

# GALICIA, EL CORREO MARÍTIMO Y EL TRANSPORTE DE CAUDALES HACIA ESPAÑA. UNA REVERSIÓN GEOPOLÍTICA Y ECONÓMICA PARA EL CONO SUR DE AMÉRICA

HERNÁN ASDRUBAL SILVA  
hsilva@criba.edu.ar

*Academia Nacional de la Historia*  
Argentina

## *Resumen:*

Este trabajo se dirige a estudiar el significado que tuvo, para el Río de la Plata en particular y la navegación atlántica en general, la apertura de la ruta del Correo Marítimo Hispanoamericano entre La Coruña y Montevideo, rompiendo con el monopolio gaditano. Situación que se enriquece con el análisis de los vínculos tierra-mar, encauzados a través de las diversas carreras establecidas y del análisis del flujo de metálico, particularmente el oro.

*Palabras clave:* colonia, navegación, correo, caudales.

## *Abstract:*

This work seeks to study the meaning that had, for the *Río de la Plata* particularly and for the Atlantic sailing in general, the opening of the route of the Hispanic-American sailing mail between The *Coruña* and *Montevideo*, in that way broking with the monopoly of *Cádiz*. Situation that is enriched with the analysis of the land-sea ties channeled through the several established routes, and the analysis of the metallic flow, particularly that of gold.

*Key words:* colony, navigation, post, amounts.

Es significativamente notable que la producción historiográfica rioplatense haya sido, por lo general, tan mezquina en la valoración y consideración del significado de la instalación del Correo Marítimo para el Río de la Plata.

Es habitual que las modificaciones al sistema mercantil, que había condicionado tradicionalmente la región a las pautas emanadas del monopolio ga-

ditano, sean consignadas como resultado del aperturismo registrado en 1778<sup>1</sup>. Sin embargo, un año antes de la apertura comercial dispuesta en 1765, Carlos III y sus colaboradores habían llevado a la generación de un sistema que será fundamental para revertir la situación rioplatense. Por el Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales (24 de agosto de 1764), que estructuraba oficialmente 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.

Esta determinación, tendiente a regularizar los vínculos con “la joya del Caribe” y que en poco tiempo se constituiría en un hito significativo en el camino hacia el aperturismo rioplatense, en la práctica no hacía más que reafirmar la marginalidad de esta región americana. De allí que el entonces gobernador Pedro de Cevallos –pieza fundamental para el desarrollo comercial del Río de la Plata– no sólo intentase mostrar las inconveniencias de la “Carrera de La Habana”, sino que también promoviese la creación de una línea a Buenos Aires.

Por lo que mira al Paquebote que S.M. ha resuelto salga el día primero de cada mes de la Coruña al Puerto de La Habana con toda la correspondencia de Indias y que de allí regrese al de La Coruña -dice al Marqués de Grimaldi-, se me ofrece decir a V.E. que las cartas que vinieren a estas Provincias por aquella vía, de más de ser muy costosas, tardarán a lo menos nueve o diez meses, según el cómputo que verá V. E. por el papel adjunto, y por consiguiente no habrá quien quiera valerse de ella para su correspondencia, cuando de España a acá tardan regularmente las embarcaciones tres meses, y a veces menos, por cuyo motivo juzgo será conveniente despachar cada tres meses, en derechura a este puerto un paquebote o embarcación correo, aunque se reduzca el número de los de la Habana, los cuales para ayuda de costa pueden traer de cuenta de la Real Hacienda caldos y fierro, y llevar de aquí cueros<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Quizá no deba extrañarnos este olvido, cuando, aún hoy, hay casos en que la ligereza en el análisis temporal lleva a soslayar la resolución del 2 de febrero de 1778, que abría la navegación del Río de la Plata, Chile y Perú, incorporándolos al Comercio Libre dispuesto para las Islas de Barlovento en 1765, indicando tal acontecer como producto del Reglamento para el Comercio Libre del 12 de octubre de 1778.

<sup>2</sup> E. M. BARBA, *Don Pedro de Cevallos, Gobernador de Buenos Aires y Virrey del Río de la Plata*, La Plata, 1937, p. 140.

La palabra de Cevallos venía a sumar un apoyo más a las peticiones que reiteradamente se habían hecho desde Buenos Aires. Ya para entonces era muy difícil el mantenimiento de la vieja estructura que mostraba el camino de Lima para el intercambio con los territorios más australes del continente y, en consecuencia, una puerta debió entreabrirse. Curiosamente, la carta del gobernador nada decía del tráfico de metálico, posiblemente para no provocar discusiones sobre una cuestión tan significativa y de preocupación para la Corona, por las repetidas extracciones fraudulentas que se hacían por el Río de la Plata. Recordemos que, frente a Buenos Aires, seguía vigente la presencia de la Colonia del Sacramento<sup>3</sup>, centro del contrabando luso-británico, cuestión siempre presente en los momentos de las negociaciones y las solicitudes de aperturas navieras y comerciales<sup>4</sup>.

En la larga lucha por abrir el Río de la Plata al tráfico, la instalación del Correo Marítimo en 1767 se constituyó en uno de los pilares más importantes. Se determinaba, entonces, que serían cuatro los navíos-correos que recorrerían la ruta desde La Coruña a Montevideo. Este sería el puerto de arribo final y no Buenos Aires, como aspiraban los comerciantes porteños y lo sugiriera el mismo Cevallos. El tráfico de ida y vuelta entre el principal puerto atlántico y la Capital Virreinal se haría en embarcaciones menores.

El 31 de mayo de 1767, debió ser fundamental para el Río de la Plata, pues con la fragata-correo “El Príncipe” había quedado inaugurada la Carrera de Buenos Aires<sup>5</sup>. Desde entonces, nuevas vías de comunicación con España, que

<sup>3</sup> La cuestión del metálico había estado presente entre las causas fundamentales de la creación de la Colonia del Sacramento, debido al desencadenamiento de la crisis de plata en Portugal y la evasión de metálico por esta vía que constituyó un importante elemento para su mantenimiento. Ver síntesis en: CORCINO MEDEIROS DOS SANTOS, “Conflito e Cooperação Hispano-Lusitana no Rio da Prata - A Questao do Metalico”, en HERNÁN ASDRÚBAL SILVA (Dir. Gral.), *Los Caminos del Mercosur, Historia Económica Regional. Etapa Colonial, Organización de los Estados Americanos*, México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 2004.

<sup>4</sup> El comercio ilícito era un mal endémico en el área, por lo que no ha de extrañarnos que en comunicaciones oficiales del Correo se hiciera referencia al mismo como vía de extracción legal, frente a lo que significaba la Colonia del Sacramento.

<sup>5</sup> M. L. BELLOTTO, *Correo Marítimo Hispano-Americano - Carreia de Buenos Aires (1767-1779)*, Assis, Facultad de Filosofía y Ciencias de Assis, 1971, p. 47. En esto difiere Francisco Garay Unibaso al señalar que la inauguración se produjo al salir del puerto de la Coruña el paquebot-correo la “Princesa” el 15 de diciembre de ese mismo año, tal y como anunciaba *La Gaceta de Madrid*. Según el aviso al público, promoviendo la apertura del sistema, se indicaba que: “Esta providencia tendrá principio, si el tiempo lo permite, el día 15 de diciembre próximo, en que deberá salir de la Coruña para Buenos Aires el primero de estos Paquebotes”. Véase FRANCISCO GARAY UNIBASO, “Correos Marítimos Españoles”, en *Correos*

vitalizaban el tráfico tanto en calidad cuanto en capacidad, dejaban su sello en la historia económica rioplatense. Tanto la vía marítima cuanto la organización del correo terrestre trajeron aparejados importantísimos cambios en las relaciones interregionales del Cono Sur de América; sumándose a ello la importancia de contar con un mayor intercambio comercial, un mejor y más seguro medio para el traslado de metálico y una nueva vía para la migración. En realidad, no se trata de la implantación de un aperturismo, sino de la superposición de dos estructuras monopolistas, siguiendo en esta concepción a Luis Alonso Álvarez. Si bien con la instalación de la “Carrera de Buenos Aires” se rompía con el sistema de puerto único cimentado por el monopolio gaditano, se lo hacía sobre la base de una compañía que adquiría para sí la exclusividad del tráfico de Galicia con América.

