

Las fuentes del comercio ultramarino de cueros del Complejo Portuario Rioplatense (1779-1809). Análisis y problemáticas

*Maximiliano Camarda**

Resumen

La historiografía clásica vinculada al comercio ultramarino se sirvió para el análisis de los resúmenes de la Casa de Contratación. En la década de 1970 Michel Morineau realizó una crítica metodológica de los datos vertidos sobre el comercio ultramarino hasta ese momento a partir de la utilización de las Gazettes Holandesas. En este contexto la historiografía argentina pasó de basarse en fragmentos de resúmenes a estudios sistemáticos con varias fuentes. En este caso se desarrollará la articulación de varios registros diferentes para dar cuenta de los datos del comercio ultramarino de cueros.

Palabras clave: comercio ultramarino - siglo XVIII - fuentes fiscales - complejo portuario rioplatense

Abstract

Classical historiography related to overseas trade was served for the analysis of the abstracts of the house of recruitment. In the 1970s Michel Morineau made a metodologic critique discharge data on overseas trade so far from the use of Dutch Gazettes. In this context, Argentina went from historiography fragments summaries based on systematic studies with several sources. In this case the joint develop several different records to account for the data of overseas trade of hides.

Key words: overseas trade - eighteenth-century - fiscal sources - River Plate port complex

* Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Universidad Nacional de la Plata (UNLP). Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (IdIHCS). Centro de Historia Argentina y Americana (CHAyA). Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMDP). Grupo de Estudios del Mar (GESMar).

Fecha de recepción: 07/08/2013

Fecha de aceptación: 25/03/2014

Las primeras investigaciones¹ relacionadas al estudio de los flujos comerciales ingresados a la Península Ibérica, provenientes de América, se concentraron en la llegada de metales preciosos que arribaban anualmente y en los efectos que produjeron en Europa. Su fin era determinar el papel de América en la acumulación originaria que permitió el desarrollo capitalista. Un investigador pionero en este sentido fue Earl J. Hamilton, quien en su libro editado en 1934, llamado *El tesoro Americano y la revolución de los precios en España 1501-1650* se centró en establecer la cantidad de oro y plata importadas a través de España durante un siglo y medio. Las fuentes que utilizó fueron las cartas de la Casa de Contratación, los registros de carabelas y galeones y los diarios de entradas y salidas que llevó el tesorero de la Casa de Contratación llamado *La cuenta y razón*.

En la misma línea, se encuentra el monumental trabajo realizado por Pierre y Huguette Chaunu, quienes a partir del volumen y la cantidad de navíos que ingresaron al puerto de Sevilla, en términos generales, reafirman las cifras desarrolladas por Hamilton.² Estos autores plantean que el siglo XVI fue un período de desarrollo económico y que en el XVII, en cambio, producto de la saturación de mercancías europeas comienza el declive del comercio, fundamentalmente a partir de 1620. Otros trabajos, como los primeros realizados por Antonio García Baquero aportan nuevos datos, sin establecer diferencias significativas con “la ley general” establecida.³ Un ejemplo de ello es su trabajo *Andalucía y la Carrera de Indias, 1492-1824*, en donde cuestiona el crecimiento de Andalucía durante el período la primera centuria.⁴ Este historiador planteó que la falta de materias primas, mano de obra especializada, capitales y el desajuste de salarios y precios no permitió que se produjese una transformación que permitiera hacerse cargo

¹ En este trabajo se hará hincapié en el análisis de las investigaciones que analizaron el comercio ultramarino en cuanto a las fuentes y su tratamiento sin profundizar en los debates, como por ejemplo, el impacto del monopolio o las reformas borbónicas, ya que su desarrollo trasciende el objetivo de este artículo.

² Huguette CHAUNU y Pierre CHAUNU, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, Paris, Partie Statistique, 1955-1959.

³ Dada la gran proliferación de trabajos del autor –más de ciento cincuenta publicaciones– quien comienza a fines de la década del sesenta del siglo pasado hasta principios del nuevo milenio, en varias ocasiones volvió sobre sus pasos, modificando afirmaciones.

