



ARAZOLA CORVERA, María Jesús: “El mundo del comercio vasco-navarro en la ruta del Plata. Los registros sueltos”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa -Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 327-342.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

El mundo del comercio vasco-navarro* en la ruta del Plata. Los registros sueltos

María Jesús Arazola Corvera

1. INTRODUCCIÓN

Los hombres de la cornisa cantábrica empezaron a mostrar interés por las derrotas marítimas del Atlántico Sur, que eran rutas bien conocidas para ellos, desde muy temprana hora. Al mismo tiempo, y de manera paralela, aumentaba el deseo de incorporar dichas rutas a su actividad mercantil. Así, durante todo el siglo XVI y la primera mitad del XVII se concedieron diversas reales cédulas y reales órdenes que reglamentaron esa práctica¹.

El sistema de los registros sueltos tuvo que representar, sin duda, unas ventajas notables para los mercaderes vascos quienes ya habían descubierto las virtudes del sistema y la bondad del puerto bonaerense, estratégicamente situado y mal abastecido por los mercaderes peruanos. Con todo, el volumen del tráfico legal realizado entre España y el Río de la Plata mediante el uso de los registros fue relativamente poco importante durante la segunda mitad del XVII, pues representó el 2,5% del total de naves que zarparon hacia América (aunque el volumen de carga transportada representó el 5,2% de las toneladas desplazadas en los viajes de ida entre 1650 y 1700) lo cual, dado lo restrictivo del sistema, no parece más que lo permitido y no el resultado de un comercio poco rentable. No obstante, al cómputo legal habría que añadirle todas aquellas que pasaron fraudulentamente².

Durante estos años la eficacia del comercio ultramarino era cada vez menor y los galeones languidecían. Tanto es así que en 1656 el rey tuvo que conminar al consulado sevillano para que los mercaderes retomaran su uso³. Se estaba evidenciando, pues, la inoperancia de las flotas y galeones dada la irregularidad en el transporte y distribución de mercancías que conllevaban. A pesar de ello, y como consecuencia de la mala organización comercial, los registros seguían adoleciendo de un marcado carácter de accidentalidad y marginación que los mantenía en una situación de extrema inestabilidad con respecto a la administración. Esto se prolongó hasta 1720, año en que se les dotó de una reglamentación clara y precisa en el *Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva España y para Navíos de Registro que navegasen a los mismos reinos*. La intención era evitar una práctica creciente de esos momentos que consistía en las arribadas a puertos no autorizados, además del descontrol que suponía el que los barcos no viajaran en convoyes. En el *Proyecto* se fijaron las mercancías autorizadas, los derechos a pagar por ellas, los barcos permitidos, las penas por incumplimiento de fechas, los fletes, la ordenación de los Reales Servicios, las compensaciones, etc⁴. A pesar de todo, el trámite para lograr la autorización para un registro no se vio agilizado sino que al contrario se convirtió en un complejo proceso burocrático.

Como consecuencia, los registros siguieron manteniendo un carácter secundario y complementario. Sin embargo, la guerra iniciada entre España e Inglaterra en 1739 hizo que por necesidades de seguridad se suspendiesen las flotas y galeones, quedando como único recurso comercial el uso de los registros sueltos (al ser éstos barcos rápidos que surcaban rutas poco convencionales) adquiriendo un carácter exclusivo que dio un vuelco al tráfico mercantil. Así pues, la circunstancia fortuita de la guerra logró lo que en muchos años no se había conseguido: la institucionalización de los registros sueltos. El resultado fue el

* Vascos y navarros aparecen bajo la denominación genérica de «vascos» en la documentación consultada.

1. ARAZOLA CORVERA, María Jesús: *Hombres, barcos y comercio de la ruta Cádiz-Buenos Aires (1737-1757)*, Diputación Provincial, Sevilla, 1998, pp. 83-84.

2. MOUTOKIAS, Zacarías: *Contrabando y control colonial en el siglo XVIII*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1988, p. 81. GARCÍA FUENTES, Lutgardo: *El comercio español en América, 1650-1700*, Diputación Provincial de Sevilla-Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1980, p. 172.

3. Índice de Reales Órdenes de Préstamos, Anticipaciones y Donaciones. Archivo General de Indias (en adelante A.G.I.), Consulados, 20.

4. *Real Proyecto de 1720*. A.G.I., Consulados, 33. GARCÍA-BAQUERO, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, 2 vols., Escuela de Estudios Hispano-Americanos-Instituto de Estudios Gaditanos, Sevilla-Cádiz, 1975-1976. Vol. I, pp. 197-199.

notable incremento y mayor dinamismo del tráfico y un aumento de la regularidad en el mismo. No obstante, lo más importante fue la posibilidad de que regiones como el Río de la Plata, postergadas dentro del rígido entramado comercial español, experimentaran un despegue económico de importancia.

La capital del Plata, desde su fundación hasta ya entrado el siglo XVIII, fue considerada como un área marginal dentro del circuito comercial establecido por España. A raíz de ello las múltiples y diversas carencias de la zona trataron de paliarse mediante la concesión de permisos especiales que, de alguna forma, minimizaran el abandono en el que Lima, como capital del virreinato, tenía sumido a todo el territorio. Estos permisos especiales concedidos durante el XVI y el XVII dieron lugar a una tímida corriente comercial llegando a ser los embriones de los futuros permisos de registro, al tiempo que posibilitaron que la ciudad hallase lo que bien podríamos llamar su *destino manifiesto*. Ciertamente, la posición geográfica de Buenos Aires era inmejorable: abierta al océano Atlántico, mirando hacia la Península, la villa parecía estar predestinada a ser un gran puerto. Pero donde estaba su fuerza también residía su debilidad, pues este mismo emplazamiento dentro del sistema político comercial del virreinato peruano constituyó una importante traba para el desarrollo porteño.

El pequeño puerto de Buenos Aires, que había malvivido y sobrevivido gracias a los primeros navíos sueltos, logró durante esta etapa crecer lo suficiente como para volverse una zona de interés en el tráfico mercantil ultramarino, estableciéndose así las bases para el posterior desarrollo de la zona. El aumento de las arribadas de navíos bajo el sistema de los registros sueltos contribuyó a que la capital del Plata se volviera cada vez más atractiva y adquiriera importancia como centro mercantil, llegando a un punto del que ya no le sería posible volver. Tal situación se vio reforzada cuando en 1754, una vez alcanzada la paz y establecidos los acuerdos para la misma, se restituyeron las flotas de Nueva España pero fue imposible hacer lo mismo con los galeones de Tierra Firme dado que Portobelo había sido arrasado por la flota inglesa y se carecían de recursos para reconstruirlo y restablecer las ferias comerciales del istmo.

La consecuencia fue que los registros se adueñaron de la situación y actuaron sin competencia hasta la llegada del libre comercio. Pero no podemos negar que su permanencia fue fruto, además de la muy favorable coyuntura bélica inicial, de la iniciativa comercial de hombres con una visión más amplia que la mayoría de los mercaderes de su época. Su intuición, su obstinación frente a los obstáculos impuestos por el sistema y su constancia dieron un vuelco al mapa de distribución de las mercancías en el subcontinente suramericano desbancando a Lima y abriendo al mundo el gran puerto atlántico que era Buenos Aires.

2. LOS MEDIOS TÉCNICOS

El siglo XVIII fue testigo de importantes cambios en cuanto a la construcción naval se refiere, pues hasta ese momento ésta se había basado en patrones aprendidos y moldes establecidos por el uso y la costumbre. Ya desde los primeros años del siglo se había hecho evidente la necesidad de establecer mejoras en los cascos y el velamen en aras de una mayor velocidad y seguridad, haciéndose especialmente notorio a mediados de la centuria. El resultado fue la aparición de diversos estudios teóricos (escritos de Garrote y Gastañeta) que, anteponiéndose a la práctica, buscaron perfeccionar la ingeniería náutica para adaptar las embarcaciones a las nuevas exigencias de rapidez, capacidad de carga, maniobrabilidad y ligereza. Así, los castillos de proa y popa se redujeron hasta desaparecer y los cascos se volvieron más horizontales e incluyeron elementos metálicos que posibilitaron aumentar su tamaño, mientras que las arboladuras y velámenes se modificaron tomando una mayor altura las primeras para poder sostener velas rectangulares de gran tamaño con mecanismos que las orientaban, izaban y plegaban con un menor esfuerzo. A últimos de siglo se había alcanzado tal perfección técnica que ésta no fue superada hasta el final de la navegación a vela⁵.

No obstante, es innegable que la fábrica de barcos en España estaba en franco declive. Ello hizo que el transporte marítimo tuviera una gran dependencia de los navíos extranjeros, hasta el punto de que en momentos críticos fueron las naves francesas las que vigilaron y defendieron las costas americanas ante la imposibilidad material de España para hacerlo.

En un intento de subsanar la anterior situación se promulgó, dentro del *Real Proyecto* de 1720, la orden expresa de utilizar embarcaciones de fábrica nacional en el comercio con Indias y de pagar a la Real

5. TAILLEMITE, Étienne: *Por mares desconocidos*, Aguilar Universal, Madrid, 1990, pp. 65-69.

Hacienda 33 reales de plata por tonelada de carga en el caso de hacer uso de navíos extranjeros. A pesar de esta medida, no decrecieron las peticiones de licencias para valerse de barcos foráneos dada la gran necesidad de naves que había. Todo lo cual llevó a un incremento de las penas, pasando a pagarse 100 reales en 1725 sin que se reglamentase nada nuevo a este respecto hasta 1778⁶. En la práctica el *Proyecto* se convirtió en el instrumento para la regularización de la actividad naviera, dándose un replanteamiento en la política naval española en función de los progresos en la construcción de barcos y de las necesidades manifestadas en el tráfico mercantil. Gracias a las nuevas directrices se dio comienzo a una reactivación de la marina que ya no decaería.

