

EL TRANSPORTE DEL AZÚCAR Y SUS EFECTOS EN LAS RUTAS HACIA EL RÍO DE LA PLATA (FINES DEL SIGLO XVIII Y PRINCIPIOS DEL XIX)

Hernán Asdrúbal Silva

El problema de la configuración de los circuitos comerciales y de las rutas marítimas es muy complejo, particularmente cuando se trata de zonas marginales como la del Río de la Plata. Su determinación es importante, no sólo desde el punto de vista económico, sino también desde el político y social, particularmente cuando se lo vincula con las necesidades y hábitos de consumo.

Aunque la industria azucarera tuvo resultados en zonas como Paraguay, Salta, Jujuy, Tucumán, las Misiones Jesuíticas, Corrientes y áreas del Alto Perú, ni por calidad ni por cantidad pudieron abastecer a la plaza rioplatense, debiéndose recurrir al aprovisionamiento externo.

El azúcar es, quizás, uno de los productos que, por sus requerimientos en el ámbito regional, fue motor, en épocas de paz o de guerra, tanto en la intencionalidad legal como en el más burdo contrabando, de un importante movimiento mercantil que consolidó diversos tipos de rutas y, según las épocas, generó tránsitos ocasionales. Todo esto sin considerar que su influencia económica llevó a promover y consolidar una de las industrias básicas rioplatenses: el saladero, con sus complejidades productivas, manufactureras, comerciales y financieras.

Por lo común, los trabajos historiográficos relacionados con el comercio y la navegación se han ocupado de los vínculos entre determinadas zonas (habitualmente restringidos al análisis de los nexos entre las colonias y la respectivas metrópolis), enmarcando dentro de los mismos las mercaderías que generan el intercambio, o los que se han fundado en un producto, que han tomado como punto de partida producciones de origen (caso de los cueros rioplatenses o el cacao de Guayaquil). A diferencia de esos estudios, pretendemos en este ensayo observar la constitución y variantes en las rutas generadas por las posibilidades potenciales que ofrece un mercado regional, con sus apetencias y necesidades, con relación a un producto de primer orden en los requerimientos de la población como es el azúcar. Aspecto que adquiere mayor importancia cuando las zonas de producción y, consecuentemente de origen, se encuentran, por lo común, dentro del marco continental americano.

EL RÍO DE LA PLATA Y LAS RUTAS DEL AZÚCAR

Desde diversos puertos del Brasil y desde La Habana, además del Callao se fueron proveyendo básicamente los rioplatenses, aunque las rutas comerciales variaron con el paso del tiempo, al compás de las necesidades económicas y del desarrollo de las regiones, de los cambios políticos e ideológicos, de las reformas, de la acción de las potencias y de las guerras. De allí que, si bien hemos organizado el estudio desde una perspectiva temática, no debemos dejar de tener en cuenta los procesos y acontecimientos coyunturales que afectaron el desenvolvimiento del tráfico. Tal es por ejemplo la importante inflexión motivada por la

guerra de 1796, con sus variantes, y la aparición de los intereses norteamericanos. Baste señalar que, rápidamente, el azúcar blanca que se vendía a 4 pesos la arroba en épocas de paz, saltaba a 5 y 5 ½ pesos, mientras el azúcar “rubia” pasaba de 3 ¼ a 4 y 4 ½ pesos, en un proceso de aceleración constante de los precios. En enero de 1797, los azúcares blancos de La Habana y Lima corrían a 4 ½ y 5 ½ pesos la arroba y en abril del mismo año, junto a los provenientes de Brasil, se vendían entre 5 y 6 ½ pesos. A mediados del año siguiente se hacía referencia a las del “interior del Reino”, que conjuntamente con las de origen externo se cotizaban entre 6 y 7 pesos la arroba. El arribo de navíos procedentes de colonias extranjeras, preferentemente de Brasil, solía traer cierta distensión en el mercado, no obstante Buenos Aires, debido al gran consumo, nunca se consideró debidamente abastecida. La calidad, junto a las limitaciones de las remesas por origen, también marcó en algunos momentos diferencias, por lo que en octubre de 1798 el azúcar de la Habana llegaba a valer entre 7 y 7 ½ pesos la arroba, frente a los 6 ½ y 7 pesos en que se vendía el proveniente de colonias y del interior.

Si bien podemos hablar de *circuitos comerciales y de navegación*, como los establecidos con La Habana o con algunos puertos brasileños, los problemas de estabilidad y continuidad de los que hemos caracterizado nos llevan a preferir el término de *rutas de navegación*. Aclarada la cuestión, organizamos el tema teniendo en cuenta tres tipos de rutas: 1) las *rutas marítimas básicas*, compuestas por las que, con cierta continuidad permitieron mantener un flujo de puerto a puerto, 2) las *rutas combinadas*, que unen al transporte marítimo el trayecto por tierra o ríos interiores y 3) las *rutas temporales, ocasionales y/o alternativas*, utilizadas en forma excepcional cuando las circunstancias lo requieren o posibilitan.

Es importante señalar que nuestro objetivo es caracterizar las *rutas*, por lo que, si bien debemos tener en cuenta, como elementos sustanciales, los centros de producción, estas proveniencias, por las formas de transporte y arribo, pueden estar presentes en más de una vía de aprovisionamiento azucarero.

Dentro de las *marítimas básicas* vinculadas al azúcar, incluimos a) la Ruta desde el Brasil (de puerto brasileño a puerto rioplatense), b) Ruta de La Habana; c) Ruta de la Coruña y d) la Ruta de Lima.