⁴ Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Andalucía y la Carrera de Indias. 1492-1824*, Granada, Universidad de Granada, MMI, 2002.

de la demanda americana. Además, determina que los beneficios obtenidos no se reinvirtieron en actividades productivas.

Ya en los artículos del historiador francés Michel Morineau, en donde se analiza el comercio entre Europa y América, se pueden rastrear críticas al modelo explicativo sobre los análisis del comercio ultramarino realizados desde la década del sesenta del siglo pasado.⁵ Fue a partir de la publicación de su libro en 1985, cuando la crítica tuvo eco en los especialistas y en los espacios institucionales. Tomando como punto de partida el análisis de unas fuentes como las *Gazettes Holandesas*, que hasta ese momento no habían sido utilizadas para analizar la entrada de metales preciosos a Europa provenientes de América, el autor realizó un cambio más que sustancial en la idea que se tenía hasta ese momento de las características del comercio.⁶ Esto le permitió determinar que, a diferencia de lo que se había planteado hasta entonces, no existió una crisis de los metales durante el siglo XVII, siendo un “*étrange hallucination provoquée par une lacune de l’information*”.⁷ Determinó que, tanto en el siglo XVII como en el siglo XVIII, la tendencia fue al alza. El autor se centra en el comercio legal, tomando una fuente no oficial –*Gazettes Holandesas*–, pero que cuenta con un abordaje exhaustivo, lo que le permite reconstruir el comercio poniendo la mirada en Europa. Así, determina que no sólo era importante la llegada de metales preciosos, sino que también era necesario analizar como estaba organizado el comercio, los flujos circulatorios y el stock. Por otra parte, amplía el panorama al aseverar en su trabajo que los metales preciosos eran solo una mercancía más en el comercio existente entre Europa y América.

Este trabajo sirvió de impulso para que durante la misma década, un florecimiento de investigaciones se volcara a estudiar los espacios americanos y su relación con el comercio europeo. Su objetivo, era profundizar en discutir la hipótesis de la crisis del siglo XVII. En relación a los estudios sobre el Río de la Plata, su objetivo fue dar cuenta

⁵ Ver por ejemplo: Michel MORINEAU, “D’Amsterdam á Seville. De quelle réalité l’histoire des Prix seléle le miroir?”, *Annales*, 1968; Michel MORINEAU, “Bayonne et Saint Jean de Luz relais du comerce neerlandais vers l’Espagne au début du XVII siècle”, *Actes du 94 congrés nacional des sociétés savantes (Pau 1969) section d’histoire moderne et contemporaine*. Paris, Bibliothèque Nationale, 1971, entre otros.

⁶ Las *Gazettes Holandesas* eran una publicaciones periódicas en donde se desarrollaban distintos temas entre los cuales el ingreso y egreso de navíos, sus cargas y los precios de las mercancías transportadas. El fin de ello era que los comerciantes distribuidos por los distintos países europeos tengan la información para comercializar.

⁷ Michel MORINEAU, “Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d’après les gazettes hollandaises (XVI- XVII siècles), Paris-Londres, Editions de la Maison des Sciences de l’Homme-Cambridge University Press, 1985, p. 218. Cita extraída de: Fernando JUMAR, *Le comerce atlantique au Río de la Plata. 1680-1778*, Villeneuve d’Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2002, p. 430.

del aumento de la cantidad de navíos y de las cifras totales de plata y oro que salieron a partir de la aplicación del Reglamento de Libre Comercio, que vincularon a los puertos de Montevideo y Buenos Aires con los puertos de la península ibérica. Con ese fin, se utilizaron como fuentes resúmenes sueltos de funcionarios que dan cuenta del número total de embarcaciones que entraron en los puertos del Complejo o, en el mejor de los casos, incluyendo los nombres de los mismos, por periodos cortos de tiempo, haciendo especial hincapié en los cuatros o cinco años siguientes a 1778.⁸