2.1. La construcción naval

Durante mucho tiempo la construcción naval careció de códigos o reglas, siendo un arte conocido tan sólo por unos cuantos maestros carpinteros de ribera que poseían, y transmitían de padres a hijos, unos conocimientos que eran fruto de la propia experiencia y de la de sus antecesores. El resultado de esta práctica fue la aparición de vicios constructivos que fueron especialmente notorios en la Carrera de Indias. Así, los galeones empezaron a tomar una apariencia redondeada, panzuda, con objeto de aumentar la capacidad de carga y en detrimento de su velocidad, amén de su seguridad. Con ello sus dueños conseguían, además de un mayor volumen de mercancías transportadas, evitar que las naves les fueran requisadas por la Corona para su servicio, pues ésta solía preferir los barcos ligeros y veloces.

No obstante, junto a los artesanos navales coexistieron en España, ya desde finales del XVII, importantes teóricos que estaban a la vanguardia de la técnica naviera. Destacaron entre ellos Francisco Antonio Garrote, autor en 1691 de un manuscrito sobre los fundamentos científicos de la fabricación de barcos, y Antonio Gastañeta, quizá el más importante constructor naval del primer cuarto del XVIII. Ambos diseñaron excelentes barcos y teorizaron sobre su construcción⁷.

Pero, a pesar de la existencia de estos teóricos, todavía a principios del siglo la construcción naval dependía en gran medida de la experiencia de los maestros de los astilleros que eran quienes marcaban los gálibos (plantillas para hacer las piezas de los barcos) y las proporciones en cada país. Con todo, ya era notorio el proceso de modernización técnica pues los estudios de matemáticas y mecánica empezaron a ser aplicados a la construcción naval. Además, ya desde los primeros años de Patiño⁸, y gracias al reformismo borbónico, se llevaron a cabo numerosas obras de infraestructura (construcción de nuevos astilleros y arsenales y también creación de nuevas industrias y desarrollo de las existentes para cubrir la demanda de material complementario de los anteriores) que permitieron una mejor adecuación a los nuevos tiempos constructivos⁹.

Sin embargo, el índice de construcción no era muy alto, por lo que para el mantenimiento de la Carrera de Indias no hubo más remedio que recurrir a navíos extranjeros. Es más, los pocos barcos que se utilizaron de fábrica española se hicieron casi en su totalidad mediante el asiento con particulares (contrato entre la Corona y uno o varios individuos que se comprometían a fabricar una embarcación de unas características determinadas y en unos plazos concretos).

En cuanto a los materiales empleados en los astilleros éstos eran tanto españoles como extranjeros, dependiendo del uso al que estuviesen destinados. Así, dado que en el País Vasco y Cantabria abundaban los bosques de robles, hayas y castaños y existía, además, una industria tradicional del hierro, la vertiente cantábrica surtía sobradamente los útiles para la construcción del casco y los aparejos metálicos. Faltaban, sin embargo, otros pertrechos para completar la embarcación, por lo que se tenían que importar del norte de Europa maderas para confeccionar la arboladura, la jarcia para la elaboración de cabos, fijación de los palos y velamen, así como para el amarre y anclaje, y también la lona e hilos para las velas. No obstante, el número de barcos fabricados en la cornisa cantábrica era totalmente insuficiente para el mantenimiento del comercio con Indias. Existían astilleros también en la costa andaluza, pero éstos contaban con

6. Real Proyecto de 1720. A.G.I., Contratación, 5.094, libro B y Consulados, 33. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, Rafael: *Memorias Históricas sobre la Legislación y Gobierno del Comercio de los Españoles con sus Colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, 1797, pp. 49-50. GARCÍA-BAQUERO, A.: *op. cit.*, vol. I, p. 234.

7. ARTIÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio: *La arquitectura naval española (en madera)*, Edición del autor, Madrid, 1920, p. 213. PÉREZ-MALLAINA, Pablo Emilio: *Política naval española en el Atlántico (1700-1715)*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1982, pp. 413-414.

8. Intendente General de Marina a partir de la creación del cargo en 1717, D. José de Patiño obtuvo importantes atribuciones, destacándose entre ellas todo lo relacionado con la construcción de embarcaciones, el avituallamiento de las mismas, los caudales y su distribución, matrícula y asiento de la marinería, las industrias auxiliares (jarcias, lonas, maderas, etc.).

9. CERVERA PERY, José: *La Marina de la Ilustración*, San Martín, Madrid, 1986, pp. 128-129.

maderas de escasa calidad para la construcción de los barcos, especialmente pino, por lo que las naves allí realizadas no eran aptas más que para la navegación de bajura cercana al litoral¹⁰. De hecho, la ley los excluía de la Carrera de Indias¹¹. La precariedad de la producción desembocó irremisiblemente en la búsqueda de barcos en el extranjero, a pesar de la postura oficial.

2.2. Los barcos

En el caso concreto de los barcos que realizaron la ruta de Buenos Aires en el período de plena vigencia de los registros sueltos (1737-1757) tan sólo un 10,86% de las embarcaciones eran de fábrica española frente a algo más del 47% de fábrica extranjera, siendo el resto de origen desconocido. En nuestra opinión esto pudo ser la consecuencia del uso que, por seguridad, se hizo durante el período de guerra de barcos con bandera neutral, es decir, francesa o portuguesa y para ello se usaron embarcaciones que habían sido construidas en esos países y, a veces, con tripulación y capitanes de la misma nacionalidad. Inglaterra, paradójicamente, también suministró barcos a la Carrera de Indias. Seguramente la principal causa (sin olvidar las adquisiciones anteriores al conflicto) fue forzosa y debida a los apresamientos realizados merced a las patentes de corso y la posterior subasta de las naves, pero lo cierto es que, tras Francia, encabezó la lista de embarcaciones de fábrica extranjera usadas como registros sueltos en la ruta del Plata¹². Se hace evidente, pues, que para mediados de la centuria el objetivo de Patiño de alcanzar autonomía en la construcción naval no se había conseguido materializar.

En cuanto al tonelaje de los barcos, en el XVIII las necesidades fiscales y burocráticas fruto de la nueva ordenación hicieron imprescindible que se expresaran con toda claridad las medidas usadas tanto para el flete como para la carga en el tráfico ultramarino. Quedó por tanto establecido que la tonelada de aforamiento o flete era una unidad de carga que venía delimitada por la carga en sí, por ejemplo 120 botijuelas de aceite o 90 quintales de acero equivalían ambos a una tonelada. Por su parte, la tonelada de arqueos expresaba la capacidad de carga, así pues, una tonelada de arqueos era igual al espacio ocupado por ocho codos reales cúbicos, equivaliendo a su vez cada codo a 33 dedos lineales de los 48 que conformaban una vara castellana. En realidad esta tonelada ya se venía usando desde fines del siglo XVI y su referencia era el codo cúbico de ribera con una equivalencia de 0,172 metros cúbicos, lo que significaría 1,376 metros cúbicos para la tonelada de arqueos¹³.

Las cifras usadas por nosotros en el estudio de los tonelajes son aquellas que se corresponden con los arqueos de los barcos, por tanto nos proporcionan el volumen en toneladas métricas de las bodegas y, a veces, de los entrepuentes. Es decir, la capacidad de carga de cada nave, siendo las indicadoras del volumen del tráfico comercial de los registros sueltos en la ruta del Plata. Así, podemos establecer que el volumen medio fue de unas 270 toneladas. Ese tonelaje se correspondería con el tonelaje medio que Pérez-Mallaina atribuye al general del comercio en los primeros quince años del XVIII aunque este autor especifica que los registros sueltos no llegarían más que a las 190 toneladas¹⁴. No obstante, en el tráfico realizado entre Cádiz y Buenos Aires se aprecia un crecimiento en el tonelaje ya desde las primeras décadas del siglo con respecto a las cifras que Pérez-Mallaina apunta, pues entre 1721 y 1735 ya se observa una media algo superior a las 267 toneladas en los registros sueltos y de 121 para los avisos (pequeñas embarcaciones coetáneas de los registros usadas para el despacho de la correspondencia oficial y privada y autorizadas a realizar un escaso comercio)¹⁵. Queda este cálculo confirmado por el propio Consulado de Cargadores de la ciudad de Cádiz que en 1737 obtuvo la facultad de disponer de barcos de aviso y solicitó para ellos un aumento de la capacidad de carga de los mismos, a fin de responder a las necesidades comerciales del momento, con una media de 200 a 250 toneladas por barco¹⁶. La explicación del sensible incremento en el buque de los registros sueltos vendría dada por la especial situación en que se encontra-

10. Existían también astilleros en América pero el desarrollo de los mismos se dio a partir de la entrada en vigor del libre comercio, hasta ese momento se limitaron, casi en exclusiva, a las embarcaciones de litoral.

11. Real Cédula de 16 de junio de 1593. Ver VEITIA Y LINAJE, José de: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, edición facsímil del Ministerio de Hacienda, Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, Madrid, 1981, lib. II, cap. VI, nº 5. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, R.: *op. cit.*, p. 46. RUIZ RIVERA, J. B. Y GARCÍA BERNAL, M. C.: *Cargadores a Indias*, MAPFRE, Madrid, 1992, p. 136.

12. ARAZOLA CORVERA, M.J.: *op. cit.*, p. 125.

13. Las equivalencias de las toneladas usadas en los barcos de la Carrera de Indias han sido tomadas de VEITIA Y LINAJE, J. de: *op. cit.*, lib. II, cap. XV, nº 2 y de ANTÚNEZ Y ACEVEDO, R.: *op. cit.*, p. 163. Existen opiniones encontradas sobre las equivalencias de las toneladas entre Michel Morineau y Pierre Chaunu, éstas aparecen recogidas por GARCÍA-BAQUERO, A.: *op. cit.*, vol. I, pp. 247-248. MORINEAU contesta a Chaunu y a su teoría en su artículo «Revoir Seville. Le Guadalquivir, l'Atlantique et l'Amérique au XVI siècle» en *Anuario de Estudios Americanos*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 2000, pp. 277-293.

