aceito em:** 10/9/2023

## Notas

<sup>1</sup> Ver Camarda (2015a).

<sup>2</sup> Una profundización, con relación a la vinculación de la carga de cueros para la demanda europea y como lastre, fue analizado en Camarda (2015a).

<sup>3</sup> En un trabajo previo (Camarda, 2015a) se analizó los datos presentados, con los desarrollados por Michel Morineau (1985).

<sup>4</sup> La soldada consistía en el salario de los trabajadores de las embarcaciones. Tempere: 2002, 103-120.

<sup>5</sup> Ver Camarda (2015b).

<sup>6</sup> En dicho descargo al Fiscal de lo Civil, anexa los documentos comerciales que dan cuenta de su actividad emprendedora. AGNA IX 30- 07-2.

<sup>7</sup> En su descargo afirma que tuvo seis embarcaciones “Reina de los Ángeles”, “Nuestra Señora de los Ángeles”, “Número siete”, “Número ocho”, “Astigarraga” y “Elisa”. Dos de ellas, las *Número siete* y *ocho*, no se encuentran matriculadas en Buenos Aires. AGNA IX 30- 07-2.

<sup>8</sup> La información sobre barcos, capitanes y entrada de esclavizados procede del sitio <https://www.slavevoyages.org/>, citados como **SV**, acompañado por el número de registro.

<sup>9</sup> Los datos corresponden al número de registro de la base de datos <https://www.slavevoyages.org/>. Los registros se indican entre paréntesis, para cada consulta. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

<sup>10</sup> AGNA IX 43-08-02 (1345).

<sup>11</sup> AGNA IX 43-08-02 (1223).

<sup>12</sup> AGNA IX 33-5-4 (2874).

<sup>13</sup> AGNA, IX 37-04-07 (3133).

<sup>14</sup> AGNA, IX, 37-04-07 (3133).

<sup>15</sup> AGNA, XIII 44-5-29 (2707).