Además, un gran número de autores comienzan a discutir la existencia o no de la crisis del siglo XVII en América, entre estos cabe destacar la labor de Ruggiero Romano.⁹ Este autor devela el “eurocentrismo” de las investigaciones desarrolladas, ya que se centraron en la llegada de metales preciosos a Europa, cuando, desde la realidad americana, lo importante era lo que quedó en el espacio americano, esto es lo que el autor denominó coyunturas opuestas. Nuevas investigaciones de la década del ochenta relativizaron la existencia de la crisis en América a partir de los estudios de Juan Carlos Super¹⁰ quien se centra en la región del Bajío Oriental en Nueva España y el trabajo de TePaske y Klein¹¹ quienes abordan la dinámica económica a partir del análisis de los ingresos fiscales.

El libro de Zacarías Moutoukias,¹² reconstruye a partir del análisis de las fuentes, entre otras, extraídas del Archivo Municipal de Ámsterdam, un trabajo en donde su objetivo es colocar a Buenos Aires en el sistema ya descrito por Assadourian de la articulación de las economías regionales. En donde Buenos Aires, se encuentra como punto de conexión a partir del “... comercio ultramarino basado en la exportación de metales preciosos, gravitación de la administración en la vida comercial...”.¹³ Por otra parte, aborda el tema del contrabando, tomando la mirada renovada iniciada por Carlos

⁸ Ver: Emilio RAVIGNANI, “El volumen del comercio del Río de la Plata a comienzos del Virreinato (1779- 1781)”, *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, tomo XV, año XI, núm. 54, Buenos Aires, 1952; Juan Carlos GARAVAGLIA, *Economía, Sociedad y Regiones*, Buenos Aires, Ed. De La Flor, 1987; Hernán Asdrubal SILVA, *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*, Madrid, Banco de España, 1993; Eduardo AZCUY AMEGHINO, *La otra historia. Economía, Estado y Sociedad en el Río de la Plata Colonial*, Buenos Aires, Imago Mundi, 1997; Arturo BETANCUR, *El Puerto Colonial de Montevideo. Guerra y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico 1791-1806*, Montevideo, FHCE, 1997.

⁹ Ruggiero ROMANO, *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, FCE, 1993.

¹⁰ Juan Carlos SUPER, *La vida de Querétaro durante la colonia, 1531- 1810*, México, FCE, 1983.

¹¹ Henry KAMEN, John ISRAEL, John TE PASKE y Herbert KLEIN, “Debate: The Seventeenth Century crisis in New Spain: Myth or reality?”, *Past and Present*, núm. 97, Oxford, 1982.

¹² Zacarías MOUTOUKIAS, *Contrabando y control colonial. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano en el siglo XVII*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1988

¹³ *Ibid.*, p. 48

D. Malamud, quien ve contradicciones en la legalidad vigente y un cierto “acuerdo implícito con la Corona” para este tipo de tráfico.¹⁴

John Robert Fisher es quien comenzó a elaborar a partir de los registros de los buques que los funcionarios de aduana redactaban en los puertos de salida un trabajo sistemático sobre el comercio entre América y la España peninsular posteriormente a la promulgación del Real decreto de Libre Comercio de 1778.¹⁵ En su estudio, encuentra que gracias a la promulgación de este decreto se incrementó notablemente el intercambio durante el período solo descendiendo en aquellos momentos de guerra o bloqueo. Esta explicación generó críticas por parte de varios historiadores. Josep Delgado Ribas, por ejemplo le cuestionó el año que se toma por medida 1778, el cual fue de menor flujo comercial por los problemas militares con Inglaterra y por el impacto de la inminente declaración del reglamento. En cambio, García Baquero plantea la insuficiencia del corpus de fuentes analizado por Fisher para sus afirmaciones e inserta dos nuevas fuentes, los derechos contribuidos a la Real Hacienda y las notas de carga, con las que relativiza el espectacular crecimiento y que los datos aportados solo representan un 20% del total.¹⁶ A partir del análisis de los registros de los navíos, García Baquero afirma que:¹⁷