- a) La tradicional ruta del Brasil, con sus variantes y sus fluctuaciones entre la legalidad y el fraude, se consolida desde los mismos orígenes del establecimiento de los castellanos en el área rioplatense. De allí que en el análisis debamos hacer referencia a los antecedentes que se remontan a fines del siglo XVI, enmarcados en procesos tan importantes como la unión de las dos coronas o la instalación y funcionamiento de la Colonia del Sacramento. Proceso mercantil que se continúa en la época virreinal con la presencia formal lusitana como parte neutral (en la guerra motivada por la Independencia de los Estados Unidos) o furtiva hasta la apertura del Comercio con Colonias Extranjeras que formaliza el tráfico, sin olvidar los cambios que se generan con motivo de guerras como la iniciada en 1796 o con el traslado de la Corte Portuguesa al Brasil en medio de los conflictos napoleónicos. Las rápidas variantes en los precios del azúcar, incluida entre los “efectos de mayor consumo”, muestran con claridad el incentivo que se produce para incrementar las importaciones del Brasil y, consecuentemente tender a afianzar el nuevo sistema.

- b) En la caracterización de la ruta de La Habana (por medio del tráfico directo) debemos hacer hincapié, entre otras cuestiones, en los antecedentes de la presencia del producto cubano por vías colaterales, en la complementación con las exportaciones rioplatenses (principalmente cárnicas) y en los problemas de los retornos, complicados por la cercana competencia del Brasil.
- c) Incluimos dentro de este apartado a la ruta de la Coruña por su significado en lo referente a la reexportación de azúcares cubanos. Sin descartar el análisis de otros puertos peninsulares (que tratamos en el tercer encuadre), adquiere un singular interés la estructuración del Correo Marítimo, con sus dos carreras, la de La Habana y la del Río de la Plata, que convierte a la Coruña en epicentro vincular entre ambas rutas, facilitando la combinación de cargas y el consecuente reembarque del azúcar, en forma rápida, con destino al área rioplatense.
- d) Finalmente, debemos hacer referencia aquí a la ruta marítima Lima-puertos rioplatenses, que muestra el interés de colocar los excedentes de aquellas regiones del Pacífico por la vía del Cabo de Hornos.

En las *rutas combinadas* (mar-tierra y/o ríos) aparecen nuevamente como zonas de origen puertos del Brasil o del Virreinato del Perú.

- a) En el caso del Brasil, con desembarcos en puertos propios del sur o en parajes costeros del Río de la Plata, promoviendo, por lo común, la introducción furtiva de azúcar. Este caso se vincula fundamentalmente al contrabando generado en la extensa e imprecisa frontera que separaba a las posesiones lusitanas y españolas en el extremo sur de América.
- b) Incluimos en este apartado la ruta generada como consecuencia de la combinación del vínculo marítimo del Pacífico, Lima-Valparaíso, con el terrestre que, cruzando la Cordillera de los Andes unía a Santiago con Mendoza y Buenos Aires.

Finalmente, dentro de lo que hemos llamado *rutas ocasionales y/o alternativas*, ubicamos una amplia gama de vías de transporte marítimo que, motivadas en intereses y reglamentaciones de tiempos de paz o en la guerra, contribuyeron a transportar azúcares al Río de la Plata. Dentro de ella encontramos tanto reembarques desde puertos españoles como extranjeros, pudiéndose señalar entre estos últimos a los norteamericanos.

RUTAS MARÍTIMAS BÁSICAS. EL BRASIL COMO PERMANENTE PROVEEDOR. DESDE LOS ORÍGENES A LA OFICIALIZACIÓN DEL TRÁFICO

Ya a partir de la apertura del intercambio exterior, suscitada por el obispo Victoria (1585), al poco tiempo de la fundación de Buenos Aires, se consolidó un importante tráfico con las costas del Brasil. Pronto los portugueses, entre ellos numerosos judíos conversos, se abrieron camino hacia el Alto Perú gestándose un interesante movimiento comercial de productos regionales y europeos, donde el azúcar aparece como elemento sustancial junto a esclavos y otras mercaderías varias.

Las relaciones entre los lusitanos y los habitantes hispanos se hicieron más estrechas y, aunque con excepciones, los compromisos de los funcionarios aumentaron. Así como Hernandarias se opuso a tales conductas, fueron amparadas por gobernadores como Diego Martín Negrón y Diego de Góngora. A la puja por el cierre y la apertura del puerto de Buenos Aires, con autorizaciones como la de 1602 y su prórroga, le siguió una reforma de importancia en 1618, donde el azúcar, requerida en la Península, generó un camino inverso. Por entonces sólo se permitía el tráfico por la línea de Buenos Aires-Brasil-Sevilla. Los vecinos de la región rioplatense, en dos navíos de menor porte, podían enviar productos autóctonos al Brasil, donde serían negociados por azúcar, palo y otros artículos de interés para la plaza sevillana. Por su parte, en la Península adquirirían ropas y otros elementos que retornarían a Buenos Aires sin ningún tipo de escalas, cerrando el círculo comercial. La medida era de trascendencia y fue concomitante con la idea de instalar una aduana en Córdoba, disposición tradicionalmente nefasta para el comercio rioplatense y para el desenvolvimiento económico regional.¹

Por sobre los vaivenes de las políticas comerciales que afectaron al Imperio, podemos observar cómo, desde un comienzo, el azúcar –relacionada con la producción brasileña– tuvo un rol importante en el desenvolvimiento de las actividades marítimas y mercantiles en el área regional. También, muchas de las limitaciones impuestas a los ingresos por Buenos Aires tuvieron como compensación el comercio ilícito, particularmente el que, a partir de 1680, ejercitaron los portugueses, junto a sus aliados británicos, desde la Colonia del Sacramento, donde también la apetecida azúcar, era acompañada por artículos europeos y otras producciones brasileñas como el tabaco, el aguardiente o los negros.²