14. PÉREZ-MALLAINA, P.E.: *op. cit.*, pp. 29-30.

15. ARAZOLA CORVERA, M.J.: *op. cit.*, p. 131.

16. *Memorial del Consulado* fechado en Cádiz, 1737. A.G.I., Buenos Aires, 584.

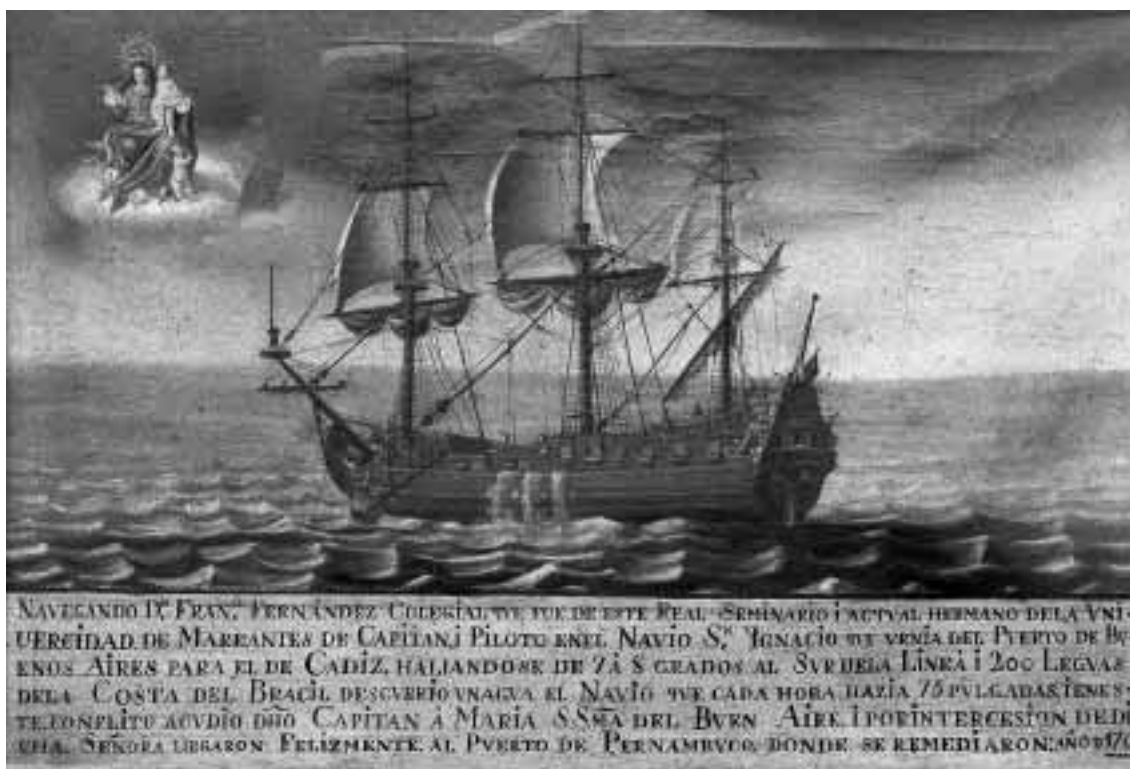
ron durante el período del conflicto bélico y que les llevó a soportar la totalidad del tráfico mercantil, haciéndose habitual el uso de embarcaciones de gran capacidad en la ruta rioplatense.

En cuanto al tipo de barco, los más frecuentes en la ruta Cádiz-Buenos Aires fueron la fragata (31,57%) y el navío (21,05%). Ambos muy apropiados para realizar esa derrota dada su ligereza y velocidad. Esas características, junto con la eficacia comercial, ayuda a explicar el pronto ascenso del puerto bonaerense en estos años del XVIII en los que los registros sueltos se hicieron cargo del tráfico de mercancías. Estas embarcaciones ligeras, con buen gobierno, de velamen resistente, ceñidoras y con «saber estar» durante el atraque reunían las condiciones indispensables para un buen barco destinado a largas travesías y a comerciar. Si ponemos en relación el tipo constructivo con el tonelaje obtendremos que las fragatas supusieron más del 55% de los barcos comprendidos entre las 100 y las 299 toneladas y los navíos sobrepasaban el 44% entre las 300 y las 499 toneladas¹⁷.

Gracias a estos barcos el contacto entre el Plata y la península no sólo no quedó interrumpido a causa de la guerra, sino que se vio sensiblemente incrementado con relación a años anteriores. Ellos fueron el motor principal del crecimiento de la ciudad de Buenos Aires y de su puerto y sin ellos nada hubiera sido posible.

2.3. Ruta y atraque

El establecer la derrota a seguir en el viaje entre Cádiz y Buenos Aires era de una importancia capital, pues de la duración del mismo dependía la posibilidad de encontrar abiertos o no los pasos andinos, los cuales eran vitales para la distribución de las mercancías y el buen desarrollo del comercio bonaerense.



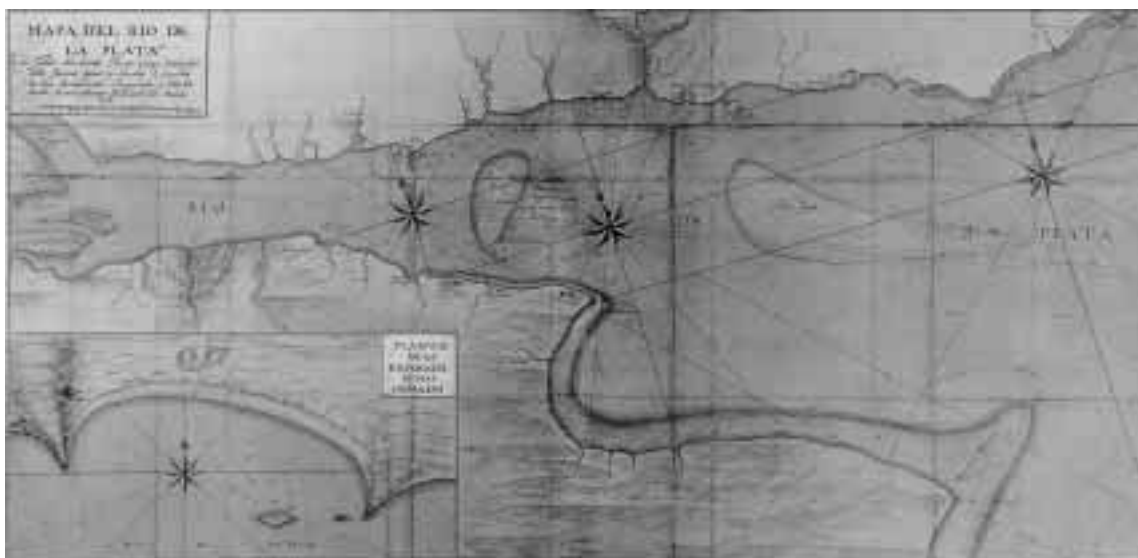
Ex-voto de la iglesia del Seminario de San Telmo de Sevilla, antigua Universidad de Mareantes y actual sede del Gobierno Andaluz. Representa seguramente al San Ignacio de Loyola, navío de 459 toneladas construido en Pasajes por encargo de la Compañía de Buenos Aires formada por los navarros Francisco de Mendinueta y Pedro de Astruarena, y el guipuzcoano José de Aguirre Acharán. Por el tipo de permiso que se le concedió a esta compañía habría que situar este barco dentro de los registros negreros. La imagen representa al navío efectuando labor de achique.

17. ARAZOLA CORVERA, M.J.: *op. cit.*, p. 137-138 y 140. A pesar de que en la actualidad «navío» se utilice como término genérico para hablar de las embarcaciones, en el XVIII era un tipo específico de tres palos (trinquete, mayor y mesana), velas cuadradas y dos o tres cubiertas y puentes. Según Veitia su nombre correcto sería el de «bajel».

Para el XVIII, y en este área, la experiencia y el conocimiento práctico lo eran todo a la hora de determinar las rutas. El rumbo era fijado y corregido a diario, haciéndose imprescindible el uso del sextante para determinar la posición del sol al amanecer, así como el observar las estrellas durante la noche. Se realizaban, además, los cálculos del punto de estima, también llamado de fantasía, el cual se anotaba en la carta de marear deduciéndolo del derrotero seguido y de la distancia recorrida estimada desde el cálculo anterior. Con todo ello se hacía posible comprobar la posición geográfica o latitud aproximada mediante el uso de tablas establecidas sobre la experiencia de viajes anteriores y seguir poniendo proa al puerto de destino. No obstante, ya desde comienzos del XVIII se venían dando adelantos científicos para resolver el problema de la longitud que permiten hablar a mediados de la centuria de una navegación astronómica rigurosa, nos referimos al método de cálculo mediante las distancias lunares y, sobre todo, al perfeccionamiento de los cronómetros. Sin embargo, a la acción humana habría que añadir la de los elementos, pues para estos barcos el viento, su único motor, ayudaba o complicaba la travesía dependiendo de su dirección y fuerza.