El monopolio con las islas de Barlovento y Tierra Firme —dice el citado autor— sería meramente teórico al decretarse, solo un año después de la erección de los correos [1765], la habilitación de varios puertos peninsulares. Sin embargo, el monopolio con los puertos del Río de la Plata, y en menor medida con los de Nueva España, quedaría garantizado todavía durante unos años, los más decisivos en la evolución posterior del comercio colonial gallego.

La instalación de un medio de transporte a bajo costo, en barcos nuevos, veloces y bien armados y con la importante condición de mantener la regularidad, trajo aparejado un éxito que no era esperado ni por los más firmes promotores del sistema. De allí que en abril de 1771 se ampliara a seis el número de paquebotes-correos anuales que debía transitar por la ruta que unía a La Coruña con Montevideo, llegando a arribar 7 fragatas de la Real Renta de Correos en 1776.

Tanto el traslado de correspondencia, justificativo esencial para la instalación de los correos marítimos, cuanto el movimiento mercantil que se convirtió en la base de la sustentación económica del sistema tuvieron profundas implicancias para el Río de la Plata.

Con respecto a la correspondencia, debemos señalar que además de lo que significó la apertura de una ruta rápida, regular y relativamente segura

---

*Marítimos Españoles a la América Española (Indias Occidentales)*, volumen I - de 1514 a 1827, pp. 90-91. Señalemos que Belloto aclara que la llegada a Montevideo el 31 de mayo de 1767 correspondía a un viaje experimental, ya que “El Príncipe” pertenecía, efectivamente, a la carrera de La Habana.

para comunicarse con España, el reacomodamiento interno que produjo tuvo profundas implicancias económicas y político-administrativas. A partir de la instalación del sistema, se registra todo un reacomodamiento del flujo de información por la organización de las carreras terrestres, sujetas a la Administración Principal de los Correos Marítimos de Buenos Aires. En 1771, quedaron establecidas la Carrera General de Potosí, que, partiendo de Buenos Aires, pasaba por Córdoba, Santiago del Estero, San Miguel de Tucumán, Salta, Jujuy, Chichas, Porco y Potosí; y la Carrera General de Chile, que luego de pasar por Mendoza y llegar a Santiago se introducía en el Reino de Chile, a través de las carreras del sur y del norte. A estas se sumaba la interna de Tucumán a Mendoza, y la General del Paraguay, concretada en 1776.

La sola mención de los recorridos del sistema de postas da la idea de la reversión que se producía con respecto al sistema tradicional que había dado prioridad a la ruta de Portobelo-Lima. Todo un nuevo concepto geopolítico estaba implícito en esta medida que ahora ponía el epicentro del sistema en Buenos Aires y en la conexión fluvial con Montevideo; aspecto este de significativa importancia para comprender no sólo el desenvolvimiento económico, sino también político de los territorios que en un futuro próximo pasarían a constituir el Virreinato del Río de la Plata, sin olvidar la trascendencia de los nexos con Chile a través de la Cordillera de los Andes. La instalación del Correo Marítimo, con su extensión terrestre, no sólo debemos observarla como un importante hito en el camino de la apertura comercial, sino también como un elemento revolucionario en el cambio de los ejes directrices de la geopolítica del Cono Sur de América<sup>6</sup>.

Si el traslado de la correspondencia fue la motivación esencial para la instalación del sistema, pronto el ingrediente comercial y el financiero pasaron

<sup>6</sup>Hace más de tres décadas y media tuve la oportunidad de plantear esta cuestión, con profundidad, a quien había realizado un importante estudio sobre el tema, el historiador brasileño Manuel Lelo Bellotto. Incluso, frente a la comprensión de la trascendencia del tema fue invitado a la Universidad Nacional del Sur para abordar la problemática ante profesores, graduados y alumnos avanzados. Desde entonces, la continuación del tema bajo una nueva mirada quedó como una asignatura pendiente en mis investigaciones sobre comercio y navegación. Me refiero a la necesidad de un tratamiento y análisis profundo en las concepciones económicas relacionadas con el cambio en los vínculos entre las regiones peninsulares y las habitualmente relegadas del Cono Sur de América. Situación que, aún por entonces, no significaba desconocer aportaciones e insinuaciones interesantes como, por ejemplo, cuando Guillermo Céspedes del Castillo deja caer de en su denso trabajo sobre Lima y Buenos Aires: "No poca importancia -dice- tiene el establecimiento del tráfico de mercaderías hasta Buenos Aires, utilizando los servicios de correos, importante mejora para los particulares y para el fisco en 1767."

a un primer plano, tanto en la preocupación de los funcionarios de la empresa y de los vinculados al comercio en ambas márgenes del Atlántico cuanto en los niveles más altos del Gobierno. Dentro de este contexto, el traslado de metálico hacia la Península se constituyó en un elemento sustancial para el asentamiento y ampliación del sistema.

Tanto la Corona cuanto los particulares podían contar con el envío de remesas en forma más rápida, segura y eficiente. El Real Erario conseguía incrementar sus ingresos fiscales como fruto de la ampliación del tráfico general y el mejor control de las entradas y salidas. Todo esto, sin olvidar los ingresos de la "Real Renta de Correos" como consecuencia de los fletes pagados por los particulares por el traslado de sus mercaderías y metálico, sus envíos propios, las ampliaciones que fueron logrando y los réditos por servicios a la Corona.

Si la ampliación del comercio promovido por la instalación del Correo Marítimo fue importante para el Río de la Plata, no lo fue menos para Galicia. Los mercados servidos por la boca rioplatense pronto mostraron la existencia de una excelente zona para la colocación de las mercaderías gallegas y de las que, provenientes de otras regiones, podían embarcarse por el puerto de La Coruña<sup>7</sup>. La importancia de esta nueva ruta quedó de inmediato demostrada en los registros. Desde un comienzo, las mercaderías trasportadas hacia el Río de la Plata superaron ampliamente al resto de las destinadas al comercio exterior<sup>8</sup>.

La instalación del Correo Marítimo y la apertura de la "Carrera de Buenos Aires" fueron fundamentales para la dinámica comercial de Galicia y en particular de La Coruña. Junto al manejo propio de la empresa estatal que transportó mercaderías por su cuenta y riesgo, se generó un importante movimiento de cargas encauzado por particulares. Todo esto, sin olvidar los servicios prestados a su vez a otros organismos del Estado. El hecho de que nadie pudiera dejar de pagar fletes por las mercaderías despachadas ha permitido proporcionar una idea general del peso de cada uno de estos sectores. Ni aún los organismos reales estuvieron exentos del pago de fletes; sólo los géneros

<sup>7</sup> Aunque exceda el marco cronológico de este estudio, señalemos que en 1802 el epicentro peninsular, sin desertar de Galicia, pasó a El Ferrol, debido a la colocación de los Correo bajo la Jurisdicción de la Armada. Según: A. A. BETANCUR, *El puerto colonial de Montevideo - Guerras y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico (1791-1806)*, Montevideo, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad de la República, 1997, p. 248.

<sup>8</sup> Véase L. ALONSO ÁLVAREZ, "Galicia y el comercio americano. Las limitaciones del modelo ilustrado de crecimiento económico", (separata), en *Manuscrits*, Barcelona, 1988.

remitidos por cuenta y riesgo de la Real Hacienda recibirían un descuento del 10%, de acuerdo con la Real Instrucción del 7 de diciembre de 1770.

Con respecto a las exportaciones hacia la Península, señalemos que también se produce un doble movimiento comercial, encauzado directamente por la Renta de Correos y por particulares. Si bien la empresa concentra más los envíos en pocos productos, entre los que lógicamente se destacan los relacionados con la industria pecuaria (cueros al pelo y sebo), además de tabaco, los particulares, aunque muestran en sus remesas un espectro más amplio, no pudieron escapar a las limitaciones que imponía la producción regional. A los cueros, suelas, y sebo sumaron las exportaciones de pieles de diversas especies, lanas y hierbas, sin olvidar la reexportación de cacao, que ya desde años atrás se efectuaba por la vía del Río de la Plata.

La empresa tuvo una voluntad promotora importantísima y, junto a sus objetivos primordiales fue pionera en el desenvolvimiento de una actividad industrial que fue esencial para el Río de la Plata: la industria saladeril. Concolorcorvo, en su famosa descripción publicada en Gijón en 1773, hace referencia a los primeros intentos por aprovechar adecuadamente las carnes.