VIRREINATO, LIBRE COMERCIO Y CRISIS BÉLICA EN LOS NEXOS CON EL BRASIL

La creación del Virreinato rioplatense, con la consecuente toma definitiva de la Colonia del Sacramento, significó un duro revés para el contrabando, pero no produjo el rompimiento de lazos mercantiles con el Brasil. Tampoco lo hizo la integración de Buenos Aires a las disposiciones para el comercio libre. “Movido del paternal amor que me merecen todos mis vasallos de España y América –dice el Rey– y con atención a que no subsistiendo ya la Colonia del Sacramento sobre el Río de la Plata ha faltado la causa principal que motivó la prohibición de hacer el comercio de estos Reinos a los del Perú por la Provincia de Buenos Aires. He resuelto ampliar la concesión del comercio libre contenido en mi Real Decreto de 16 de octubre de 1765[...]”.³ Argumento coyuntural que ignora casi dos siglos de marginalidad, de la que los extranjeros supieron sacar provecho, y que, rápidamente sería invalidado por el desarrollo de los acontecimientos internacionales. Los efectos de la contienda desatada como consecuencia de la guerra por la independencia de los Estados Unidos, rápidamente se hicieron sentir. Los géneros de consumo masivo, entre los que figura con singular importancia el azúcar, comenzaron a escasear y/o a desaparecer del mercado, provocando un aumento considerable de los precios. La estagnación no se hizo esperar e, irónicamente, debió recurrirse al auxilio lusitano, en calidad de nación neutral.

El uso de la neutralidad portuguesa

Todo el imperio se estremeció y mientras se buscaron paliativos a nivel nacional, los vínculos hispano-portugueses en el orden regional motivaron la creación de un sistema propio de tráfico, en el que el azúcar constituyó un elemento fundamental para el abastecimiento y la transacción.

Curiosamente, cuando la Corona Hispana abre formalmente en 1781 el tráfico con y a través de los lusitanos, ya el Río de la Plata había buscado salidas colaterales por medio del Brasil, estableciéndose un sistema que por muchos años la historiografía consideró como contrabando burdo. En realidad, por entonces se pusieron en vigencia dos tipos de tráfico neutral: a) *informal* y b) *formal*.

Mientras el tráfico neutral que hemos denominado *formal* obedece al deseo de utilizar un sistema orgánico, por el cual la Corona expide autorizaciones especiales para traficar al amparo de la bandera lusitana, el *informal*, surgido de los nexos entre autoridades rioplatenses y brasileñas, que lo precede y acompaña, responde al interés local de evitar la estagnación, desvirtuando la aplicación de las leyes vigentes.⁴ Amparados en mecanismos que rozaban la ilegalidad, los rioplatenses, en complicidad con las estructuras oficiales de Portugal, procuraron restañar, en parte, la deteriorada economía regional, gestando mecanismos de relación intercolonial (brasileño-rioplatense) que posibilitaran un tráfico sostenido. A través de fingidas “arribadas forzosas”, el azúcar, junto a otros productos coloniales y europeos, hizo su arribo a los puertos rioplatenses.

El movimiento naviero

Las estadísticas del movimiento naviero que se registran en el puerto de Montevideo durante la contienda van mostrando cómo el platillo de la balanza se inclina para el lado portugués. Baste señalar que ya en 1781, sobre un total de 10 navíos lusitanos llegados a Montevideo, 9 lo hacían de “arribada”; registrándose 7 salidas de Río de Janeiro, contra 2 de Bahía.

Año	Normal	Arribada	Total
1781	1	9	10
1782	12	17	29
1783	12	10	22

Ingresos navieros desde Brasil.

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires – 141. Elaboración propia.

El azúcar y la formalización de vínculos comerciales con el Brasil

El fin del conflicto con Inglaterra (3 de septiembre de 1783) debía restaurar la plena vigencia del Reglamento de Libre Comercio y poner coto a las actividades mercantiles de los portugueses. No obstante, dos medidas, enmarcadas en el proceso económico aperturista y en la necesidad de cambiar la dinámica productiva de las posesiones de ultramar, tendieron a dar legitimidad permanente a los nexos marítimos y comerciales con el Brasil. Nos referimos a la libertad de tráfico negrero, extendida al Río de la Plata en 1791 y a la determinación de abrir el comercio “por vía de ensayo” con colonias extranjeras (1795). Medida trascendente en materia de política económica, que dinamizará el tráfico azucarero del Brasil hacia las regiones platinas. A partir de entonces, los comerciantes, podrían dirigir a las colonias extranjeras los productos regionales que no tuvieran colocación en la Península, trayendo de retorno frutos (como azúcar, café o algodón), dinero y negros.

El comercio con Colonias Extranjeras condujo a enfrentamientos en el marco rioplatense, particularmente por los abusos e ilegalidades cometidos a su amparo. Sin embargo, contra la opinión de los detractores, el 10 de julio de 1796 se daba otra R.O. aclarando que debía

entenderse “general para todas las colonias extranjeras de las islas y continente de América, y particularmente para las portuguesas del Brasil [...]”.⁵

GUERRA, CRISIS, TRÁFICO, AZÚCAR Y PRODUCCION REGIONAL

Por muchos años continuaron las controversias en torno al tráfico con colonias extranjeras, siendo uno de los más fuertes argumentos la competencia comercial con otras posesiones españolas de América; caso de Cuba, gran proveedora de azúcar y promotora del desarrollo de la industria saladeril.⁶ No obstante, la crisis desatada por la guerra de 1796 coadyuvó a la consolidación del sistema. Baste observar las variantes entre las entradas y salidas generales de “dinero, frutos y producciones” en los años 1796 y 1797 del Río de la Plata.