La Península Ibérica se halla inmersa en una zona de vientos variables y calmas pero rápidamente se sale de ella por el sur y ya en el Atlántico se toma la gran senda de los veleros: los Alisios. Estos vientos marcan invariablemente la dirección suroeste hasta el paralelo 5° en el Hemisferio Norte, son regulares y constantes y por tanto los mejores para aproar hacia América. A los vientos se suma la ayuda de las corrientes de Canarias y Ecuatorial que favorecen la andadura. Así se llega sin sobresaltos a la zona ecuatorial en la que las calmas prevalecen un tercio del año y en la que los pocos vientos existentes son racheados y variables, estando con frecuencia acompañados por violentas tormentas. Atravesarla de manera rápida en el XVIII dependía tanto de la pericia en el gobierno de la nave como del tiempo atmosférico, vientos y corrientes, lo que hacía este trayecto algo más lento y complicado. Al salir de la zona de calmas ecuatoriales los veleros se encontraban de nuevo con los Alisios en el Hemisferio Sur. Estos vientos soplan en la zona austral desde el sureste por lo que marcan dirección noroeste¹⁸. Lo que suponía para los barcos que se dirigían a Buenos Aires en los años que tratamos la obligación de ceñir y navegar de bolina, al presentarse los vientos por la amura de babor. Habían de ser, por tanto, buenas naves ceñidoras, rápidas y manejables tal y como eran las fragatas.

Si bien la travesía atlántica no presentaba grandes dificultades para una buena embarcación gobernada por experimentados marinos, salvo las inconveniencias de las zonas de calmas y alguna tormenta, la llegada a la capital del Plata no era sencilla. En el Hemisferio Sur, dada la escasez de grandes masas conti-



Mapa del Río de la Plata con todas sus Costas, Puntas, Cabos, Ensenadas, Islas, Bancos, Baxos y Sendas situadas en sus Verdaderas situaciones y señales donde deven tomar el Rumbo los Navíos. Mapa realizado por Domingo Petrarca en 1794. Archivo General de Simancas.

18. Esto es debido a la llamada «fuerza de Coriolis» que hace desviarse a todos los cuerpos en movimiento sobre la Tierra (aire o agua) hacia la derecha en el Hemisferio Norte y hacia la izquierda en el Hemisferio Sur. De hecho, el matemático francés Coriolis demostró que la fuerza que provoca la desviación del viento es directamente proporcional a la velocidad angular de rotación de la Tierra, a la velocidad del viento y al seno de la latitud. Esta fuerza actúa de manera constante y con un efecto acumulativo. VIERS, George: *Climatología*, Oikos-Tau, Barcelona, 1975, p. 72.

mentales que los frenen, los vientos soplan con una gran fuerza, tanto es así que los marineros los conocen como los «rugientes cuarenta», los «furiosos cincuenta» y los «silbantes sesenta», aludiendo con ello a los paralelos en los que dominan. La entrada al Río de la Plata se halla, precisamente, en los umbrales de los rugientes cuarenta, en una zona con predominio de los vientos variables en la que se dan irrupciones de aire de procedencia tanto antártico como de las Pampas (este último principalmente entre abril y noviembre), con lo que ello supone de dificultad para la navegación a vela por lo que la entrada al estuario se hacía muy ardua.

De lo anterior se deduce que, en especial en la última fase de la travesía, se hacía necesario el contar con buenos capitanes y pilotos pues el barco y la carga dependían de ellos. Habían de ser experimentados y poseer amplios conocimientos de navegación, además de estar en posesión del título expedido por el Consulado y Universidad de Mareantes, para poder realizar el viaje y llegar sin tropiezo alguno. Esto se hacía más evidente en la arribada al puerto rioplatense pues, ya realizado el viaje oceánico y una vez en la desembocadura del Paraná, quedaba ascender por el estuario del Plata y lograr atracar lo más cerca posible de Buenos Aires.

El Río de la Plata se encuentra formado por el Paraná y el Paraguay y es, tras el Amazonas, el sistema hidrográfico más importante de América del Sur. No obstante, y a pesar de su amplitud, el remontarlo en el siglo XVIII se hacía extremadamente dificultoso pues en la entrada del estuario se combinaba la abundancia de bancos arenosos, fruto de la sedimentación de los materiales transportados por los grandes ríos, con los vientos extremadamente variables propios de la zona y que, al desencadenarse de forma imprevista, ponían en continuo peligro a las embarcaciones.

En esos años la acumulación de sedimentos conformó dos brazos principales navegables y numerosos bancos arenosos en los que el riesgo de encallar era constante. En el canal que estaba justo delante de la ciudad de Buenos Aires los buques de gran calado no podían entrar por lo que se veían obligados a efectuar la descarga en medio del río y a transportar a tierra las mercancías en lanchas. Realmente la morfología de las costas norte y sur del Río de la Plata está claramente diferenciada. Así, la orilla norte es alta, accidentada, de aguas profundas y con abundantes islas e islotes (Lobos, Maldonado, Flores, Pipa, San Gabriel, etc.), mientras que la sur es baja, inundable, cenagosa, con grandes playas y numerosos canales de poco fondo (aspecto éste que la hacía perfecta para el contrabando).

De los bancos arenosos los más conocidos por los marinos, por peligrosos, eran el «del Inglés» y el «de Ortíz», y por su causa había que remontar el estuario, siguiendo la escarpada costa norte. Para bordear el del Inglés había que esperar que amainasen los vientos y se empleaba en rodearlo de dos a tres días. Una vez hecho esto se llegaba frente a la isla de Flores (o de las Flores), cerca ya de Montevideo, y desde allí se ponía rumbo a la costa sur o bien se seguía junto a la orilla norte a fin de sortear el banco de Ortiz. La vía más segura y corta pasaba frente a las islas de San Gabriel, siendo necesario remontar durante casi 19 millas (unos 35 kilómetros) para evitar otro gran banco. Se llegaba al fin a la margen derecha del Riachuelo (recibía este nombre la porción del río situada frente a la ciudad). En total se habían invertido entre doce y catorce días en fondear frente a Buenos Aires¹⁹.

Los dos únicos canales navegables que existieron hasta, al menos, principios del siglo XIX eran los conocidos como el «canal del Infierno» y el «canal del Placer», discurriendo el primero entre la isla de Martín García y tierra firme y el segundo entre dicha isla y San Isidro. La descripción gráfica de los nombres venía en consonancia con la realidad pues el norte o del Infierno presentaba una gran velocidad en los bajantes, al recibir el caudal de muchos ríos (Rosario, Santa Lucía, etc.), mientras que en el sur la corriente era menor, puesto que en él no desaguaban ríos caudalosos ni tampoco el viento combatía con tanta fuerza²⁰.

Durante el período colonial no hubo forma de mejorar la navegabilidad en la cuenca del Plata, por lo que todo dependía del completo y riguroso conocimiento de los tramos fluviales, haciéndose imprescindible para la entrada el contar con los prácticos del puerto. A pesar de existir varios en Buenos Aires, se producían grandes retrasos mientras se avisaba a uno de ellos y llegaba hasta la banda oriental para conducir la embarcación por el canal, produciéndose demoras de dos y tres meses a causa de la falta de regularidad en las comunicaciones entre ambas orillas. Este hecho podía tener como consecuencia una gran pérdida

19. GELMAN, Jorge Daniel: *Sociedad y economía en el Río de la Plata, siglo XVII (formación de una élite colonial: comerciantes, feudatarios y cabildantes)*, trabajo inédito, Fondo del Centro de Estudios de Estado y Sociedad, Buenos Aires, 1983, pp. 17-20. MOUTOKIAS, Z.: *op. cit.*, p. 23.

20. LAVARDÉN, Manuel José: *Nuevo aspecto del comercio del Río de la Plata* (prologado y anotado por Enrique Wedovoy), Raigal, Buenos Aires, 1955, pp. 139-140 y 166. DÍAZ MARTA, Manuel: «La navegación fluvial, antigua y moderna en la cuenca del Plata», en *Vías de navegación y puertos históricos de América*, tomo III, Instituto de Ingeniería de España, Madrid, 1998, p. 143.

económica para los mercaderes, pues éstos corrían el riesgo de llegar a Buenos Aires cuando ya no fuera posible dirigirse al interior a causa del mal tiempo en los pasos andinos que eran transitables únicamente de enero a abril. Tal situación, unido a que venían siendo frecuentes los accidentes en la alta y rocosa costa norte, motivó que en 1752 se tomase la decisión de establecer un práctico en Montevideo. Con todo, no fue cosa fácil ya que ningún práctico quiso ir a no ser que se le garantizase un sueldo mensual de 15 pesos, además de una prima de 100 pesos dada por cada dueño de navío que solicitase sus servicios, tal y como se venía cobrando hasta ese momento en Buenos Aires²¹.

Una vez que los barcos alcanzaban el Riachuelo fondeaban en el brazo norte del mismo, conocido como «el Riachuelo de los Navíos» y que existió hasta fines del XVIII, mientras que el resto del curso fluvial era usado por las naves de menor porte. Las embarcaciones de gran calado, por tanto, se veían obligadas a anclar frente a la ciudad, a una distancia que variaba según el nivel de las aguas, quedando siempre expuestas a los imprevistos golpes de viento, los bajíos, ataques, etc. Todo esto era motivo de preocupación para las autoridades quienes trataron de buscar soluciones técnicas. Las primeras noticias de proyectos de mejora del puerto bonaerense son las de la segunda mitad del siglo XVIII, referentes tanto a mejoras portuarias como de navegación, que consistieron en la construcción de un murallón de atraque en el Bajo de las Catalinas (1755) y en diferentes proyectos con bases científicas ideados por los ingenieros geógrafos reales para la Boca del Riachuelo (1762), así como un nuevo muelle en las Catalinas. Dadas las dificultades, la descarga de los navíos precisaba de la ayuda de lanchas y botes que iniciaban el transporte de las mercancías hasta tierra y, una vez aligerado el barco de parte de la carga, se le conducía unas diez o doce leguas de la ciudad, hacia la costa sur en busca de un puerto de abrigo. Este nuevo lugar era la llamada ensenada de Barragán, encontrando allí las naves la seguridad necesaria para completar la descarga y para llevar a cabo las reparaciones que les fueran precisas. De hecho al finalizar la etapa virreinal las instalaciones portuarias se reducían a la habilitación de esa ensenada –de una profundidad discreta–, los muelles de las márgenes de la desembocadura del Riachuelo –con un metro de calado– y un gran murallón de piedra frente al centro de la ciudad²².