La Dirección General de Correos -dice- había pensado aprovechar mucha parte de esta carne para proveer a las Reales Armadas, en lugar de la mucha que se lleva a España del Norte. Calculados los costos, se halló que con una ganancia bien considerable se podía dar el quintal de carne neta al precio que la venden los extranjeros, en bruto, y que muchas veces introducen carnes de ganados que mueren en las epidemias y de otros animales. Se han conducido a España varios barriles de carne salada de Montevideo, y ha parecido muy buena; pero como este proyecto era tan vasto, se abandonó por la Dirección General, siendo digno de lástima que no se emprenda por alguna compañía del país o de otra parte<sup>9</sup>.

Sin duda, la vastedad del plan había superado los objetivos esenciales de la empresa, pero había demostrado su utilidad y el posible rédito; de allí que la experiencia diera pronto proficuos resultados. En pocos años, el Río de la Plata contaría con una importante industria que incluiría como rubro de exportación a los derivados de la carne. Sin duda, la instalación del Correo Marítimo constituyó el elemento más revolucionario en materia de transporte y de co-

<sup>9</sup> CONCOLORCORVO, *El lazarrillo de ciegos y caminantes desde Buenos Aires hasta Lima*, Buenos Aires, Espasa-Calpe, 1946, p. 36.

mercio, anterior a la apertura de 1778. Quizá su importancia y trascendencia no hayan sido suficientemente valoradas, debido a la remarcación de la línea aperturista que se registra a partir de 1765 y que culmina con el *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias* de 1778. Sin embargo, desde la perspectiva rioplatense, su instalación adquiere connotaciones trascendentales que no pueden ser soslayadas en el estudio de la historia económica regional. La ampliación del tráfico con una nueva región española, con la consecuente vitalización del comercio y del transporte de metálico entre la Península y el Río de la Plata, así como la organización de un sistema regular de envío de correspondencia por vía marítima y terrestre, hacen que la plasmación de la ruta La Coruña-Montevideo en 1767 aparezca como un hito que no tendrá parangón hasta la apertura producida en febrero de 1778. El peso que tuvo el movimiento de naves correos, dentro de la navegación del Río de la Plata hacia la Península, lo encontramos en los datos aportados por los Oficiales Reales para el período que nos ocupa.

### Salida de barcos con destino a España

	AÑOS NAVEGACIÓN GENERAL					FRAGATAS CORREO	
	N	F	Pq	Bn	U	A	P
1768	2	2				1	2
1769	3	1					5
1770	1	1					3
1771	2	2		1			4*
1772	3	2					5
1773		2	1				5**
1774	5	2					5
1775	3	2					7
1776	2	3					6

Notas: N: Navío; F: Fragata; Pq: Paquebote; Bn: Bergantín; U: Urca; A: Barco aviso; P: Pingue.

- 1) Faltan las salidas de dos fragatas correos (\*) "El Tucumán" y (\*\*) "El Grimaldi".
- 2) Las diferencias con las estadísticas de M.L. Bellotto se deben a que él apunta las llegadas a La Coruña.

Fuente: Archivo General de la Nación (Argentina), XIII-42-6-10.

El Correo Marítimo constituyó, no sólo desde el punto de vista cualitativo sino también cuantitativo, un importante elemento de promoción del movimiento naviero rioplatense. De acuerdo con los registros, sobre un total de 85 naves de diverso porte y condición, salidas hacia la Península entre 1768 y 1776, prácticamente la mitad corresponden a fragatas correo. Ahora bien, debemos hacer una aclaración: hemos señalado que las fragatas correos proporcionaron una comunicación ágil, rápida y segura, y para ello su capacidad de bodega no era demasiado elevada. De allí que, si bien se constituyeran en un medio eficaz para el transporte de caudales y, lógicamente, de correspondencia y pasajeros, no pudieran parangonarse en la conducción de cargas con otras naves que visitaron el Río de la Plata.

El caso de los cueros vacunos al pelo, que son el elemento referencial de las exportaciones regionales, es significativo debido a la gran capacidad de bodega requerida. Durante el período, encontramos embarques de cueros importantísimos, como en 1769 los navíos “Príncipe Lorenzo” y “Oriflamma”, que cargan 35.549 y 56.873 cueros, respectivamente; en 1770, el navío “El Tardi”, que conduce 61.172; en 1771, el pingue sueco “Gran Almirante”, con 32.926; y el navío “El Prusiano”, con 59.620; en 1772, el navío “La Victoria” que lleva 51.721 cueros; en 1774, los navíos “La Victoria” con 58.050 cueros; “La Limeña”, con 51.439; “La Concepción”, con 77.000; y “El Jasón”, con 56.616. También se destacaban en 1775 la fragata “Ntra. Sra. del Rosario”, con 71.682 y el navío “La Victoria”, con 60.117 cueros. Esta situación, que se plantea en los años anteriores a la apertura del comercio rioplatense al intercambio con otros puertos de la Península, no ha de extrañarnos, ya que Cádiz continuará manteniendo un tráfico con gran amplitud de bodega. Por ello, debemos agregar que el hecho de que se registraran tan importantes embarques en los barcos expresados no significó que por la vía de La Coruña no se enviaran a España gran cantidad de cueros y otros productos regionales; por el contrario, tal como queda reflejado en el estudio de L. Alonso Álvarez, la innovación aportada por el Correo Marítimo, que desde nuestro punto de vista consideramos fundamental en el proceso aperturista del Río de la Plata, se convirtió también en un elemento básico para el desarrollo comercial de Galicia.

Regresando a la cuestión del metálico, debemos señalar que la creación del Virreinato del Río de la Plata y, fundamentalmente, la actuación del virrey don Pedro de Cevallos, contribuyó a promover las salidas por la puerta marítima regional. Ya hemos visto las preocupaciones de Cevallos como gobernador; ahora, como virrey, no dudará en aplicar sus criterios económicos, definiendo el persistente pleito que por centurias habían mantenido Buenos

Aires y Lima. Puesto a gobernar, luego de cumplir su misión militar, el 8 de julio de 1777 prohibió la extracción de oro y de plata no amonedados de los límites de la jurisdicción bajo su mando, a excepción de que fueran conducidos a Buenos Aires, donde podían ser embarcados, previo pago de los derechos correspondientes. Medida de gran trascendencia, a la que se sumó el *Auto de Libre Internación*.

Frente a una petición del Cabildo, que una vez más ponía énfasis en los padecimientos sufridos a causa del poder y la ambición limeña que sistemáticamente habían limitado el tráfico del Río de la Plata, el 6 de noviembre determinaba la introducción de mercaderías en las provincias de Perú y Chile. Al respecto, había el virrey

considerado como consiguiente necesario a la nueva planta y erección de este Virreinato, la franqueza y libertad del comercio activo y pasivo de unas con otras provincias y ciudades, así de los efectos que producen, como de los que internaren por este puerto de los de España en los navíos de permiso, sin cuyo auxilio, que es el espíritu que vivifica las poblaciones jamás podrán estas hacer el menor progreso ni se verificarán las reales intenciones<sup>10</sup>.

Asimismo, disponía que por los puertos de Chile pudieran entrar igualmente efectos al Virreinato. Sergio Villalobos, que ha sostenido una interpretación restringida con respecto a los alcances de la Libre Internación, indica que con ella se conseguía la unificación comercial de la jurisdicción y se eliminaba la antigua prohibición que mantenía unidos al Alto Perú a los intereses de Lima, y a Cuyo a los de Chile<sup>11</sup>. De más está decir que las determinaciones de Cevallos provocaron serias reacciones en el medio limeño, que quedaron registradas en papeles privados y públicos. A través de ellas, como señala Guillermo Céspedes del Castillo, Buenos Aires lograba “con tremenda sencillez” lo que le se le había negado un siglo<sup>12</sup>. Pocos meses después, la Corona daba paso a la definitiva integración del Río de la Plata al sistema comercial del Imperio, al extender a Buenos Aires las disposiciones para el comercio libre:

<sup>10</sup> E. M. BARBA, ob. cit., p. 214.

<sup>11</sup> S. VILLALOBOS, “La política comercial del Virrey Cevallos y la relación chileno-peruana”, en *Trabajos y Comunicaciones* N.º 11, La Plata, 1963, pp. 163 y ss.

<sup>12</sup> G. CÉSPEDES DEL CASTILLO, *Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas de la creación del Virreinato del Plata*, Sevilla, EEHA, 1947, p. 121.