Año	Exportado	Importado
1796	5.470.675 ps.6 rs.	2.853.945 pesos
1797	534.078 ps.4 rs.	132.593 pesos

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

En medio de esta crisis se encuadra el inicio del tráfico oficializado con el Brasil. Entraban a Montevideo, en medio de la estagnación, seis navíos (5 zumacas y un bergantín), con importaciones, valuadas en 133.270 pesos, que incluían 16.876 1/2 arrobas de azúcar, a las que se sumaban 443 pipas de aguardiente y 427 sacos de arroz, además de almidón, cera, café, añil y los infaltables esclavos.⁷

La necesidad de abastecimiento fue concomitante con una brusca subida de precios y con la búsqueda de salidas colaterales como la apertura del Tráfico de Neutrales por R.O.del 18 de noviembre de 1797.

Artículo	Medida	En tiempo de paz	1797	1798
Azúcar blanca	arroba	4	5 a 5 ½	5 ½ a 6
Azúcar rubia	arroba	3 ¼	4 a 4 ½	4 a 6

Precios medios (en pesos). Fuente: Archivo General de la Nación, IX-4-7-5. Elaboración propia.

Por supuesto que este planteamiento que hacemos con respecto a la crisis y el abastecimiento desde el Brasil sirve para observar también las relaciones con otros proveedores como La Habana y Lima. Los precios variaban en el término de días. En enero de 1797, los azúcares blancos de La Habana y Lima corrían a 4 ½ y 5 ½ pesos la arroba y en abril del mismo año, junto a los provenientes de colonias extranjeras, se vendían entre 5 y 6 ½ pesos. A mediados del año siguiente se hacía referencia a las del “interior del Reino”, que conjuntamente con las de origen externo se cotizaban entre 6 y 7 pesos la arroba. La calidad, junto a las limitaciones de las remesas por origen, también marcó en algunos momentos diferencias, por lo que en octubre de 1798 el azúcar de La Habana llegaba a valer entre 7 y 7^{1/2} pesos la arroba, frente a los 6 ½ y 7 pesos en que se vendía el proveniente de Brasil y del interior. Aún en Tucumán, en 1798 se indicaba que el azúcar había aumentado un 25%.⁸

A fines de aquel año la situación rioplatense era tremendamente crítica y ello se reflejaba en la complejidad de los vínculos con el Brasil. El tráfico de neutrales abrió nuevas perspectivas comerciales y de transporte, no sólo para los lusitanos, sino también para barcos de otras banderas. Baste señalar que, ya en febrero de 1798, entraba la fragata norteamericana *Cristiana* de Charleston, procedente de Río de Janeiro. Cuando en 1799 se trata en el Consulado la derogación del comercio con neutrales, el prior Martín de Alzaga señalaba, aunque sin conseguir su objetivo, que “si el espíritu es remediar los males de la extracción de plata y demás fraudes, no de otra suerte puede conseguirse este fin que cortando toda comunicación con colonias extranjeras”.⁹

Hasta que se inició la guerra con Portugal, el camino al Brasil fue el más frecuentado por los comerciantes del Río de la Plata. En 1800 entraron a Montevideo procedentes de puertos brasileños 11 buques con mercaderías avaluadas en 267.965 pesos, saliendo hacia ese destino 16 buques con frutos por valor de 43.311 pesos.¹⁰

Puertos	1800 (desde 10/10/00)	1801	1802 (hasta 16/3/02)
Bahía	6	5	2
Santa Catalina	1		
Pernambuco	1	1	
Río de Janeiro	9	11	1
San Sebastián	1	4	1

Entrada de navíos procedentes del Brasil-Buenos Aires.

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 383. Elaboración propia.

En el interregno de paz 1802-1804 se mantiene la vigencia del tráfico con colonias extranjeras y, consecuentemente, la habitual llegada de azúcares brasileños, aunque la casi totalidad de los navíos revistan como españoles, ya que así lo determina la ordenanza que regía el tráfico con colonias extranjeras.

La reanudación de la guerra con Gran Bretaña y el tráfico con el Brasil

Al reanudarse la contienda (1804), aún estaban frescos y en muchos casos con absoluta vigencia los mecanismos de comercialización y transporte azucarero. De allí que no haya de extrañarnos el singular repunte que tiene el movimiento naviero con el Brasil. Así como había sucedido en la guerra anterior y durante la paz se había recurrido a la españolización, ahora se promovió la “portuguización”, a través de papeles apócrifos que tendían a garantizar la seguridad de barcos y mercaderías.¹¹

Además, la complejidad y dinámica de la situación socio-económica y política rioplatense provocada por acontecimientos como las Invasiones Inglesas, el traslado de la Corte Portuguesa al Brasil, la invasión napoleónica a la Península y el cambio de alianzas que hizo de Gran Bretaña, tradicional enemiga, la gran aliada de España, consolidó el flujo azucarero desde el Brasil.