“...la imagen que hasta ahora teníamos de dicho período, como una fase de signo inequívocamente alcista, en la que se producía un incremento extraordinario de los valores del tráfico y, muy en particular, de los correspondientes a las importaciones (que registraban porcentajes de crecimiento de indudable espectacularidad), experimenta un vuelco radical.”¹⁸

¹⁴ Carlos MALAMUD, “España, Francia y el ‘comercio directo’ con el espacio peruano (1695-1730): Cádiz y Saint Malo”, Josep FONTANA (ed.), *La economía española al final del Antiguo Régimen*, tomo III, Madrid, Alianza, 1982.

¹⁵ John FISHER, *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, Liverpool, Instituto de Estudios Latinoamericanos, 1985; John FISHER, *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid, Banco de España, 1993

¹⁶ Ver: Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, “Los resultados del libre comercio y ‘El punto de vista’. Una revisión desde la estadística”, *Manuscrits*, núm. 15, 1997, pp. 303-322; Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado: Problemas y debates*, Granada, Universidad de Granada, 2003.

¹⁷ Existen algunas dificultades a la hora de utilizar los registros de los navíos ya que es necesario confirmar la totalidad de los registros y no utilizar el total que se expresa al final sino el volcado de la totalidad de los datos del registro. Para mayor información en este sentido ver: Fernando JUMAR, “Algunas cifras del comercio ultramarino del Río de la Plata en el siglo XVIII”, *XVIII Jornadas de Historia Económica*, Mendoza, septiembre 2002.

¹⁸ Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, “Los resultados del libre...” cit., p. 314.

En lo concerniente al Río de la Plata, en las últimas décadas, aumentó notablemente la producción de trabajos, siendo en su mayoría abocada a realizar estudios de caso, centralmente a partir de un actor o un grupo reducido de actores, inmigrante de la península, su derrotero y relaciones establecidas, por lo tanto, tres trabajos abordaron la relación comercial entre el Espacio Portuario Rioplatense y la España Peninsular.

La primera es la de María Jesús Arázola Corvera quien desarrolló en su investigación un recorte temporal de veinte años 1737 a 1757. Si bien realiza un amplio tratamiento de fuentes, en especial las licencias otorgadas para partir al Río de la Plata, no ofrece un cambio sustantivo en las apreciaciones ya desarrolladas en el pasado.

La tesis inédita en castellano de Fernando Jumar realiza un corte temporal de algo menos de cien años desde 1680 a 1778, toma un amplio abanico de fuentes, en donde los Registros de los Navíos ocuparon un lugar central, que se realizaba cuando un sujeto se dirigía a la autoridad recaudadora para informarle que iba a enviar algún bien fuera de la jurisdicción, siendo ese registro una fuente que permite reconstruir el envío de mercancías, las cantidades, quienes lo efectuaban y el destino.¹⁹ Las conclusiones a las que llega Jumar están centralmente orientadas al espacio rioplatense en el cual plantea, entre otras cosas, dos elementos fundamentales. El primero de ellos está relacionado con el contrabando, ya que relativiza la importancia del mismo al plantear que:

“Ese aplica al estudio de las realidades americanas del siglo XVIII con el contenido que tiene actualmente. En el siglo XVIII pude detectar que el límite de tolerancia para los actos que hoy se relevan de corrupción era diferente, mientras que la Corona recibía su parte los individuos son enjuiciados por cometer excesos, pero no por el hecho mismo de aceptar regalos que tienen como efecto la suspensión temporaria de las disposiciones reales en cuanto al comercio.”²⁰

Por otro lado, a partir de la presencia e interrelación de portugueses (especialmente asentados en Colonia) e ingleses en un espacio común con los españoles, el autor plantea la existencia de un complejo portuario: “es necesario tener presente que el Río de la Plata durante la dominación hispánica no constituía una frontera entre sus dos bandas y que existió un complejo portuario formado por las ciudades-puerto (Buenos

¹⁹ Fernando JUMAR, *Le comerce atlantique...* cit.