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.<sup>5</sup>

## LAS CARRERAS DEL METÁLICO

Un aspecto fundamental en el desarrollo de las vinculaciones interoceánicas está representado por el envío de caudales por intermedio de los Correos Marítimos. Sus naves, rápidas y seguras, con trayectorias y salidas regulares representaron una relativa garantía. De allí que desde un primer momento vayamos notando en los registros un importantísimo incremento en el volumen de plata y oro, amonedados, en pasta o en chafalonías, destinado a la Península.

Superando barreras regionales, un vasto entramado se fue estructurando para que desde el mismo Perú llegaran los metales preciosos por Buenos Aires a Montevideo, trampolín del paso Atlántico hacia la Coruña. Más aún, los particulares podrían despachar sus caudales amonedados no sólo hasta Galicia, sino a los centros neurálgicos de Madrid y Cádiz, ocupándose de su conducción y entrega la Administración de Correos de las respectivas ciudades; solamente las piezas en pasta y las alhajas debían ser obligatoriamente retiradas en La Coruña<sup>13</sup>.

## EL NEXO ENTRE EL CORREO TERRESTRE Y EL MARÍTIMO. LA ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA

La trascendencia de la organización del Correo Marítimo y su vínculo con el terrestre para la extracción de plata y oro pronto quedó demostrada en cifras. Además del uso como vía oficial de transporte y embarque, pudieron ir

<sup>13</sup> La importancia del sistema estuvo dada por la continuidad. Es menester que ya antes de la instalación del Correo Marítimo se exportaban por el Río de la Plata productos provenientes del Pacífico; así, por ejemplo, en 1746, vecinos de Lima embarcaban cascarilla, piedra bezoar, vainilla y lana de vicuña en la fragata "San Antonio", que a su vez conducía a Cádiz once remesas de dinero por un total de 43.533 pesos fuertes. Archivo General de la Nación (Argentina), IX-43-1-8.

conquistando la preferencia de los particulares, situación que no fue fácil debido, por un lado, a los problemas con los situadistas, que se veían afectados por la nueva competencia, y por la actitud de muchos particulares que se resistían a transportar sus caudales en forma legal, con las consecuentes cargas fiscales que ello suponía.

#### EL PROBLEMA DE INTERESES CON LOS TRANSPORTISTAS PARTICULARES

La estructuración y el perfeccionamiento de un servicio interno de correos que se complementaba con el exterior trajo aparejada una singular competencia con quienes se habían encargado tradicionalmente del tráfico de metales. Esta situación se experimentó tanto en la ruta de Chile cuanto en la del Alto Perú, aunque en el caso de la iniciada en Potosí fue más difícil imponer los beneficios que teóricamente ofrecía el nuevo sistema.

Principiaron las remesas en doblones por los correos en el 1 y 2do. año, en muy pocas cantidades— dice el administrador de Santiago de Chile, Fernando de Orizar—, por los esfuerzos que hacían los particulares (encargados de conducirlo con anterioridad) para no ser suplantados, como por que el comercio aun no había fijado su confianza<sup>14</sup>.

Por su parte, pocos años después, en 1785, el virrey Marqués de Loreto, promotor de las reformas del Correo en el campo del traslado de oro y plata, indicaba que:

Los caudales de este comercio, retornos de sus haciendas remitidas a las provincias internas, se conducían desde allí por personas conocidas con el nombre de “situadistas” que esperando a reunir porciones considerables para poder costear sus arreos y carretas, y lucrar en sus comisiones, habían de inferir forzosamente a muchos particulares mayor tiempo de desembolso<sup>15</sup>.

En realidad, tanto en el traslado interno cuanto marítimo, existían dos problemas básicos que afectaban a la Corona y a los particulares: por un lado,

<sup>14</sup> AGI, Correos, 86a, Santiago de Chile, 15 de febrero de 1793, del administrador de Santiago, Fernando de Orizar, a los Directores Generales de la Real Renta De Correos.

<sup>15</sup> AGI, Buenos Aires, 69.

el del control de las cantidades trasportadas sobre las que la Corona cobraba tanto sus derechos comunes cuanto los extraordinarios; por otro lado, el de los particulares que se veían inmersos en el dilema de optar por el Correo, con sus beneficios formales o el tratamiento especial dado por los “situadistas” que posibilitaban otro tipo de manejo de los caudales, aún de los que se trasportaban y salían por vía legal.

La posición del virrey Loreto era coherente con su pensamiento político y su desconfianza en los comerciantes, determinados a conseguir el mayor lucro y atentar contra las rentas del Estado. De allí que, firme defensor de las estructuras imperiales, no retaceó argumentos para apoyar a la Real Renta de Correos en su competencia con los situadistas.

El Coreo Marítimo, por su estructura, era mucho más ágil, regular y, fundamentalmente, más fácil de controlar que los navíos particulares. Lo mismo debía ocurrir con la conducción terrestre, donde los fraudes y las especulaciones tenían cabida habitualmente. A la vez que había que evitar los traslados y embarques furtivos de metales, ejercitados con el propósito de evitar los impuestos –muchas veces confiscatorios– del Estado; había también que controlar el movimiento de capitales y las especulaciones que se hacían con los mismos. De allí que Loreto junto con los directivos de la Empresa, en franco apoyo al Correo, cargaran contra los situadistas de la línea altoperuana, señalando entre otras cosas:

- 1) Los atrasos provocados en las salidas, debido al interés de los transportistas privados en buscar las más convenientes fechas y acumular cantidades importantes de caudales.
- 2) Las incertidumbres en el medio comercial, no sólo por lo aleatorio de las fechas de salida, sino también por los atrasos y peligros registrados en el camino.
- 3) La tardanza en recibir los fondos, que llevaban a los dueños de los mismos a empeñarse o perder oportunidades de hacer negocios.
- 4) La existencia de documentos apócrifos, debido a que los transportistas firmaban papeles de recepción sin que se les hubiera entregado efectivamente los caudales, con el compromiso de que el remitente lo juntaría antes de la fecha estimada de partida.
- 5) Los aludidos documentos eran enviados –habitualmente por correo–, con el objeto de que el receptor pudiera cubrir obligaciones a futuro, situación

que, por incumplimiento del remitente, podía llevar a defraudaciones y quiebras.

- 6) Eran habituales los negocios por parte de los situadistas depositarios, al amparo de las demoras en partir de los transportes, situación que igualmente provocó quiebras y fraudes.

En función de tales argumentos, el Marqués de Loreto le señalaba a Gálvez que, con el uso del Correo, “el comercio considera que sólo en la diligencia de tiempo en que podrá establecer y tener sus percibos se ganará un 2%, calculado  $\frac{1}{2}$  % al mes, por las demoras”<sup>16</sup>, sin olvidar los beneficios de la rápida combinación con los barcos encargados de transportar el oro y la plata a España. Aspectos estos que se agravaban cuando, con motivo de crisis de mercado, se hacía sentir en las plazas movilizadotas de fondos y mercaderías la parálisis de capitales en el interior.

#### LA ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA

Fuera de los capitales enviados directamente desde Buenos Aires y Montevideo, la principal conexión tierra-mar se concretó con el desenvolvimiento del tráfico extracordillerano. Chile, en poco tiempo, por sobre los intereses de los situadistas y otros particulares que regular o irregularmente pasaban caudales hacia el ámbito rioplatense, logró consolidar un importante transporte oficial por medio del Correo.

Tal como podrá observarse en las estadísticas, el aumento de poscaudales transportados fue significativo, debiendo hacerse una diferenciación de acuerdo con el tipo de metálico enviado; cuestión esta que en el caso chileno es significativa, dada la importante cantidad de oro despachada.

De más está decir que el oro, tanto por peso cuanto por valor, debía necesitar menos condiciones de transporte que la plata, por lo que, una vez estructurado el servicio y con la finalidad de dar continuidad, seguridad y organicidad, se determinaba la separación de los envíos.

El fin de la guerra con Inglaterra, motivada en la independencia de los Estados Unidos, generaría la plana vigencia del Reglamento de Libre Comercio y, consecuentemente, la etapa de mayor auge en el movimiento marítimo

<sup>16</sup> Loreto a Gálvez, Buenos Aires, 18 de octubre de 1785, AGI, Buenos Aires, 69.

y comercial desde y hacia el Río de la Plata. De allí que, en 1783, carteles de propaganda anunciaran que:

- 1) Para la exportación de las monedas de oro se franqueaba la conducta de los coreos (ordinarios).
- 2) Para la de plata en moneda fuerte, se habilitarían tres expediciones anuales, una inmediatamente que la cordillera permitiese su tránsito de cargas en mulas, en el mes de diciembre, otra en el mes de febrero y la última en el mes de mayo, antes que las nieves la cerrasen<sup>17</sup>.