Mientras el barco estaba en el surgidero frente a la ciudad, conocido como el «de las Balizas», por las balizas que señalaban el canal de entrada hasta el Riachuelo, y antes de dirigirse a la ensenada de Barragán, tenía que recurrir, como ya se dijo, al servicio de lanchas y botes para el transporte de viajeros y mercancías. Era esta una pequeña flota que había surgido por las exigencias del tráfico de ultramar. De aquí que algunos de los comerciantes de mayor renombre de Buenos Aires contasen con sus propias lanchas. Eran unas embarcaciones con una cierta perfección técnica, dado lo difícil de la travesía por el estuario, de buen tamaño y carentes de cubierta que se construían en astilleros de ribera locales y se empleaban, además de la carga y descarga de los navíos, en el comercio río arriba²³. Cumplían su misión a la perfección pues, una vez realizada la estiba de las mercancías, atracaban en el puerto de la ciudad, situado en la Boca del Riachuelo (actual barrio de la Boca) y a tres leguas de la misma, donde se realizaba el trasbordo a las carretas que conducirían la carga hasta Buenos Aires. Llegados a la ciudad comenzaba un nuevo periplo para los distintos géneros, ya en manos de los comerciantes a los que iban destinados o encomendados, los cuales eran distribuidos por todo el subcontinente suramericano.

3. LOS MEDIOS HUMANOS

En los primeros años del siglo XVIII, y a causa de dificultades técnicas para remontar el Guadalquivir, la Casa de Contratación y el Consulado de Cargadores se trasladaron de Sevilla a Cádiz. Así, a partir de 1717 se reconoció oficialmente lo que de manera oficiosa hacía tiempo que era una realidad: Cádiz era el puerto natural del comercio indiano y éste hacía ya unos años que era cada vez más importante para ella. De hecho, la mayoría de las transacciones mercantiles se realizaban en la capital gaditana desde mucho antes del traslado de las instituciones, obligando con ello a los comerciantes a estar a caballo entre las dos ciudades a fin de cumplimentar los diversos trámites burocráticos en una y realizar de manera efectiva sus negocios en la otra.

21. Nombramiento de un práctico para Montevideo, Buenos Aires, 13 de setiembre de 1752. Archivo General de la Nación (en adelante A.G.N.), 9.42.1.2, exp. n° 14 (pleitos privados). Documentos del navío *Nuestra Señora de la Luz* («La Luz») Registro de navíos, 1753. A.G.N., 9.43.2.11.

22. DÍAZ MARTA, M.: *op. cit.*, pp. 142-143.

23. LAVARDÉN, M.J.: *op. cit.*, pp. 15-16.

Cádiz, una vez que fue definitivamente reconocida como puerto obligado de partida para el comercio con América, cobró una gran vivacidad y dinamismo, su población aunque hacía tiempo que era fluctuante llegó a partir de 1717 incluso a doblarse en el momento de partida de las naves. El continuo trasiego traía aparejado un gran movimiento de las ideas y de los modos, todo lo cual hizo de Cádiz un lugar de encuentros y un buen caldo de cultivo para los nuevos pensamientos. Al ser la ciudad un foco de atracción tuvo un alto número de elementos foráneos entre su población, distinguiéndose a los gaditanos de los forasteros. Entre estos últimos destacaron los jenizaros, o hijos de extranjeros, y los extranjeros, pero también los españoles no andaluces, sobresaliendo los procedentes del norte peninsular. Conforme transcurría la centuria la proporción numérica de estos últimos individuos creció, así como su importancia, llegando a ocupar la mayoría de los cargos más significativos de la ciudad.

Se distinguieron, sin duda, los vasco-navarros como grupo principal y se singularizaron frente al resto merced a su clara conciencia de clan. Esto hizo que la mejor carta de recomendación fuera el paisanaje, usándose éste además como refuerzo para el poder económico y social del conjunto. Esa actitud endogámica, tanto familiar como regional, fue la causa de abiertos enfrentamientos con los cargadores de Sevilla y Cádiz dentro del Consulado, pues con el voto por paisanaje la suma de guipuzcoanos, vizcaínos, alaveses y navarros lograba con holgura la mayoría en las votaciones que se celebraban para decidir las nuevas admisiones y se hacía con el control de las mismas. Además de la superioridad numérica, estos mercaderes contaban con la ventaja de que la matrícula del Consulado gaditano se prestaba a ciertas confusiones dado que era el resultado de un doble cómputo: el realizado en Sevilla y el formalizado en Cádiz. Éstos se realizaban con total independencia uno de otro mediante un doble proceso electoral y podían presentar variaciones según los mercaderes declarasen su vecindad en una u otra ciudad²⁴. Esta situación llevó en 1729 a reformar las ordenanzas del Consulado de Cádiz prohibiendo la citada práctica de voto, pues la decisión de los vasco-navarros era determinante para lograr o no la pertenencia a ese organismo y con ella el estar dentro o fuera del comercio ultramarino.

Los enfrentamientos volvieron a recrudecerse en 1735 con la primera de las propuestas presentadas por las Encartaciones de Vizcaya para la creación de una compañía comercial en Buenos Aires, ya que se pretendía que ésta fuera exclusiva de las Encartaciones y de los naturales de las mismas. El Consulado se temió lo peor, ya que de autorizarse perdería a un tiempo el grupo más numeroso de sus miembros y unos nuevos mercados para explotar²⁵.

La fortaleza del grupo se vio cimentada también por la práctica generalizada del afianzamiento definitivo en Cádiz, frente a la tendencia de otros colectivos a volver a su lugar de origen, lo que le proporcionó un crecimiento natural determinante que, unido a la continua llegada de nuevos individuos, hizo de los vasco-navarros uno de los más importantes sectores de la población gaditana.

3.1. Los vascos-navarros de Cádiz y su relación con el Plata

Esta colectividad estaba compuesta en su mayor parte por comerciantes, aunque también había caballeros e hijosdalgos que llegaban como militares, generalmente marinos, para acabar dedicándose al tráfico mercantil con América. La identificación de los sujetos parece fácil pues normalmente viene apoyada documentalmente (matrículas del Consulado, partidas de carga en los barcos, testamentarias, etc.) con la procedencia geográfica de cada uno. Pero aún en el caso de que ésta no aparezca se puede localizar y aislar un nutrido grupo dada la singularidad de los apellidos y el hecho comprobado de que la conciencia de clan se mantenía y reforzaba mediante la educación y la endogamia hasta la segunda y tercera generación nacida fuera del País Vasco o Navarra.

El determinar qué comerciantes vasco-navarros trabajaron en la ruta del Plata viene dado por dos circunstancias: el ser fletador o dueño (o ambas cosas a la vez) de los barcos que iban al Río de la Plata y el aparecer en la lista de los cargadores que cada registro suelto poseía. Nos detendremos en la primera de ellas, pues el ser dueño-fletador conllevaba el poseer el permiso de registro para negociar en Buenos Aires, a ellos tenemos que sumar los maestros de los barcos que eran los administradores directos del citado permiso. Hemos de aclarar que se podía actuar indistintamente como fletador o como maestro, lo que originó que a veces se realizasen ambas funciones en un mismo viaje o que se repitiese registro alternando los

24. HEREDIA HERRERA, Antonia: «Los vascos en el Consulado de Sevilla», en *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana*, Universidad del País Vasco, 1996, p. 17 (separata).

25. ARAZOLA CORVERA, María Jesús: *Comerciantes vascos de Cádiz y su relación con el Río de la Plata*. Trabajo de investigación inédito, Sevilla, 1989, pp. 56-87. *Hombres...*, pp. 38-53.

papeles. Si se daba la particularidad de que el dueño o fletador de un permiso de registro suelto fuera vasco-navarro, el cargo de maestro recaía casi con toda seguridad en otro vasco-navarro, siendo además una parte importante de los cargadores pertenecientes al mismo grupo.

De los fletadores y maestros que zarparon hacia el Plata un 24% habían nacido en el País Vasco o Navarra, si a éstos les sumamos los educados como vasco-navarros y, por tanto pertenecientes al mismo grupo, la cifra ronda el 37%, quedando el 63% restante fragmentado entre el resto de los españoles peninsulares y los jenizaros (éstos fueron autorizados a comerciar con América en 1726, aunque no se les hizo efectivo hasta 1743). Las cifras se ven confirmadas con el hecho de que una cuarta parte de los barcos que salieron rumbo a Buenos Aires pertenecían a comerciantes de ese grupo. Si significativa fue la implicación como fletadores y maestros de miembros del colectivo estudiado en la ruta del Plata, su participación como mercaderes con esa zona también fue notoria pues tanto si lo hicieron en su propio nombre como bajo un nombre ajeno su actuación fue de importancia: un 38% en el primer caso y un 43% en el segundo²⁶.

Ahora bien, dentro del grupo genérico que hemos denominado como fletadores, dueños y maestros vasco-navarros tenemos que los vizcaínos fueron mayoría, seguidos de los guipuzcoanos, quedando alaveses y navarros con una mínima representación. La explicación es obvia, los primeros tenían un aprendizaje innato, de contacto constante con el mar, por lo que en buena lógica tenían que proporcionar un mayor número de vocaciones relacionadas con la navegación.