Origen	Años				
	1805	1806	1807*	1808	1809
Bahía	13	7	1	3	7
Río de Janeiro	26	19	6	33	42
Santos	2			3	5
Sta. Catalina		1	1	1	
Cabo Frío					1

*Entradas marítimas desde puertos de Brasil a Montevideo. * Año de la toma de Montevideo por los ingleses. Nota: hasta septiembre de 1808, en su mayoría eran navíos con bandera portuguesa, aunque aparecen algunos españoles y norteamericanos. A partir de octubre se incrementa la presencia de navíos de bandera británica. Fuente: Archivo General de la Nación (Uruguay), Libro 95, Elaboración propia.*

Como resultado de los acontecimientos mundiales, nacionales y regionales, Buenos Aires se fue convirtiendo en base del movimiento mercantil y naviero vinculado al extranjero, con un predominio de los ingresos desde Brasil. En 1809 entran desde aquellos puertos 95 barcos y en 1810 lo hacen 97.¹² En tanto se transforman las condiciones rioplatenses, como producto del proceso revolucionario, consolidándose la ruta del azúcar brasileña (aunque aparecen nuevamente algunos navíos de La Habana), en el Brasil continuaron las acciones tendientes a fortalecer la presencia inglesa en el desenvolvimiento marítimo y comercial, que, como es de suponer, afectaron también a los vínculos con el Río de la Plata.

CUBA, ABASTECIMIENTO AZUCARERO E INDUSTRIALIZACIÓN REGIONAL

La ruta del abastecimiento azucarero cubano al río de la Plata tuvo varias vertientes, que variaron según las épocas, transformaciones político-económicas y avatares que le tocaron vivir al Imperio Hispánico. Si bien no es tan permanente como la brasileña, tiene desde el punto de vista económico una singular importancia, no sólo por su significado en el campo de las relaciones comerciales interregionales, sino como muestra de la complementación productiva entre las posesiones imperiales. De allí que, teniendo en cuenta las rutas de aprovisionamiento, debamos dividir las en dos: a) vía directa, b) vías indirectas. La primera, más limitada en el tiempo, pero más trascendentes por sus resultados, es la vinculada al establecimiento de un circuito regular y permanente entre La Habana y Montevideo, aunque en oportunidades los navíos lleguen o salgan de Buenos Aires. Las segundas complementan rutas y requieren de un puerto de reembarque que, según las épocas, limitaciones o conveniencias, estuvo principalmente en la Península o en los Estados Unidos.

EL CIRCUITO COMERCIAL CUBANO-RIOPLATENSE: LA VÍA DIRECTA DEL AZÚCAR

Los nexos directos entre dos regiones tan apartadas de América como Cuba y el Río de la Plata se generarán no sólo como resultado de la búsqueda de mercados para el azúcar, sino también en respuesta a los requerimientos de la economía de plantación cubana; necesitada de productos destinados al alimento de la mano de obra negra. De allí que la señalada interrelación obedeciera a la conjunción de cuatro factores determinantes: a) el desenvolvimiento de la industria saladeril rioplatense, b) la expansión del sistema esclavista y la transformación productiva cubana, c) la rápida conformación de una estructura de comercialización y transporte, que permitió un fluido intercambio entre dos regiones alejadas, 4) los requerimientos de productos tropicales por parte del mercado sureño.

EL CIRCUITO COMERCIAL Y EL MOVIMIENTO NAVIERO

Sin duda, para explicar la estructuración de un tráfico de ida y vuelta, con sus consiguientes vínculos con ambas producciones regionales (caso del complejo desenvolvimiento de la industria saladeril rioplatense), variantes comerciales, financieras y de transporte, valuación de las mercaderías, competencias de terceros, etc., deberíamos analizar globalmente la cuestión mercantil y del tráfico naviero. No obstante, debemos centrarnos en la concurrencia del azúcar, por lo que orientaremos la lectura sobre las exportaciones hacia la isla caribeña recomendando dos trabajos dedicados especialmente al estudio de la cuestión.¹³

Cuando comienza a registrarse un tráfico directo con La Habana, por vía indirecta, ya habían aparecido en el mercado regional azúcares de origen cubano; situación que coadyuvó a que fueran las carnes rioplatenses pioneras en la apertura del circuito americano.

Más allá de las propias restricciones que afectaron al comercio dentro de la estructura colonial hispanoamericana, los problemas bélicos con Gran Bretaña conspiraron contra la inmediata creación de un nexo permanente entre las lejanas colonias. No obstante, a fines de 1783, superada la guerra, la fragata particular *Ntra. Sra. Del Rosario y las Ánimas* hacía su entrada en Montevideo procedente de La Habana. Embarcación seguida, poco tiempo después (10-1-1784), por la fragata *San Juan Nepomuceno* que, fletada, como la otra, con destino al Río de la Plata, había tocado previamente Sta. Cruz de Tenerife en las Islas Canarias. Llegaba así, en línea directa, el azúcar caribeña, acompañada por aguardiente, tabaco y café en grano, dando bases a un vínculo económico que tendrá una singular continuidad.¹⁴

Según datos provenientes del puerto cubano, entre 1784 y 1788 se habían despachado rumbo a Montevideo 39.550 arrobas de azúcar, a los que se sumaban 6.046 barriles de aguardiente, 800 arrobas de arroz, 58 de café, 18 de cera y 1.760 de tabaco, junto a 425 libras de dulce y 10 barriles de leche.¹⁵

1790	29.647	1791	27.995
1793	4.900	1794	32.842
1795	10.646	1796	22.159

Azúcar transportada desde La Habana (en arrobas).

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

En cuanto al movimiento naviero, según los registros del puerto cubano, entre 1786 y 1789 partían hacia Montevideo y Buenos Aires 9 embarcaciones contra 21 entradas procedentes de aquellos destinos;¹⁶ situación de desequilibrio que, con pocas variantes, se mantendrá a lo largo del proceso comercial.