La estructuración del transporte de metálico de acuerdo con las características diferenciales del oro y la plata debió tener efectos positivos; de allí que, dos años después, el 6 de octubre de 1785, el Administrador General de Correos del Virreinato, con autorización del Virrey, lanzara un “Aviso al publico”, con las pautas oficiales por las que se regiría el tráfico desde el Alto Perú. Su iniciación estaba pautada para el 30 de enero de 1786, mañana en que saldría el primer Correo por la vía de Potosí. Según se explicaba:

- 1) Saldría “un correo de encomiendas cada dos meses, desde la villa de Potosí a esta capital, al modo de los que erigió en el verano, desde la ciudad de Chile.”
- 2) Su objetivo era conducir adecuadamente caudales en plata, evitando las “considerables y perjudiciales demoras” que sufría el comercio.
- 3) Trataban de corregirse así las limitaciones a que estaban sujetos los correos mensuales, debido a “lo voluminoso de la especie”, y el trabajo que necesariamente exigía.
- 4) El tráfico de la plata “no podía conciliarse con la brevedad conveniente, al giro de las correspondencias” y en consecuencia “saldrían cada dos meses, sin falta ni retardo en el día y la hora señalada.”
- 5) “Los referidos correos encomiendas no sólo conducirán caudales en plata sellada, pasta y alhajas, sino también oro igualmente en todas las especies.”
- 6) “Los mensuales continuarán transportando en los mismos términos que ahora se practica, el oro que convenga al publico dirigir por ellos, a fin de

<sup>17</sup> AGI, Correos, 86°, Real Administración Principal de Correos de Santiago de Chile.

que la mayor frecuencia de ocasiones contribuya a la utilidad y fomento que se le desea proporcionar”<sup>18</sup>.

El plan era completo, y de acuerdo con los “Plazos más cortos que ha sido posible facilitar”, se señalaban los tiempos que tardarían en producirse los desplazamientos de acuerdo con las distintas estaciones:

<b>Salidas</b>	<b>Tiempo de trayectoria a Buenos Aires</b>
Enero, Marzo y Noviembre	52 días
Julio y Septiembre	54 días
Mayo	48 días

Asimismo, se consideraban las paradas intermedias de acuerdo con el siguiente cronograma:

- 1) En Tucumán se detendrían un día.
- 2) En Salta no entraría, Los caudales se entregarían en el Fuerte de Lobos al Administrador de Correos de esa ciudad.
- 3) En el resto de las ciudades de la carrera, se detendrían solamente las horas necesarias e indispensables para hacer las entregas.

Junto a la organización del tráfico de metales, se fijaban también los fletes a pagar, aspecto de significativa importancia para los interesados en el tráfico. De acuerdo con el destino de las partidas, se cobrarían los siguientes importes:

<b>DESTINO</b>		
<b>BUENOS AIRES</b>	<b>POR 100 PESOS EN PLATA</b>	<b>POR 100 PESOS EN ORO</b>
<b>Desde:</b>		
Potosí	2 pesos	¾ peso
Jujuy y Salta	1 ¼ pesos	½ peso
Tucumán y Santiago	1 peso	3/8 peso
Córdoba	¾ peso	¼ peso

<sup>18</sup> Archivo General de Indias, Buenos Aires, 69.

<b>Para ciudades de tránsito</b>		
Desde Potosí a:		
Jujuy y Salta	¾ peso	1/4 peso
Tucumán y Santiago	1 peso	3/8 peso
Córdoba	1 ¼ peso	½ peso

<b>Entre ciudades de la carrera</b>		
Desde Jujuy y Salta a:		
Tucumán y Santiago	½ peso	¼ peso
Desde Jujuy y Salta a:		
Córdoba	1 peso	3/8 peso
Desde		
Tucumán y Santiago a		
Córdoba	½ peso	¼ peso

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 69.

En otro orden de cosas, el ejemplo de la Carrera transcordillerana estaba presente en todas las definiciones de la del Alto Perú. Debía evitarse todo tipo de manipuleo por manos extraoficiales, por lo que la conducción se verificaría a cargo de los empleados de la Administración Provincial, “en los términos corrientes y regulares conforme a lo que se practica hasta ahora en las remesas que se han hecho por mensajes y los de encomiendas de Chile”<sup>19</sup>.

Más allá del servicio y de la regularidad del tráfico, debía velarse por evitar uno de los males más habituales en el tráfico colonial: el fraude. Así ya se había establecido para el transporte desde Chile, obligándose, además del manipuleo oficial, al concurso de “las respectivas guías de las Reales Aduanas”<sup>20</sup>. En todos los casos y en todas las carreras debían ejercitarse las operaciones en forma estrictamente oficial, por lo que todos los caudales se confiaran particularmente a cualquier individuo del correo, a los conductores o a algún agregado se darían por decomiso, según las disposiciones que regían a la Real Renta de Correos y a la legislación vigente.

<sup>19</sup> Archivo General de Indias.

<sup>20</sup> Archivo General de Indias, Correos, 86ª, Real Administración Principal de Correos de Santiago de Chile.

## CAUDALES PARA ESPAÑA

Otra de las facilidades que ofertaba el Correo para el traslado de metales en el vínculo tierra-mar era el de evitar intermediaciones. Por supuesto que era habitual que los comerciantes tuvieran representantes que oficiaban de enlace o que disponían en forma directa de los fondos que deseaban mandar hacia la Península, pero lo interesante del caso es la participación activa del Correo en el despacho del metálico. En tal sentido la Administración Principal de Correos ofrecía el servicio de embarque en las fragatas que debían salir cada dos meses, “sin comisión ni otro gasto que el de 4 reales la hoja de registro y 1  $\frac{3}{4}$  % en plata y  $\frac{1}{2}$  % en oro, que se pagaba en Buenos Aires al apoderado del Consulado de Lima”.

En cuanto a los fletes, al igual que en el trayecto por tierra, se pagaba de acuerdo con el destino que, además del puerto de la Coruña, podía ser la capital del Reino o la poderosa Cádiz.

## EL DESTINO DE LAS PARTIDAS

Desde Buenos Aires-Montevideo a La Coruña:

FLETES	
Por 100 pesos en plata	Por 100 pesos en oro
1 $\frac{1}{2}$ pesos	1 peso
DERECHOS DEL REY	
En plata	En oro
5 $\frac{1}{2}$ %	2%

## EL DESTINO DE LAS PARTIDAS EN ESPAÑA

Desde La Coruña (solamente metales amonedados):

FLETE	
Destino de las partidas: Madrid y Cadiz	
En plata	En oro
5 $\frac{1}{2}$ %*	2 %*

\* Sobre el líquido arribado a la Coruña.

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 69.

Si bien el movimiento de la ruta Altoperuano no mostró la misma regularidad que la de Chile en el transporte de metálico, podemos observar una significativa combinación tierra-mar que solidificó y consolidó transacciones y acarreos de oro y plata desde los más recónditos lugares del Cono Sur hasta las principales plazas mercantiles de la Península, sin olvidar el engrosamiento de las arcas oficiales. Así, por ejemplo, en 1792, Manuel Basabilvaso, Administrador General de Correos de Buenos Aires, embarcaba en la fragata correo “El Aguila”, oro y plata de varios chilenos para La Coruña, Madrid y Cádiz, a lo que se sumaron remesas de Cuzco, Potosí, Charcas, La Plata, Oruro, Arequipa y La Paz con similares destinos<sup>21</sup>.

#### LA VÍA CHILENA Y EL ORO RIOPLATENSE

Sin duda resulta extraño exhibir un subtítulo como el que encabeza este apartado. La idea generalizada con referencia a la extracción de metálico desde el Río de la Plata, ya sea en forma legal o fraudulenta, se vincula con la salida de plata. No en vano, desde los orígenes de la conquista y colonización, las minas altoperuanas, particularmente el Potosí, con sus producciones de plata, condicionaron gran parte de las políticas, los intereses y los resguardos que signaron la historia regional. Sin embargo, en la medida en que se fue asentando el desenvolvimiento de los nexos interregionales, promocionando una salida rápida y segura al transporte de caudales hacia la Península, creció significativamente la presencia de oro en los embarques, situación que, en muchos casos, no fue fácil de distinguir debido a que, genéricamente, las exportaciones se contabilizaban en plata. Así, tomando este concepto homogenizador de las exportaciones, podemos observar que en 1794 el oro logró su cenit, superando significativamente a las salidas de plata y aún más de frutos; sobre un total de exportaciones del orden de 5.564.704 de pesos, 3.494.699 correspondían al oro, 1.251.234 a los embarques de plata y 818.770 a frutos<sup>22</sup>. Curiosamente, 1794 fue el año en que los envíos de oro a La Coruña fueron menores a los de Cádiz, a diferencia de lo ocurrido en años anteriores.