²⁰ Fernando JUMAR, “Algunas cifras...” cit.

Aires, Colonia do Sacramento y Montevideo) y un número indefinido e indefinible de desembarcaderos ad- hoc.”²¹

El complejo descrito por el autor entró en “crisis” recién en 1777 con la enorme expedición militar que desembarcó en el Río de la Plata e invadió Colonia de Sacramento.

En este marco, mi proyecto es analizar el comercio ultramarino del Complejo Portuario Rioplatense desde 1778 a 1809, en particular, estudiar la circulación de navíos, el comercio de cueros, las remesas enviadas y los actores que intervinieron. Se tiene como objetivo determinar cómo se desarrolló económicamente la Región Río de la Plata en relación al comercio ultramarino y qué papel tuvieron los actores intervinientes.

Parte mi investigación en el año 1779 ya que considero que los datos proporcionados por Fernando Jumar para el período anterior permite el análisis de las cifras y los flujos comerciales ultramarinos durante el siglo XVIII en su conjunto. Finalizo en 1809, ya que a partir del inicio de la Revolución de Mayo se ingresó en una dinámica comercial ultramarina distinta, o por lo menos desde un camino diferente al período anterior.

Las fuentes utilizadas para analizar el comercio ultramarino de cueros son fiscales. Varios historiadores han dado cuenta que las fuentes que permiten realizar series para el periodo 1779-1809 son fragmentarias y se produce, en general, un corte abrupto de ellas en 1796.²² Con estos recaudos realicé la búsqueda de las fuentes para hacer la serie. La primera que se comenzó a trabajar para este fin fueron los registros de los navíos, los cuales se encuentran en el AGN de Buenos Aires (hasta 1799) y en Montevideo (desde 1800 a 1809). Tras la enumeración de los navíos, se concluyó que no se encontraban completos, lo que no permitía una aproximación certera ni de las cifras ni de los actores.

Finalmente indagué en documentos que dan cuenta del comercio de Buenos Aires y Montevideo en forma separada. Ahí se comenzó a trabajar con las notas de aduana, las cuales son documentos que escribieron aquellos actores con el fin de poner en circulación determinados bienes, quedando en el lugar de origen y entregándose la guía de aduana que era el documento que se enviaba con la mercancía en cuestión. Como ya

²¹ Fernando JUMAR, “Los comerciantes rioplatenses: su participación en el comercio legal español. 1720-1778”, *Coloquio Internacional Mercantilismo y comercio en el mundo ibérico*, Buenos Aires, Universidad Argentina de la Empresa, 2001.

²² Miguel Ángel ROSAL y Roberto SCHMIT, “Del reformismo colonial borbónico al libre comercio: las exportaciones pecuarias del Río de la Plata (1768-1854)”, *Boletín del Instituto de Historia Argentina Dr. Emilio Ravignani*, núm. 20, Buenos Aires, 1999. Miguel Ángel ROSAL y Roberto SCHMIT, “Las exportaciones pecuarias bonaerenses y el espacio mercantil rioplatense (1768- 1854)”, Juan Carlos GARAVAGLIA y Raul FRADKIN (ed.), *En busca del tiempo perdido. La economía de Buenos Aires en el país de la abundancia 1750- 1865*, Buenos Aires, Prometeo, 2004.

ha desarrollado Fernando Jumar para el caso de Buenos Aires, las notas de aduana se generaban cuando un particular (persona física o moral) se dirigía a la autoridad recaudadora local para comunicar su decisión de enviar fuera de la jurisdicción cualquier tipo de bien. La nota original era utilizada por los funcionarios para aforar los bienes y aplicar las tasas correspondientes, transformándolas así en base de las guías de aduana y de los asientos de los diversos libros de la administración. Luego se generaba una copia (la guía) que debía ser entregada en el destino, lo que daba lugar a nuevos gravámenes y el envío al origen de un documento –la tornaguía en donde se anunciaba la entrada de los bienes, el pago de los gravámenes correspondientes y el fin de la circulación prevista–.²³ Esta información era pasada “en limpio” en un cuaderno con casi toda la información y finalmente a los libros de la administración de la Real Hacienda. Para este caso, trabajé con las notas de aduana y con el primer libro, específicamente el apartado del impuesto Ramo de Guerra.