El análisis del circuito comercial azucarero cubano-rioplatense es muy complejo, particularmente por la presencia de una competencia cercana al mercado consumidor. Tal es la realizada desde el Brasil y desde otras zonas como Lima y Guayaquil, sin olvidar la existencia de similares producciones locales. Situación que nos ayuda a comprender la gran diferencia existente entre las entradas y salidas que muestra el movimiento naviero efectuado desde y hacia La Habana.

Año	Arribos desde La Habana	Salidas hacia La Habana
	Nº de embarcaciones	Nº de embarcaciones
1790	3	4
1791	4	5
1792	3	8
1793	3	5
1794	6	8
1795	2	6
1796	2	14
Total	23	50

Movimiento del puerto de Montevideo.

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

Cabe destacar que el menor ingreso de navíos no se tradujo en una balanza comercial favorable para el Río de la Plata, pues los productos de exportación hacia La Habana eran de gran peso o volumen con relación a su precio.

Año	Importaciones	Exportaciones
1793	87.116	62.386
1794	140.765	89.305
1795	479.257	90.720
1796	123.562	36.110

Valor de los efectos importados y exportados en el Río de la plata con origen y destino La Habana (en pesos de América). Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Iniciada la guerra de 1796, a la competencia del cercano Brasil se le sumó la promovida desde La Habana por los norteamericanos. Cabe apuntar aquí algunas de las quejas elevadas al gobierno. En 1802, mercaderes de Buenos Aires firmaban un petitorio señalando que “los comerciantes se hallan sin poder resarcir sus quebrantos en el retorno [de la Habana], porque cuando tengan proporción de cargar azúcar y aguardiente vendrán a esta Capital y no sacarán ni aún su flete regular por hallarla abastecida de los introducidos de la costa del Brasil,[...]”.¹⁷ Por su parte, José Fernández, en el Consulado, habla de la “tiránica ambición” de los extranjeros. “Tienen –dice– dados sus fomentos al fraude y contrabando, se han hecho dueños de estas plazas introduciendo millones de efectos; nos han interceptado el tráfico con la Habana y provincias interiores de Lima, Mendoza y San Juan, y Paraguay, abasteciéndonos de azúcar, aguardientes, cera y otros renglones del consumo”.¹⁸

A partir de la guerra con Gran Bretaña se transformaron las bases del intercambio imperial español. A medida que las mercaderías de importación elevaban sus precios e incluso llegaban a desaparecer del mercado local, la producción regional quedaba paralizada en los puertos de embarque. Dentro de tal contexto, la apertura del comercio de neutrales en 1797 introdujo un nuevo elemento en la rápida transformación del comercio regional y, paralelamente, La Habana aparecerá como destino esencial para mercaderes y armadores. La presencia de norteamericanos fue fundamental, contribuyendo a la implementación de un movimiento naviero y comercial que, fluctuando entre la legalidad y el fraude, contribuyó a paliar la estagnación que afectaba al área rioplatense. Una nueva etapa se abrió en las relaciones entre Cuba y el Río de la Plata, nueva etapa en la que entrarían también a primar los intereses y necesidades peninsulares frente a las regionales americanas. Claro ejemplo es

la autorización dada en 1798 a un comerciante de Cádiz para que “pueda introducir de Buenos Aires a La Habana treinta mil quintales de carne salada bajo bandera neutral, extrayendo su producto en azúcares y otros frutos, con tal que los conduzca a Puertos de la Península[...]”.¹⁹

La ruta de La Coruña

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

La ampliación del comercio, promovido por la instalación del Correo Marítimo, fue importante tanto para el Río de la Plata como para Galicia y Cuba. Si bien por lo general se toma como punto de partida de las reformas comerciales la apertura de 1765, ya un año antes se había llevado a la práctica la instalación de un sistema que permitió soslayar, en parte, la imposibilidad que tenían las posesiones americanas de comerciar entre sí. El 24 de agosto de 1764, el Marqués de Grimaldi refrendaba el *Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales*, por el que oficialmente se estructuraba una línea de navegación regular con América. Una fragata-correo mensual tendría la misión de ejercitar el tráfico postal entre La Coruña y La Habana. Pronto, a la ruta de Cuba se le sumó la estructuración del servicio hacia y desde el área rioplatense, que en 1767 quedaba inaugurado con la llegada de la fragata-correo *El Príncipe* al Río de la Plata.

Si bien la importancia de esta nueva ruta quedó de inmediato demostrada en la amplitud de los registros del puerto peninsular, el azúcar dio características especiales al movimiento naviero de la Empresa, permitiendo combinar ambas carreras. La instalación del Correo Marítimo permitió un singular proceso de triangulación, en el que efectos de origen cubano llegaban al Río de la Plata. Situación que tendrá continuidad hasta la extensión del comercio interregional americano producida en 1776. “En lo tocante a lo despachado por cuenta de la “Renta” –dice Manoel Lelo Belloto–, sobresalían, por el volumen y la frecuencia en el rol de los productos transportados por las fragatas-correo, el azúcar blanco de La Habana y los tejidos españoles”.²⁰

Azúcar transportada desde La Coruña (arrobas). 1790		
Fragata-correo	<i>La Diana</i>	438
Fragata-correo	<i>La Infanta</i>	460
Fragata-correo	<i>El Águila</i>	670
Fragata-correo	<i>Infanta Carlota</i>	618
Fragata-correo	<i>El Pizarro</i>	920
Fragata-particular	<i>San José</i>	2800
Azúcar transportada desde La Coruña (arrobas). 1791		
Fragata-correo	<i>La Infanta</i>	160
Fragata-correo	<i>La Princesa</i>	270
Fragata-correo	<i>El Águila</i>	1163
Fragata-correo	<i>La Princesa</i>	270
Fragata-particular	<i>El Bautista</i>	2270

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

Así, las transacciones económicas facilitadas por la rápida y segura conexión en La Coruña hicieron sentir su efecto, manteniéndose incluso, en forma paralela, con el tráfico directo entre La Habana y el área rioplatense.