<sup>21</sup> Archivo General de la Nación (Argentina), IX-43-9-6.

<sup>22</sup> Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346.

TRASLADO DE METÁLICO DESDE SANTIAGO DE CHILE A BUENOS AIRES			
AÑOS	DOBLONES*	PESOS REALES	TOTAL ORO Y PLATA EN PESOS
1774	86. 3/16	5. 1/2	1.379. 51/2
1775	1.028.	67. 1/2	16.454 71/2
1776	3.634.	7 7. 6	58.158. 6
1777	5.515. 10	8. 7	88.258. 7
1778	13.600. 5	7. 3	217.612. 3
1779	30.381. 3	36. 31/2	486.135. 31/2
1780	10.723. 6	19. 1	171.593. 1 (guerra)
1781	7.950. 12	62. 4	127.274. 4
1782	17.290. 13	122. 5	276.775 .5
1783	33.598. 10	68.823. 21/2	606.401. 21/2
1784	32.433. 8	183.403. 41/2	702.339. 41/2
1785	29.773	444.562	920.930
1786	27.359. 6	351.929	789.679
1787	34.842. 9	352.367. 3	909.848. 3
1788	39.189. 6	252.283. 31/2	879.217. 31/2
1789	42.752. 7	290.669. 4	974.708. 4
1790	39.252. 13	198.402. 21/2	826.447. 21/2
1791	45.008. 15	267.366	987.509
1792	47.949. 15	153.540. 61/2	920.739. 61/2
1793	33.736. 9	161.639. 61/2	701.424. 61/2
1794 (6 meses)	27.082. 10	112.152.4 1/4	545.472. 41/4
TOTAL:	523.184. 7/16	2.837.411. 73/4	11.208.360. 73/4

Nota: \*Doblonos de 16 pesos.

Es interesante observar, asimismo, las retenciones del Correo, ya que nos muestran no sólo los ingresos, sino también el poco monto de lo enviado en "Alhajas y especies".

AÑOS	TOTAL ORO Y PLATA EN PESOS	PREMIOS DE PLATA Y ORO	PREMIOS DE ALHAJAS Y ESPECIES
1773	8.2		
1774	1.379. 51/2	22. 3½	
1775	16.454 71/2	163. 5½	
1776	58.158. 6	518. 1	

1777	88.258. 7	884. 3½	
1778	217.612. 3	2.181. 3	23. 2
1779	486.135. 31/2	4.815. 6	6
1780	171.593. 1 (guerra)	1.705. 5½	6. 4
1781	127.274. 4	1.261. 6½	6. 7
1782	276.775 .5	2.766. 2	12. 4
1783	606.401. 21/2	6.725. 1½	2
1784	702.339. 41/2	6.912. 6	0. 4
1785	920.930	8.066. 4	4
1786	789.679	6.746. 1½	9. 3½
1787	909.848. 3	7.268. 5	6
1788	879.217. 31/2	6.612	
1789	974.708. 4	7.512. 63/4	1. 13/4
1790	826.447. 21/2	6.317. 5	0. 5
1791	987.509	7.766. 6	1. 6
1792	920.739. 61/2	7.789. 41/4	
1793	701.424. 61/2	5.281. 4½	
1794 (6 meses)	545.472. 41/4	3.806. 6½	
TOTAL:	11.208.360. 73/4	95.126	83. 61/4

Fuente: Archivo General de Indias, Correos, 86ª.

### LAS SALIDAS MARÍTIMAS

Sobre la base del vínculo entre las carreras terrestres y acuáticas –sin olvidar los embarques directos desde Lima y otros puertos del Pacífico– rápidamente se fue asentando el Correo Marítimo como gran transportador de caudales desde el Río de la Plata a España. Situación especial, producto de haberse abierto un nuevo rumbo, hacia La Coruña, aún antes de que se determinara la aplicación del Libre Comercio. Las cifras aportadas por Manoel Lelo Bellotto son muy claras al respecto.

CAUDALES DESPACHADOS HACIA LA CORUÑA (EN PESOS Y REALES DE PLATA)				
AÑO	Nº F. C.	DE LA RENTA DE CORREOS	DE PARTICULARES	TOTAL
1768	2	16.000	46.343,5¼	62.343,5¼
1769	4	43.686,2½	71.692,4½	115.378,7
1770	4	56.747,3	271.282, ½	328.028,3½
1771	4	18.475,7½	161.919,4¼	180.395,3 3/4
1772	6	83.797,2	689.329,3¼	773.126,5¼
1773	5	58.983,4	281.864,4½	340.848, ½
1774	6	37.615,5	181.850,5	219.466,2
1775	5	50.328,4	356.685,5	407.014,1
1776	7	81.480, ½	611.713,6¼	693.193,6 3/4
1777	6	43.756,4½	118.463,4 3/4	162.220,1¼
1778	6	120.915,1½	559.120,3 3/4	680.035,5¼
1779	5	44.055,6½	813.380,6 ¼	857.436, 5¼

Nº F.C.: Número de fragatas-correo.

Fuente: M. L. BELLOTTO, *Correo Marítimo Hispano-Americano - Carreia de Buenos Aires (1767-1779)*, Facultad de Filosofía y Ciencias de Assis, Assis, 1971, p. 241.

Cabe agregar que el flete instituido por el Correo para los caudales, a razón del 2% (luego rebajado al 1 ½%) sobre la plata y 1% sobre el oro, constituyó un incentivo para la canalización metálica por este medio, frente al cobro del 3% por parte de otros transportistas.

## EL CORREO MARÍTIMO Y EL CONFLICTO DE 1779

Más allá de los efectos sobre el desenvolvimiento del Correo Marítimo, el rompimiento de las hostilidades con Inglaterra (1779) tuvo consecuencias duras para el movimiento económico del Imperio español. A los abruptos cortes en el tráfico marítimo se sumaron limitaciones para la plena vigencia del recientemente promulgado *Reglamento de Libre Comercio*, cuyos efectos perduran hasta la paz de 1783. Los efectos de la contienda fueron graves, alcanzando, por supuesto -pese a la búsqueda de vías colaterales y de emergencia- al transporte de caudales y a la percepción de impuestos. La síntesis registrada en la *Memoria* del virrey Vértiz es clara al respecto:

La ruina del comercio en estas partes por la guerra con la Gran Bretaña —dice— tenía detenido el giro de los necesarios efectos de Europa de que se proveen, y sin circulación el dinero que debía remitirse de los que proceden sus ventajas: todo escaseaba y los pueblos eran sacrificados por los exorbitantes precios que les hacía sufrir la misma necesidad de socorrerse, y aun el erario y otros objetos públicos padecían notablemente por la falta de derechos e imposiciones aligadas al mismo giro<sup>23</sup>.

Más aún, el 22 de marzo de 1779, con anterioridad al rompimiento formal, ya se había ordenado cerrar los puertos, resolución que Vértiz cumplió a su recepción, dando de inmediato las correspondientes disposiciones al Gobernador de Montevideo y Comandante de Marina; varios navíos que se encontraban cargados debieron desembarcar sus mercaderías y, en abril, los apoderados del comercio de Buenos Aires solicitaban del virrey el desembarco de los caudales registrados en tres embarcaciones que estaban aprontándose en Montevideo para salir rumbo a la Península. Como resultado del pedido, se devolvía a sus propietarios el contenido de 92 cajones compuesto de plata labrada y amonedada y oro en doblones y tejos<sup>24</sup>.

Por sobre las limitaciones en el comercio y el transporte de caudales, debemos señalar que el mantenimiento de las hostilidades<sup>25</sup>, con una gran participación de corsarios británicos, no significó un cierre en las vías de información, aunque con altibajos, en la actividad del Correo Marítimo. Recordemos que durante 1780 arribaron a Montevideo 4 fragatas correos (“El Tucumán”, “El Príncipe”, “El Patagón” y “Lanzarote”) y 3 barcas con correspondencia y pliegos oficiales, procedentes de Cádiz (“Sto. Christo del Grado”, “Virgen del Pilar” y “Sra. del Carmen”)<sup>26</sup>.