Durante los años en los que los registros sueltos tuvieron plena vigencia (1739-1754), y que coincidieron con la guerra que se libraba contra Inglaterra, la presencia del conjunto formado por comerciantes vasco-navarros fue casi continua en el tráfico mercantil de la ruta Cádiz-Buenos Aires. Apreciamos únicamente su ausencia en los años 1738-39 y 1741-42 –años en los que no llegó a partir ningún barco hacia el Río de la Plata– y en 1747, pues no encontramos ni un sólo comerciante del grupo estudiado en el único permiso de registro que zarpó, el *Nuestra Señora de la Luz*. Es decir, solamente estuvieron ausentes en 1747, ya que los años en los que no navegaron ello fue producto de las circunstancias.

3.1.1. Los más notables mercaderes

El resultado de las ventas realizadas por los comerciantes, o sus intermediarios, en sus negocios en el Río de la Plata (Buenos Aires y sus provincias) e, incluso, las zonas mineras altoperuanas y las provincias chilenas, era transportado en los barcos que hacían el tornaviaje a Cádiz. Éste llegaba en forma de caudales, oro y plata sin amonedar, joyas, letras de cambio, pagarés, escrituras y demás documentos notariales y también en cueros que eran muy apreciados en las curtidurías europeas. Todo esto representaba un alto valor monetario en el mercado. De la misma forma recibían algunas otras mercancías que eran vendidas en España al doble o más de su coste original. Y a todo ello se sumaba el beneficio económico que les reportaba el actuar como intermediarios de otros comerciantes tanto en una orilla como otra del Atlántico. El conjunto les brindaba la oportunidad de reunir unas nada despreciables fortunas que les permitía el pertenecer a lo más granado de la sociedad gaditana.

Entre los vasco-navarros asentados en Cádiz que se dedicaron al comercio con las citadas zonas suramericanas podemos destacar a varios individuos, tanto por el elevado número de veces que realizaron viajes de registro a esas regiones como por el volumen de sus cargamentos. Sobresalieron especialmente los siguientes: Familia del Arco, Juan Agustín de Uztáriz, Matías de Landáburu, Domingo de Vea-Murguía y Sebastián de Leyza. Lo que nosotros conocemos de ellos lo sabemos tanto por las distintas partidas de registro que llevaron a cabo como por sus testamentos y codicilos. En esos documentos hemos hallado datos de filiación y origen, pero también otras noticias que nos han permitido acercarnos a su posición socioeconómica tales como los tipos de funerales deseados, los bienes inmuebles poseídos, los títulos nobiliarios alcanzados...

Una de las familias de mayor importancia en este período y en relación directa con el Plata fue la familia del Arco. Compuesta por Francisco Antonio del Arco y Hondiz y sus sobrinos Lorenzo, Francisco Javier y Manuel del Arco y Soldevilla, podemos encontrar en ella la secuencia habitual dentro del mundo mercantil radicado en Cádiz: una primera generación muy laboriosa que tenía el trabajo como un fin y una segunda, más refinada, para la que el trabajo era el medio de alcanzar el reconocimiento social y la per-

26. ARAZOLA CORVERA, M.J.: *Hombres...*, pp. 232-235.

petuación de su memoria. A ésta le seguiría una tercera, los hijos de Lorenzo del Arco, que aprovecharían las rentas para retirarse del comercio.

Francisco Antonio del Arco y Hondiz era natural del valle de Arcentales (Vizcaya) y sus sobrinos de Viguera (La Rioja), pero tan vizcaínos por educación y parentesco como su padre y su tío, y formaron una de las familias más destacadas dentro del mundo comercial gaditano relacionado con el Plata. Francisco Antonio fue el primero en llegar a Cádiz, tras pasar por las Canarias, y al comprobar la bondad del negocio mandó llamar a sus sobrinos para que le ayudasen. De éstos, Francisco Javier al ser el mayor fue el encargado de afianzar el poder social de la familia, tal y como lo refleja el que se convirtiera en el depositario del vínculo²⁷ fundado por su tío con cinco de sus seis casas, formara parte del Consejo del rey, fuese oidor decano de la Audiencia de la Casa de Contratación de Cádiz, que le nombrase el rey en 1757 marqués del Arco Hermoso y que, a partir de 1764, se convirtiera en regidor perpetuo de la ciudad por compra del cargo. Ocupaciones todas estas desde las que veló de manera directa o indirecta por los negocios de su tío y hermanos. Lorenzo tomó a su cargo la responsabilidad del negocio comercial familiar en Cádiz, por lo que su tío lo nombró heredero único y universal. Su hermano Manuel lo hizo en el puerto de Buenos Aires, ciudad en la que se avecindó en 1744 y en la que residió hasta su muerte en 1764, allí ocupó durante mucho tiempo el cargo de Apoderado del Consulado gaditano y trabajó, además, como consignatario de su familia y otros muchos comerciantes, siendo una pieza clave en los asuntos mercantiles de los del Arco²⁸.

Por su parte, Matías de Landáburu, vizcaíno de Durango, fue uno de los más prestigiosos comerciantes de Cádiz, ciudad en la que llegó a alcanzar una posición económica y social verdaderamente notoria y desde donde orientó parte de sus transacciones hacia el área rioplatense. Muy unido sentimentalmente a su tierra de origen trató de afianzar esa unión mediante lazos familiares y patrimoniales. Su prosperidad era manifiesta: poseía nueve casas en Cádiz (con las que creó un vínculo), fundó un mayorazgo en su Durango natal, adquirió el señorío de la villa de Biota y el poblado rural del Bayo (en los límites de Aragón y Navarra) y el título de vizconde de Biota y el Bayo. Todo lo anterior se correspondía con el deseo de ennoblecimiento que tenía la burguesía comercial en la época y con la tendencia a invertir en bienes inmuebles de la misma, pues era ésta la forma de adquirir el prestigio social que tanto anhelaba. Landáburu logró tanto éste como el económico gracias a su intensa actividad mercantil en Europa y América. Al igual que en la familia del Arco, pocos descendientes continuaron con su labor, ya que tan sólo uno de sus numerosos hijos, Juan de Dios, pareció tener carácter y vocación, prefiriendo el resto disfrutar de la vida rentista que su padre les había preparado, mucho más tranquila que la azarosa que iba aparejada a los negocios²⁹.

El guipuzcoano Sebastián de Leyza y Latijera logró formar parte de la élite mercantil, aunque sin alcanzar el nivel de Landáburu. Conocemos poco de él por los documentos notariales y algo más por aquellos que lo relacionan con el ámbito comercial ultramarino de Cádiz. No obstante, sabemos lo suficiente como para enmarcarlo dentro de aquella primera generación laboriosa y emprendedora que halló en su trabajo el fin que justificaba su vida, pues en el momento de contraer matrimonio tanto él como su esposa carecían de capital, siendo todo lo que consiguió fruto de su tesón y diligencia al mando de sus negocios. Su riqueza ha de ser, por ello, doblemente valorada. Al igual que sus colegas sintió el deseo de perdurar en la memoria de la colectividad, para lo cual instituyó un fondo que puesto a censo garantizaría la celebración de un cierto número de misas por su alma a perpetuidad, misas que se celebraron al menos hasta 1891³⁰.

Citaremos por último al navarro de Narvarte Juan Agustín de Uztáriz y Micheo, marqués de Echandía, perteneciente a una familia de gran tradición mercantil, residió al menos tres décadas en la capital gaditana dedicándose al negocio ultramarino llegando a poseer en ella, que sepamos, cinco casas. Compaginó su labor puramente comercial con ser el apoderado de los Cinco Gremios Mayores de Madrid, fue miem-

27. El vínculo es una figura jurídica cuyo objetivo era el mantener unidos los bienes adscritos a él, por tanto éstos no podían ser enajenados, quedando el depositario establecido por el fundador y señalado un estricto orden sucesorio. Podían ser también destinados al mantenimiento de obras pías o benéficas.

28. *Testamento de Fco. Antonio del Arco y Hondiz*, Cádiz, 30 de enero de 1755. Archivo Histórico Provincial de Cádiz (en adelante A.H.P.C.), Protocolo nº 3.632, fols. 31 y ss. *Poder para testar recíproco de Fco. Javier del Arco y Soldevilla y su esposa*, Cádiz, 9 de mayo de 1770. A.H.P.C., Protocolo nº 4.975, fols. 111 y ss. *Poder para testar recíproco de Lorenzo del Arco y Soldevilla y su esposa*, Cádiz, 14 de marzo de 1764. A.H.P.C., Protocolo nº 4.971, fols. 24 y ss. *Poder para testar de Manuel del Arco y Soldevilla a Fco. Javier del Arco y Soldevilla*. Cádiz, 11 de setiembre de 1743. A.H.P.C., Protocolo nº 4.472, fols. 1.211 y ss. *Documentos del rescate del navío La Luz (Ntra. Sra. De la luz)*, Buenos Aires, 28 de setiembre de 1753. A.G.I., Consulados, 866. *Documentos del barco Sacra Familia* (1755), A.G.I., Contratación, 1.713. Acuerdos del cabildo de Buenos Aires del 15 de enero de 1756, en *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires*, Buenos Aires, Biblioteca del A.G.N., 1926, serie III, tomo II.

29. De Matías de Landáburu conocemos ocho testamentos, un codicilo y una donación y mejora vinculada, todos ellos se conservan en el A.H.P.C. Fueron redactados entre 1751 y 1782 y se hallan en los siguientes protocolos: 1.027, 1.616, 1.617, 1.622, 1.629, 1.636, 1.648, 1.650 y 1.667.