LA RUTA DE LIMA

También desde el Pacífico llegaban importantes cantidades de azúcar. Parte de estos cargamentos se introducían directamente por Montevideo, como fruto del tráfico directo por vía marítima a través de la ruta del Cabo de Hornos.

Año	Barcos	Arrobas
1793	2	14.009
1795	1	9.327
1796	2	10.975

Azúcar transportada desde Lima a Montevideo.

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Los azúcares provenientes de Lima, encontraron una mejor y más segura ruta de introducción, con la complementación terrestre desde el puerto de Valparaíso, tal como veremos en otro apartado.

RUTAS COMBINADAS

Hemos llamado rutas combinadas del transporte azucarero las que enlazan los caminos marítimos con los terrestres o incluso fluviales. Dado el origen de las producciones, nos referimos principalmente a dos vías:

- a) los azúcares provenientes del Brasil introducidos, por lo común, clandestinamente a través de la vasta e imprecisa frontera que separaba a españoles y portugueses; aunque no hemos de descartar otros ingresos furtivos, como los ejercitados con azúcar cubana transportada en barcos norteamericanos. Como ya hemos visto, este tipo de actividades desde regiones brasileñas tenía antecedentes importantes –baste recordar la Colonia del Sacramento– y se mantuvo con desembarcos en puertos propios del sur o en parajes de la costa rioplatense, a la sombra de la ilegalidad. Sabemos de su existencia, pero es muy difícil de evaluar, justamente por tratarse de introducciones furtivas.
- b) La otra ruta es más fácil de determinar, por tratarse de transportes de azúcar que combinan la navegación marítima por el Pacífico (Lima-Valparaíso), con el acarreo terrestre a través de la Cordillera de los Andes, uniendo Santiago con Mendoza y, habitualmente, Buenos Aires, aunque su introducción en los mercados regionales era muy vasta. Todo esto sin olvidar vías estrictamente terrestres, ya que azúcar de las intendencias peruanas próximas al virreinato rioplatense abastecía al Alto Perú.

Volviendo a las navegaciones desde el Callao, con su consecuente combinación a lomo de mula a través de la Cordillera de los Andes, señalaremos que, al crearse el Virreinato del Río de la Plata, ya se había consolidado el camino azucarero que movilizaba el puerto de

Valparaíso. Según cálculos de Eduardo Cavieres, en el período 1761-1772 el promedio anual de las importaciones azucareras se acercaba a las 50.000 arrobas.²¹

La conjunción del tráfico marítimo directo y del cordillerano fue muy importante. Según Mariluz Urquijo, los plantadores de caña peruanos estimaron en 1798 que ese comercio era mantenido por 30 haciendas, con un capital de 15 millones de pesos y una ocupación de 40.000 personas.²²

Curiosamente, si bien sabemos que se trata de producciones peruanas, es habitual que al referirse a los azúcares traídos por tierra se haga referencia al origen trasandino. Así por ejemplo, a mediados de 1800, en plena crisis bélica, se indicaba que en Córdoba el “Azúcar de Chile” corría a 7 y 7 ½ pesos la arroba y no había existencias de la Habana.²³

La cuestión coyuntural de épocas de paz y guerra era fundamental, experimentándose la competencia de otras regiones productoras. Así por ejemplo, contrastando con noticias como la anterior, en 1803 se hicieron sentir quejas como la siguiente: “Si volvemos la vista hacia el comercio terrestre, no es más lisonjero el cuadro en orden a algunos de los citados artículos que nos vienen del interior. Con frecuencia estamos viendo que las remesas de azúcar que llegan a esta capital por la cordillera de Chile, como no tienen despacho aquí, refluyen y retroceden para varias partes del centro con pérdida inevitable y dolorosa de los emprendedores que, además de eso, tienen que anticipar el derecho de alcabala[...]Pero cómo han de vender el azúcar costándoles en Lima de 20 a 24 reales, que es el precio a que se está vendiendo aquí el del Brasil”.²⁴

RUTAS OCASIONALES Y/O ALTERNATIVAS

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

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

Si bien hemos hecho referencia a la importancia de la instalación del Correo Marítimo para dar organicidad, rapidez y frecuencia a la ruta del azúcar cubana por la vía peninsular, es importante destacar que aún después de regularizarse el tráfico directo entre el Río de la Plata, y la Habana, fueron utilizados puertos españoles para la reexportación de azúcar. Tal es el caso de uno de los primeros navíos que se adscribían a la apertura rioplatense dispuesta en febrero de 1778. En el mes de mayo, el Administrador General de la Aduana de Mar de Málaga abrió el registro de la saetia catalana *San Isidro*, salida de Barcelona, que completaba su carga con azúcar de reexportación de la Habana entre otros productos.²⁵ Por su parte, en 1790 llegaban desde Cádiz 3136 arrobas de azúcar en un paquebot y dos fragatas; a las que se sumaban otras 650 procedentes de Barcelona y Málaga.²⁶ A los arribos desde puertos españoles se suman los extranjeros, particularmente en épocas de guerra, tal es el caso de los norteamericanos que triangulan la producción azucarera cubana. Así, por ejemplo, en noviembre de 1801 hacía su entrada en Buenos Aires la fragata estadounidense *Elisa*, procedente de Boston, con carga de azúcar, además de arroz, vino y aguardiente;²⁷

situaciones que se repitan una vez reiniciada la Guerra, como en junio de 1806, con la fragata *La Verdad*, de igual origen.²⁸

Así, desde la perspectiva de un centro consumidor, marginal y lejano, con las limitaciones propias de las pautas de edición, procuramos entregar al estudioso una estructura amplia y orgánica las rutas marítimas y/o terrestres que unieron a diversos centros de producción, aprovisionamiento o distribución de un producto fundamental para el mercado rioplatense: el azúcar.