Pese a la búsqueda de medidas colaterales para paliar la crisis del tráfico exterior provocada por la guerra<sup>27</sup>, sus efectos se hicieron sentir en el medio

<sup>23</sup> *Memorias de los Virreyes del Río de la Plata*, Buenos Aires, Bajel, 1945, p.196.

<sup>24</sup> Archivo General de la Nación (Argentina), IX-30-9-5.

<sup>25</sup> Véase FRANCISCO GARAY UNTBASO, *Correos Marítimos Españoles, Correos Marítimos Españoles a la América Española (Indias Occidentales)*, vol. I – De 1514 a 1827, pp. 126 y ss.

<sup>26</sup> Archivo General de Indias, Buenos Aires, 141.

<sup>27</sup> Recordemos que incluso se abrió el sistema de transportar mercaderías y metálico por la vía de Portugal. Ver: H. A. SILVA, “Los Caminos del Mercosur, Historia Económica Regional. Etapa Colonial”, capítulo “Brasil, el Río de la Plata y sus vínculos comerciales y marítimos - Entre la utopía y la realidad (1776-1806)”, en *Organización de los Estados Americanos*, México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 2004.

rioplatense: géneros de consumo masivo comenzaron a escasear e incluso desaparecieron del mercado, provocando un aumento considerable de los precios. Tanto la carencia de mercaderías cuanto la existencia de dinero cambiaron el comportamiento del mercado, produciéndose pagos al contado, con el consiguiente lucro de los tenedores de productos. Asimismo, se produjo una importante transferencia del metálico hacia bienes raíces, generando inmovilidad de capitales, cuando no deudas que tuvieron sus consecuencias en la etapa siguiente.

Es menester hacer referencia a un asunto que se considerará especialmente al analizar el período 1792-1796, último de regularidad antes de la guerra de 1796. Si hubo un rubro que sufrió los avatares de los conflictos bélicos, aún los considerados de corte menor, fue el del metálico. La protección de caudales era esencial y, por lo regular, ya antes de iniciarse un conflicto y aún después de firmarse los preliminares de paz, que auguraban seguridad en las rutas, se limitaban, cuando no impedían, los embarques.

Finalizada la guerra con Gran Bretaña, muchos caudales habían quedado rezagados y, consecuentemente, debieron ser despachados una vez concretada la paz. A las importantes remesas que responden a operaciones atrasadas se sumaron las relacionadas con la reactivación del comercio.

La importancia otorgada al Correo en el transporte de caudales fue significativa. Así lo hace notar José Marcó del Pont, quien indica que en 1784, sus barcos condujeron unos 3.700.000 pesos en plata y oro, mientras que el resto de los buques transportaron solamente 2.500.000 pesos<sup>28</sup>.

Desde junio de 1785 hasta fines de diciembre de 1787 salieron de Buenos Aires y Montevideo nada menos que 12.617.709 4½ pesos, cifra que incluye 500.000 pesos enviados a la China en una fragata de la Compañía de Filipinas.

<sup>28</sup> JOSÉ MARCÓ DEL PONT, *El Correo Marítimo en el Río de la Plata*, Buenos Aires, 1913, p. 52.

<b>DESPACHO DE CAUDALES DESDE MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES (PESOS)</b>		
<b>Junio - Diciembre de 1785</b>		
14 embarcaciones		
Plata	2.129.803. 3 ½	
Oro	495.729. 4	2.625.532. 7 ½
<b>Enero - Junio de 1786</b>		
20 embarcaciones		
Plata	2.008.432. 3 5/8	
Oro	508.816.	2.517.248. 3 5/8
<b>Julio - Diciembre de 1786</b>		
13 embarcaciones		
Plata	2.054.689. 6 3/8	
Oro	385.215	2.439.904. 6 3/8
<b>Enero - Junio de 1787</b>		
24 embarcaciones		
Plata	2.112.854. 4 3/4	
Oro	578.586.	2.691.440. 3 3/4
<b>Julio - Diciembre de 1787</b>		
24 embarcaciones		
Plata	1.835.167. 3 ¼	
Oro	508.415. 3	2.343.582. 6 ¼
TOTAL:		12.617.709. 4 ½

Cabe señalar que, como era habitual, el Correo Marítimo convirtió a La Coruña en destinataria obligada de una importante porción del metálico embarcado, aunque Cádiz, tradicional centro receptor y distribuidor del flujo comercial peninsular hacia América, siguiera acaparando gran parte de los envíos.

**Caudales despachados hacia La Coruña por medio del correo marítimo  
(en pesos y reales de plata)  
1786 (Mayo-Diciembre)**

1786 (MAYO-DICIEMBRE)			
FRAGATAS CORREOS	OFICIAL	DE PARTICULARES	TOTAL DE LA RENTA
"EL ÁGUILA"	66.044 5 ½	327.285 4 ¼	393.330 1 ¾
"EL REY"	22.500	479.490 2 1/8	501.990 2 1/8
"LA INFANTA"	12.690 6 ½	230.444 5	243.135 3 ½
"EL PATAGÓN"	53.028	191.748 5 ½	244.776 5 ½
"LA DILIGENCIA"	9.996 2 ½	258.500	268.496 2 ½
TOTAL: 1.653,726 7 3/8			

1787 (ABRIL-OCTUBRE)			
FRAGATAS CORREOS	OFICIAL	DE PARTICULARES	TOTAL DE LA RENTA
"LA NUEVA PRINCESA"	4.977	296.937 4	301.914 4
"LA CANTABRIA"	8.259	453.997 6 ¼	462.256 6 ¼
"EL ÁGUILA"	25.118	346.024 7 ½	371.142 7 ½
"LA INFANTA"	98.250 ½	426.269 1 ½	524.519 2
"EL PATAGÓN"	(sin consignar)	310.800	310.800
TOTAL:	1.834.029 3 ¼	1.970.633 3 ¾	

Fuente: Archivo General de la Nación (Argentina), 9, 4, 7 y 3.

Cabe señalar que en el rubro "Oficial y de la Renta" se incluyen caudales enviados a la Península por una gran cantidad de instituciones oficiales que usaban el Correo Marítimo. Entre ellas, encontramos registros de la Dirección de Tabacos, los Ministros de la Real Hacienda, la Administración de la Aduana, los Ministros de la Real Audiencia, etc., con remesas de oro y plata dirigidos tanto a La Coruña cuanto a Madrid y a Cádiz. Asimismo, más allá de la permanente presencia de embarques por cuenta de la Administración Principal de Correos, aparecen otros envíos, correspondientes a Temporalidades de Chile y Perú, a cuenta de la Real y distinguida Orden de Carlos Tercero, o dirigidos a los Cinco Gremios Mayores de Madrid. Las cifras eran enormes; de allí la singular preocupación por parte de los responsables del Correo,

caso del administrador de Santiago, Fernando de Orizar, cuando escribe a los Directores Generales de la Real Renta de Correos de España, indignado por la forma en que se enviaba y se recibía en la Capital Virreinal el metálico “ramo de encomiendas de oro y plata que como fruto de esta Reino se exportaba anualmente para los de España, por la vía de Buenos Aires, a cargo de particulares”.<sup>29</sup> Cabe señalar que por entonces (1793), dentro de los envíos de oro y plata desde el Perú, sobresalían los emolumentos del mayorazgo de los Condes del Castillejo en Lima.

### Salidas desde el puerto de Montevideo

AÑO 1790			
FECHA	FRAGATAS CORREOS	PLATA	ORO
3 DE FEBRERO	EL REY	389.181 1 ½	219.626 4
31 DE MAYO	LA DIANA	319.124	179.539
3 DE JULIO	EL ÁGUILA	260.215 2 ½	133.745 4
7 DE OCTUBRE	LA INFANTA CARLOTA	12.584 3 ½	2.437
29 DE NOVIEMBRE	EL PIZARRO	76.277 2 ½	32.607

AÑO 1791			
FECHA	FRAGATAS CORREOS	PLATA	ORO
31 DE MARZO	LA CANTABRIA	463.781	183.857
4 DE JUNIO	LA PRINCESA	190.939	205.216 4
11 DE OCTUBRE	EL REY	349.859 3	151.372 4
15 DE DICIEMBRE	EL PIZARRO	298.309 1	154.967
S/D	EL AGUILA	125.303 4	139.540

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

Otro aspecto que habla de la importancia de los transportes de caudales en los Correos Marítimos es el relacionado con la limitada cantidad de barcos destinados a tal fin, frente a la totalidad de las embarcaciones salidas desde el Río de la Plata. Tanto en 1790 cuanto en 1791 salían hacia La Coruña 5 navíos

<sup>29</sup> Archivo General de Indias, Correos, 86<sup>a</sup>, Santiago de Chile, 15 de febrero de 1793.

anuales, frente a 48 y 43 barcos dirigidos a otros puertos, de los cuales la mayoría tenía como destinos puertos peninsulares (7 zarpaban hacia La Habana y 1 al Callao e intermedios en 1790 y 8 a La Habana el año siguiente).