30. Dos *Poderes para testar* de Sebastián de Leyza y Latijera, ambos en el A.H.P.C.: Cádiz, 13 de julio de 1742, protocolo nº 2.432, fols. 428 y ss. Y Cádiz, 20 de noviembre de 1745. *Testamento* del mismo individuo en A.H.P.C., protocolo nº 1.615, fols. 50 y ss.

bro también de la importante *Uztáriz y cia*. Su relación con el Río de la Plata fue casi siempre como comisionista de terceros. No obstante, en la segunda mitad del siglo XVIII el contacto con esa zona aumentó al fundar la familia Uztáriz una naviera y realizar un viaje anual, de un promedio de al menos tres viajes a ultramar, a Buenos Aires³¹.

Todos los comerciantes citados, y muchos otros, tenían en común la tendencia general a invertir en promoción social, lo que de acuerdo con los modelos predominantes de la época se traducían en atesorar bienes muebles (dinero, joyas y objetos de valor) e inmuebles. Fincas rústicas y, sobre todo urbanas, estaban en su punto de mira, pues en Cádiz la compra de casas se había convertido en una productiva inversión dado lo escaso del terreno edificable en la ciudad. Esta circunstancia dificultaba enormemente el crecimiento urbanístico y agravaba el problema de la vivienda, de ahí que gran parte del capital generado por el comercio se dirigiera a la adquisición de fincas urbanas, las llamadas «casas de vecinos», de cuyo alquiler se lograban sustanciosos beneficios. El capital dedicado a esta práctica debía ser saneado ya que en la mayoría de los casos las viviendas se reconstruían en su totalidad, o al menos eran reparadas, lo que incrementaba notablemente los gastos. Por tanto, la posesión de varias casas se puede tomar como un indicador fiable del nivel socioeconómico de los sujetos estudiados y nos permite destacar de entre ellos a Juan Agustín de Uztáriz con cinco casas, a Francisco Antonio del Arco con seis y a Matías de Landáburu con nueve, estando todas ellas en Cádiz capital³².

La burguesía mercantil del siglo XVIII tenía además otra inclinación común, se trataba de la gran importancia que le daba a la perpetuación de la memoria y al asegurar la continuidad y unión de sus bienes. Francisco Antonio del Arco nos ofrece un buen ejemplo, soltero y sin herederos forzosos instituyó un vínculo con sus casas a favor de su sobrino Francisco Javier y dejó todos sus bienes restantes a Lorenzo. Igualmente, Matías de Landáburu manifestó de forma patente esa preocupación por perpetuarse en su *Donación y mejora vinculada* en la que explica que

«la experiencia nos ha enseñado que [de] muchos de los caudales que han adquirido los hombres poderosos permanecen sólo los que se han vinculado y con estar siempre en un poseedor se sirve con más quietud y reposo y se perpetua la memoria de las casas y linajes»³³.

En general, se consideraba que las vinculaciones y mayorazgos eran los instrumentos a usar para el afianzamiento de las fortunas, pues así se evitaría la dispersión y se facilitarían al mismo tiempo la multiplicación de los bienes y el cuidado de las herencias.

Además estaba el deseo de mantener viva la llama del recuerdo y asegurar la salvación del alma y para ello se instituían las capellanías³⁴ y las misas conmemorativas que eran también signos de prestigio. Así, el número de misas y el capital destinado a su celebración iban en consonancia con la posición y fortuna del donante. El mismo fin se perseguía con las donaciones a instituciones religiosas y de caridad, de ahí que los comerciantes recogidos legaran, en mayor o menor cantidad, fondos a todos estos menesteres. El hecho de que la comunidad vasco-navarra no fuera una excepción sino que incluso llegara a destacar en estos asuntos con la creación de una cofradía religiosa, la de *Nuestra Señora del Rosario*, el que contribuyera a las obras de la catedral gaditana o el que socorriera a las distintas instituciones benéficas de la capital, nos da una idea del grado de integración que llegó a alcanzar en la ciudad y, en particular, en el estamento burgués de la misma.

3.2. Factores y consignatarios o el comercio vasco-navarro en Buenos Aires

Buenos Aires, a pesar de los muchos obstáculos impuestos por la corona, se volcó desde un principio en el tráfico de mercancías. Consecuencia lógica fue que la clase dirigente estuviese compuesta mayoritariamente por comerciantes, llegando éstos a controlar la economía y los más altos cargos administrativos. Con todo, se daban diferencias, ya que destacaban claramente los almacenistas, quienes se especializaban en los géneros europeos y mantenían contactos con Madrid, Sevilla, Cádiz y Bilbao, actuando también como prestamistas de los mercaderes del interior suramericano y como abastecedores de los mismos. Tales

31. *Poder para testar* de Juan Agustín de Uztáriz y Micheo. Cádiz, 5 de mayo de 1757. A.H.P.C., protocolo n° 4.995, fols. 50 y ss. Ver además los siguientes estudios de RUIZ RIVERA, Julián B.: «Rasgos de modernidad en la estrategia comercial de los Uztáriz 1766-1773», en *Temas Americanistas*, n° 3 (Sevilla, 1983); «La Casa de los Uztáriz, San Ginés y Cia.», en *Burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Instituto de Estudios Gaditanos-Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 1975 y «La Compañía de Uztáriz, las Reales Fábricas de Talavera y el comercio con Indias», en *Anuario de Estudios Americanos*, tomo XXXVI, Sevilla, 1979.

32. ARAZOLA CORVERA, M.J.: *Hombres...*, p. 266.

33. *Donación y mejora vinculada* de Matías de Landáburu. Cádiz, 3 de marzo de 1751. A.H.P.C., protocolo n° 1.027, fol. 86.

34. La capellanía era una fundación en la que ciertos bienes quedaban sujetos al cumplimiento de misas y otras cargas pías.

actividades, y los beneficios que generaban, les otorgaron un gran poder económico, lo que en una sociedad en formación como la bonaerense pronto se tradujo en un alto nivel social y en una gran capacidad de influencia en el ámbito político. En la capital del Plata un elevado porcentaje de ese grupo lo componían vasco-navarros asentados allí como comerciantes independientes o consignatarios, o ambas cosas a la vez, que solían ser enviados por sus familiares para mantener abierta una vía de negocios con la Península. Al igual que en Cádiz, la organización se sostuvo sobre el entramado de los lazos de sangre y paisanaje dando lugar así a una comunidad claramente diferenciada dentro de la sociedad bonaerense.

El asentamiento de los comerciantes en Buenos Aires vino propiciado por el hecho de que rara vez las mercancías que partían del puerto gaditano lo hacían bajo el cuidado directo de sus propietarios. Esta circunstancia obligaba a establecer en los lugares de destino una especie de agencias delegadas que recibían, y distribuían, los géneros para luego embarcar los beneficios obtenidos rumbo a Cádiz. Dichas delegaciones estaban formadas por mercaderes que actuaban tanto de forma individual como asociados con otros y podían ser al mismo tiempo representantes de una casa comercial española y trabajar para varios particulares. Se les llamaba *consignatarios* y a las mercancías con las trabajaban *consignaciones*, éstas hacían el viaje a cargo de los maestros de los barcos y al llegar a puerto eran entregadas a los comerciantes designados por los dueños. Por regla general los consignatarios eran enviados a América por sus parientes con la misión de formar allí las oficinas comerciales de la familia y para ello les dotaban de amplios poderes. Y a pesar de que el vínculo familiar no era indispensable sí que fue lo habitual entre los vasco-navarros³⁵.

Los consignatarios eran todos comerciantes peninsulares, pues los indianos quedaron excluidos de estas actividades por el *Reglamento de Nueva Planta* de 1729 a fin de controlar de forma efectiva los precios, evitar los fraudes y, sobre todo, reservar las jugosas comisiones a los mercaderes peninsulares autorizados por el Consulado gaditano, que logró mantener la situación hasta 1747, año en que una resolución real puso fin a ese monopolio. Con todo, ninguno de ellos podía pasar más de tres años seguidos en el mismo lugar (cuatro en el caso de los territorios de la Mar del Sur) si eran casados y poco más en el caso de los solteros. No obstante, los incumplimientos en el Río de la Plata fueron constantes ante las oportunidades de enriquecimiento que brindaban las comisiones (la ley marcaba un 9% para los consignatarios), de ahí que pasaran más tiempo del permitido y llegaran a avecindarse muchos de ellos en Buenos Aires y a formar parte de lo más escogido de la sociedad porteña³⁶.

En realidad, estos comerciantes habían sustituido a los mercaderes peninsulares que en el inicio del uso generalizado de los registros sueltos habían destacado como los únicos abastecedores de Buenos Aires y sus provincias. Así, a raíz del tráfico mantenido por los citados registros, aquellos que se avecindaron en la capital del Plata, y dada su permanencia, fueron los que llegaron a conformar la élite comercial de la misma. Entre los que realizaron operaciones de gran importancia podemos destacar a Manuel del Arco y Soldevilla, a Pedro de Lea y Pedro de Elcano, quienes llevaron a cabo sus negocios de manera conjunta.

Manuel del Arco, oriundo de Valmaseda, fue el consignatario que más años actuó como tal y también uno de los más notables. Se matriculó en el Consulado de Cádiz en 1738 y en 1743 fue enviado por su familia a Buenos Aires en donde trabajó en las consignaciones por más de once años. Su importancia en el mundo de los negocios rioplatenses debió ser grande ya que más del 56% de los cargadores peninsulares que enviaron sus géneros al Plata confiaron en él en primera instancia para la realización de sus transacciones. La alta estimación de que gozó nos es confirmada por el hecho de haber ejercido el cargo de Apoderado del Consulado gaditano hasta 1755, aún habiéndose declarado antes de esa fecha como vecino de Buenos Aires. Igualmente notable fue Pedro de Lea (Yurre, Vizcaya) quien trabajó de manera ininterrumpida nueve años, a pesar de que una vez que se declaró avecindado en la capital del Plata debía por ley dejar de ser consignatario. Sus numerosas negociaciones le exigieron habilitar un lugar donde almacenar la gran cantidad de carga que recibía, por ello, solicitó y logró el alquiler de los altos de la Casa del Cabildo por 100 pesos mensuales. Este hecho nos acerca a la importancia que alcanzó, pues no todos los mercaderes podían aspirar a un lugar tan principal en plena Plaza Mayor de la ciudad (actual Plaza de Mayo). Colaborador habitual de los dos anteriores fue Pedro de Elcano y Valda del que poco más que esto sabemos y al que suponemos una cierta importancia socioeconómica por ese hecho³⁷.