NOTAS

- ¹ *Vide*: Silva, H. A., “Marginalidad Rioplatense y relaciones comerciales con el Brasil en épocas de Felipe II”, Las Palmas de Gran Canaria (España), *vii Congreso Internacional de Historia de América*, AEA, y *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, octubre de 1998 (edición en CD-ROM, 2000).
- ² Barba, E. M., “Sobre el contrabando en la Colonia del Sacramento (Siglo XVIII)”, Buenos Aires, *Investigaciones y Ensayos, Academia Nacional de la Historia*, n° 28, 1980, pp. 27-28.
- ³ *Documentos para la Historia Argentina. Comercio de Indias, Antecedentes Legales (1713-1778)*, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, 1915, t. v, p. 401.
- ⁴ *Vide*: Silva, H. A., “Formalidades y pseudolegalidades en el establecimiento del tráfico neutral con y a través del Brasil”, Liverpool, *XI Congreso internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos (AHILA)*, septiembre de 1996 (editado en 1998).
- ⁵ Archivo General de la Nación, IX-4-7-8.
- ⁶ *Vide*: Silva, H. A., “La estructuración del comercio y la navegación desde el Río de la Plata a Cuba”, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas de España, LI -2, *Anuario de Estudios Americanos*, 1994 y “Comercio y tráfico desde el Río de la Plata a Cuba (1796-1814)”, Buenos Aires, *Investigaciones y Ensayos de la Academia Nacional de la Historia N/44*, 1994.
- ⁷ Archivo General de Indias, Buenos Aires, 124.
- ⁸ *Noticias del Correo Mercantil de España y sus Indias, sobre la vida económica del Virreinato del Río de la Plata*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1977, pp. 80 y ss.
- ⁹ Mariluz Urquijo, J. M., *El Virreinato del Río de la Plata en la época del Marqués de Avilés (1799-1801)*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1964, p. 137.
- ¹⁰ *Ibidem*, p. 131.
- ¹¹ *Vide*: Silva, H. A., “La portuguización y españolización de navíos en las relaciones entre Brasil y el Río de la Plata. (finales del siglo XVIII y principios del XIX)”, México, Universidad Nacional Autónoma de México, *Cuadernos Americanos, nueva época, año X, vol. 6, N/ 60*, 1996. Publicado en *América Latina e Caribe e os Desafios da Nova Orden Mundial, V SOLAR, PROLAM -Programa de pósgraduação em integração da América Latina*, Brasil, Universidade de Sao Paulo, 1998.
- ¹² Archivo General de la Nación (Argentina), X-36-5-1.
- ¹³ *Vide*: Silva, H. A., “La estructuración del comercio y la navegación desde el Río de la Plata a Cuba”, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas de España, *Anuario de Estudios Americanos*, 1994. “Comercio y tráfico desde el Río de la Plata a Cuba (1796-1814)”, *Investigaciones y Ensayos de la Academia Nacional de la Historia n° 44*, Buenos Aires, 1994.
- ¹⁴ Archivo General de la Nación (Uruguay), Fondo del Ex- Museo Histórico Nacional, Caja 221.
- ¹⁵ Amores, Juan B., *Cuba en la época de Ezpeleta (1785-1790)*, Pamplona, 2000, pp. 232-233.
- ¹⁶ Amores, Juan B., *op. cit.*, pp. 226-227.

- ¹⁷ Archivo General de la Nación (Argentina), “Expediente formado por varios comerciantes de esta Capital sobre el comercio de negros en buques extranjeros”, Consulado de Buenos Aires- 9-4-7-6. Múltiples firmas, marzo de 1802.
- ¹⁸ Archivo General de la Nación (Argentina), 9-4-7-6.
- ¹⁹ Archivo General de Simancas, Secretaría, Guerra, 6844, exp. 153.
- ²⁰ Bellotto, M. L., *Correio Marítimo Hispano-Americano - Carreia de Buenos Aires (1767-1779)*, Assis, Facultad de Filosofía y Ciencias de Assis, 1971, p. 203.
- ²¹ Cavieres, Eduardo, *El comercio chileno en la economía-Mundo Colonial*, Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, 1996, p. 94.
- ²² Mariluz Urquijo, J. M., *El Virreinato del Río de la Plata en la época del Marqués de Avilés (1799-1801)*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1964, p. 129.
- ²² Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346.
- ²³ *Noticias del Correo Mercantil de España y sus Indias, sobre la vida económica del Virreinato del Río de la Plata*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1977, p. 135.
- ²⁴ Carta de José Proyet al Virrey del Pino, Buenos Aires 12 de agosto de 1803, Archivo General de la Nación (Argentina), 9-10-4-7.
- ²⁵ Archivo General de la Nación (Uruguay), Aduana de Montevideo, caja 238.
- ²⁶ Archivo General de Indias, Buenos Aires, 383.
- ²⁷ Archivo General de Indias, Buenos Aires, 383.
- ²⁸ Archivo General de la Nación (Uruguay), Libro 95.