Similar situación se registra en el quinquenio siguiente. Al destino coruñés, afianzado en el transporte de caudales por la acción del Correo, se sumaban la tradicional Cádiz, Málaga, Alicante, Alfaques de Tortosa, Vigo, Gijón y Santander. Fueron 53 las embarcaciones salidas con destinos peninsulares en 1792, 47 en 1793, 48 en 1794, 36 en 1795 y 51 en 1796; sin contar las enviadas hacia otros destinos, particularmente La Habana<sup>30</sup>.

### Valor de los efectos salidos con destino a puertos españoles (en pesos de América)

AÑO	PLATA*	ORO**	FRUTOS	TOTAL
1792	2.251.887. 4	1.200.097. 0	956.315. 0	4.408.299. 4
1793	1.800.181. 1	894.256. 4	876.253. 0	3.570.690. 5
1794	1.251.234. 4	3.494.699. 7	818.770. 0	5.564.704 3
1795	2.860.359. 7	1.247.289. 4	674.766. 0	4.784.415. 3
1796	2.556.304. 2	1.425.701. 4	1.076.877. 0	5.058.882. 6

Nota: \* "Acuñada, en barra y chafalonías". \*\* "Acuñado y en pasta".

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

La salida de oro por vía de España había acrecentado su importancia por su valorización producida hacia 1779, luego de soportar una relación de cambio desfavorable en las plazas peninsulares. Por entonces, se superaba la relación negativa de 1:15,03 entre el oro y la plata que se había mantenido en

<sup>30</sup> Las cifras del quinquenio 1792-1796 fueron utilizadas por Azara para componer un interesante "Cuadro demostrativo del estado de comercio de todos los puertos del Río de la Plata", citado en varios trabajos historiográficos, pero que tiene el problema de promediar los resultados del movimiento mercantil y naviero, sin tomar en cuenta que hay puertos de origen y destino que no tienen presencia en todos los años. Por otra parte, el hecho de que los datos de 1794 fueran reproducidos en el Correo Mercantil de España y sus Indias les otorgan una mayor solidez. Véase F. AZARA, *Viajes por la América Meridional*, tomo II, Madrid, Espasa Calpe, 1941, pp. 200-201 y *Noticias del Correo Mercantil de España y sus Indias, sobre la vida económica del Virreinato del Río de la Plata*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1977.

España, frente a la cotización 1:16 que habitualmente recibían las onzas de oro en América.

Ya hemos hablado de las remesas de oro provenientes de Chile, lo que abre un singular panorama para el estudio de la amplitud de los circuitos comerciales y de movilización del metálico. Más aún cuando desde Chile no solamente salía metálico hacia el Río de la Plata, sino también hacia Perú, en un ir y venir, por necesidades de responder a las transacciones y, consecuentemente, equilibrar la balanza de pagos.<sup>31</sup>

Si el análisis de las extracciones desde el Río de la Plata muestra la fundamental presencia los metálicos, particularmente en relación con el valor de los frutos exportados, esta presencia es mucho más manifiesta en el caso de los envíos hacia La Coruña. Basta con señalar que, frente al abrumador peso de la plata y el oro, solamente el 5,93% de la valuación de las exportaciones corresponde a productos regionales, situación que se hace más clara cuando comparamos la totalidad de los frutos destinados a la totalidad de los puertos peninsulares con los envíos de metálico a La Coruña.

<sup>31</sup> Si comparamos las cantidades de metálico, particularmente de oro, transportadas a Buenos Aires solamente por el Correo desde Santiago de Chile, con los embarques de caudales y las acuñaciones registradas en la Casa de la Moneda de Chile, podemos observar la complejidad en la determinación de los orígenes globales de las exportaciones por el Río de la Plata.

VALOR EN PESOS DEL ORO Y LA PLATA ACUÑADOS			
AÑO	ORO	PLATA	TOTAL
1792	734.808	181.254	913.707
1793	659.600	254.107	913.707
1794	776.288	205.394	981.682
1795	825.792	240.346	1.066.148
1796	849.320	239.198	1.088.518

Nota: Hemos tomado solamente estos años para establecer comparaciones con las exportaciones rioplatenses y porque, justamente, en los dos últimos se logra superar el límite del millón de pesos. El autor de referencia nos presenta una serie desde 1749 a 1809. Fuente: RUGGIERO ROMANO, *Una economía colonial: Chile en el siglo XVIII*, Buenos Aires, Eudeba, 1965, pp. 15-16.

### Valor de los efectos salidos hacia la Coruña (en pesos de América)

AÑO	PLATA*	ORO**	FRUTOS
1792	1,339,685.0	769,944.0	119,214.0
1793	1,016,214.7	597,443.0	51,384.0
1794	760,731.3	728,984.0	111,670.0
1795	420,628.4	744,872.5	51,090.0
1796	579,735.0	861,983.6	130,066.0
TOTAL:	4,116,994.4	3,703,227.1	463,424.0

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

En definitiva, en forma rápida, la presencia del Correo Marítimo no solamente generó un proceso de apertura hacia el Norte Cantábrico, sino que se fortaleció como ruta de salida de caudales. Basta con señalar que sobre un total de 23.386.992 pesos en plata, oro y frutos, salido con rumbo a la Península durante el quinquenio (1792-1796), 8.283.635 pesos fueron embarcados en dirección a La Coruña, correspondiéndole un significativo 35,42% con respecto al total de puertos habilitados. Incluso, en 1792, llegó al 50,56% del total de las exportaciones, mostrando el interés existente por el despacho de metálico a través de esta vía.

La guerra con Gran Bretaña desatada en 1796 sacudió las bases del intercambio imperial español y provocó fuertes transformaciones en el tráfico colonial. Tanto la acción de la armada inglesa cuanto de los corsarios afectó duramente al comercio de ultramar. Cercaron los puertos y efectivizaron un fuerte control en las más importantes rutas. El comercio colonial que había tenido un singular impulso en los años anteriores al rompimiento, recibía un duro golpe al firmarse con Francia, el 19 de agosto de 1796, del tratado de San Ildefonso. El cambio de frente efectuado por España le acarrió a su movimiento económico una de las situaciones más críticas vividas hasta entonces. Basta con señalar que frente a una salida de "dinero, frutos y producciones" de 5.470.675 ps.6 rs en 1796, se registran exportaciones por sólo 534.078 ps.4 rs. en 1797.

El movimiento encauzado a través del Correo Marítimo no podía ser ajeno a la estagnación provocada por esta crisis de signos trágicos para la economía del Imperio. Una nueva etapa, signada por conchitos bélicos que, en definitiva culminarían con el proceso revolucionario, se abría desde entonces. Al ritmo

de los avatares de España y de la lucha de las potencias, se produciría un acomodamiento en la navegación y el comercio exterior rioplatenses. Atrás quedarían las épocas en que el tráfico exterior había mostrado un proceso de expansión de las salidas de oro y plata hacia la península; atrás había quedado el rápido crecimiento del Correo Marítimo. El problema es que también desde entonces quedó atrás, para gran parte de la historiografía, el significado trascendente del rompimiento del sistema de puerto único cimentado por el monopolio gaditano con anterioridad a la creación del Virreinato del Río de la Plata y el aperturismo de 1778. Sin duda, tal situación hizo que también quedara atrás el reconocimiento de que, como consecuencia de la conjunción entre el Correo Marítimo y el terrestre, se provocara una reversión de los causes tradicionales del movimiento informativo y económico del Cono sur de América; cambio que, entre otros aspectos, tal como lo hemos abordado en este trabajo, consolidó a Montevideo como puerto de salida grandes cantidades de oro y de plata destinados a la Península por la vía de La Coruña.