35. Existían, asimismo, los encomenderos o factores que a diferencia de los consignatarios eran enviados en el barco desde España al cuidado y vigilancia de las mercancías, siendo también de su responsabilidad la venta de los productos y el retorno de los beneficios obtenidos.

36. RUIZ RIVERA, Julián B.: «Patiño y la reforma del Consulado de Cádiz en 1729», en *Temas Americanistas*, nº 5, Sevilla, 1985, p. 19.

37. ARAZOLA CORVERA, M.J.: *Hombres...*, p. 169-172.

Ahora bien, además de estos importantes consignatarios se destacaron otros comerciantes que no les fueron a la zaga, dado el alto nivel de sus transacciones. Tal fue el caso de Vicente de Azcuénaga (Dima, Vizcaya) quien, tras siete años como consignatario, alcanzó un gran poderío económico y social hasta el punto de que en 1752 se le consideró como uno de los más acaudalados mercaderes de Buenos Aires, por lo que el gobernador José de Andonaegui lo incluyó en una lista de candidatos al puesto de Juez del Comercio (junto a Manuel del Arco y el guipuzcoano José de Yturriaga). Mantuvo relaciones comerciales, además de con Europa, con Paraguay, Jujuy, Córdoba del Tucumán y Chile. Otro tanto podemos decir de Juan de Lézica y Torrezuri (Cortezubi, Vizcaya), miembro de una importante familia dedicada a los negocios, pasó por Lima y el Alto Perú antes de recalar definitivamente en el puerto bonaerense. Allí formó parte de la élite del mismo merced a sus importantes operaciones con España y también Chile, Montevideo, Córdoba del Tucumán, Lima y Potosí. Una vez en la cúspide dio inicio a una política de enlaces con otras familias poderosas dando así origen a uno de los clanes más influyentes de la segunda mitad del siglo XVIII porteño, los Lézica-Torre Tagle-Santa Coloma. Sin embargo, parece que fue Domingo de Basavilvaso (desconocemos su lugar de nacimiento pero lo incluimos sin dudar en el grupo vasco-navarro) el más destacado de entre todos ellos, pues realizaba un activo intercambio con España, Chile, Perú y otras zonas pertenecientes a la corona española con su propia flota mercante. Su actividad le llevó a establecer una red de agentes comerciales por todo el territorio suramericano y también en la Península, dando origen a una de las más importantes firmas mercantiles que operaron en la zona rioplatense y convirtiéndose así en uno de los mayores impulsores de la misma³⁸.

En Buenos Aires se llevaban a cabo de manera periódica listas con los sujetos más acaudalados e importantes a fin de proponerlos para cubrir puestos de responsabilidad, tal y como sucedió en 1752 y 1756 por orden del gobernador José de Andonaegui y en 1762 bajo el mandato del gobernador José de Ceballos. Dichas relaciones son de una gran utilidad para conocer la verdadera consideración de los comerciantes y nos dan pie a establecer que un 30,76% de los mercaderes más notables y pudientes de la ciudad pertenecía al grupo de los vasco-navarros. Porcentaje este bastante similar al existente en Cádiz y que, al igual que allí, dio lugar a que ese colectivo amasara grandes fortunas y copara los puestos de una mayor relevancia³⁹. Podríamos decir que su actuación fue de gran importancia para el funcionamiento del engranaje comercial que unía Cádiz con la zona suramericana y que al presentar la burguesía porteña las mismas características de la burguesía gaditana no hizo sino reproducir las virtudes y defectos de ésta al otro lado del Atlántico. En ese sentido, las prácticas endogámicas de las grandes familias comerciantes, que también en Buenos Aires se dieron, sirvieron tanto para acrecentar sus fortunas como para reforzar su predominio en la sociedad. Se conformó así, de forma paradójica, un grupo de marcado carácter *aristocrático* y elitista en una sociedad como la bonaerense que partía de unas premisas más igualitarias que las del resto de la América hispana. Mientras en la Península en general, y en Cádiz en particular, la riqueza servía para adquirir propiedades y títulos nobiliarios que promovieran el ascenso social y la dignificación de la profesión mercantil, en Buenos Aires el capital acumulado por el comercio se utilizó para marcar la primacía social y, a la larga, ante la ausencia de una nobleza a la que aspirar, para hacer surgir una *aristocracia comercial*.

4. EPÍLOGO

Durante el segundo tercio del XVIII se experimentó un cierto desarrollo en las formas y los modos del comercio merced al uso de los registros sueltos, dándose una tendencia a la búsqueda de un sistema más liberal y menos ahogado por los intereses oficiales. En ese ambiente el innegable espíritu comercial del vasco encontró una oportunidad inmejorable para su desenvolvimiento económico y social lo que llevó a la radicación de comerciantes vasco-navarros en Andalucía como trampolín para los negocios de ultramar.

Sería también en ese momento cuando prosperasen las nuevas zonas gracias a los nuevos hombres que comerciaban con ellas. Así, las zonas marginadas empezaron a despertar y a querer ocupar un lugar dentro del mundo mercantil, base de la economía española de esta época. Entre todas ellas destacó el cono suramericano y, especialmente, Buenos Aires. Era el resultado directo de otras formas de negociar que, aún habiendo sido impuestas por las circunstancias bélicas, no hicieron más que demos-

38. *Ibidem*, p. 305-306.

39. *Ibidem*, p. 307.

trar el error que estaba cometiendo la corona al ir por detrás del resto de Europa. En el área rioplatense se hizo evidente la continua actuación del grupo vascongado como consecuencia de dos factores: un área económica con un desarrollo inicial diferente al resto de los territorios americanos y unos hombres acostumbrados al riesgo, avezados marinos y comerciantes. El resultado fue el crecimiento progresivo y continuado de Buenos Aires, sus provincias y todo el área de influencia económica de las mismas.

BIBLIOGRAFÍA

- ANTÚNEZ Y ACEVEDO, Rafael: *Memorias Históricas sobre la Legislación y Gobierno de Comercio de los Españoles con sus Colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, 1797.
- ARAZOLA CORVERA, María Jesús: *Comerciantes vascos de Cádiz y su relación con el Río de la Plata*, Sevilla, Trabajo inédito, 1989.
- ARAZOLA CORVERA, María Jesús: *Hombres, barcos y comercio de la ruta Cádiz-Buenos Aires (1737-1757)*, Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1998.
- ARTIÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio: *La arquitectura naval española (en madera)*, edición del autor, Madrid, 1920.
- CERVERA PERY, José: *La marina de la Ilustración*, San Martín, Madrid, 1986.
- DÍAZ MARTA, Manuel: «La navegación fluvial antigua y moderna en la cuenca del Plata», en *Vías de navegación y puertos históricos de América*, tomo III, Instituto de Ingeniería de España, Madrid, 1998, pp. 134-143.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, 2 vols., Instituto de Estudios Gaditanos-Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Cádiz-Sevilla, 1976.
- GARCÍA FUENTES, Lutgardo: *El comercio español con América (1650-1700)*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1980.
- GELMAN, Jorge Daniel: *Sociedad y economía en el Río de la Plata, siglo XVII (formación de una élite colonial: comerciantes, feudatarios y cabildantes)*, trabajo inédito, Fondo del Centro de Estudios de Estado y Sociedad, Buenos Aires, 1983.
- HEREDIA HERRERA, Antonia: «Los vascos en el Consulado de Sevilla», en *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana*, Universidad del País Vasco, 1996 (separata).
- LAVARDEN, Manuel José de: *Nuevo aspecto del comercio del Río de la Plata*. (Notas preliminares de Enrique Wedovoy), Raigal, Buenos Aires, 1955.
- MORINEAU, Michel: «Revoir Seville. Le Guadalquivir et l'Amérique au XVI siècle», en *Anuario de Estudios Americanos*, tomo LVII, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 2000, pp. 277-293.
- MOUTOKIAS, Zacarías: *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1988.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *Política naval española en el Atlántico (1700-1715)*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1982.
- RUIZ RIVERA, Julián B.: «La Casa Uztáriz, San Ginés y cía.», en *Burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Diputación Provincial-Instituto de Estudios Gaditanos, Cádiz, 1975, pp. 183-199.
- RUIZ RIVERA, Julián B.: «La compañía de Uztáriz, las Reales Fábricas de Talavera y el comercio con Indias», en *Anuario de Estudios Americanos*, tomo XXXVI, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1979, pp. 209-250.

RUIZ RIVERA, Julián B.: «Rasgos de modernidad en la estrategia comercial de los Uztáriz (1766-1773)», en *Temas Americanistas*, nº 3, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1983, pp. 12-17.

RUIZ RIVERA, Julián B.: «Patiño y la reforma del Consulado de Cádiz en 1729», en *Temas Americanistas*, nº 5, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1985, pp. 16-21.

RUIZ RIVERA, Julián B. y GARCÍA BERNAL, M. Cristina: *Cargadores a Indias*, MAPFRE, Madrid, 1992.

TAILLEMITE, Étienne: *Por mares desconocidos*, Aguilar Universal, Madrid, 1990.

VEITIA Y LINAJE, José de: *Norte de Contratación de las Indias Occidentales*, edición facsimil del Ministerio de Hacienda, Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, Madrid, 1981.

VIERS, George: *Climatología*, Oikos-Tau, Barcelona, 1975.