Para extraer los datos de Buenos Aires, se encuentran completos los libros de la Real Hacienda, en donde figura quien enviaba cueros, la cantidad de los mismos y a cuenta y riesgo. Es importante remarcar que solo se detalla la información con respecto a los cueros, y en algunos años otros “productos de la tierra”²⁴, sin especificar el resto de mercancías, en cuyo caso es necesario acudir a las notas y guías de aduana.²⁵ Estos datos fueron triangulados con los aportados por la circulación de navíos a partir del epistolario que mantuvieron el Gobernador de Montevideo con el Virrey del Río de la Plata.

La importancia de la información que proporcionan estas fuentes está dada al menos por dos cuestiones. En primer lugar, se puede establecer las cantidades de cueros que salieron del Complejo Portuario Rioplatense por medio de sus dos puertos habilitados para ese fin, Buenos Aires y Montevideo, en el comercio legal, sus destinos y regularidades. En segundo lugar, se puede vincular las mercancías con los actores intervinientes, a través de lo cual se extraerían los totales de los actores y los períodos en que comerciaron. La información fue volcada a una planilla de Excel, en la cual se especificaron las siguientes variables que a continuación presentamos como ejemplo:

²³ Fernando JUMAR (ed.), *Mercantilismo y comercio en el mundo ibérico*, Buenos Aires, Universidad Argentina de la Empresa, 2002.

²⁴ Son aquellas mercancías producidas regionalmente.

²⁵ Fernando JUMAR, Alejandro ZURDO, María Emilia SANDRIN y Nicolás BIANCARDI, “La circulación mercantil revelada por las guías de aduana de Buenos Aires, 1779-1783”, José MATEO y Agustín NIETO (comp.), *Hablemos de puertos: La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, GESMar-UNMdP, 2009, pp. 21-34.

Tabla 1

Fecha	Remitente	Destinatario	C y R	Bien	Cantidad	Valor por unidad	Valor total	Destino	Embarcación	Destino
7-1789	y Carsi, Juan	Cansi, Antonio	Gumá y Carsi, Juan	cueros	2000			Málaga	Fragata la Esperanza	

Reflexión Final

Considero que la reconstrucción de las cifras del comercio ultramarino, las mercancías, los destinos y los actores que intervinieron es fundamental para el análisis de la economía y sociedad hispanoamericana del siglo XVIII. La historiografía clásica analizó este proceso a partir de notas sueltas que daban cuenta de alguna tendencia en relación a las cifras del comercio y se abocó al estudio de ciertos actores sociales específicos. En las últimas décadas algunos trabajos comenzaron a iniciar la minuciosa labor de realizar series del tráfico en general y de los actores intervinientes en particular.

Es necesario remarcar en esta conclusión que la reconstrucción de series no es de fácil disponibilidad ya que en muchos casos faltan periodos prolongados de ciertas fuentes y se dificulta hallar documentos con la validez necesaria para reemplazarlos. Sin embargo, su desarrollo, permitiría un análisis del proceso histórico, sus características y transformaciones con mayor justeza.

I TRANSCRIPCIÓN

AGN. Sección Contaduría. Aduana Montevideo. 1789. 39-9-6

Notas de Aduana

Señor Administrador de la Real Aduana

4 de julio de 1789

Sirvase V. mandar a me dé permiso p^a embarcar a Bordo de la Fragata la Esperanza su cap. an Ignacio Duvaran, q^o tiene Registro Abierto p.^a Malaga lo siguiente

Dos mil cueros al pelo de toro y novillo, marcados como almargan de mi cuenta y riesgo y a la Consignación del expresado Cap.ⁿ y entregar a el resultado a DⁿAntonio Cansi en Barna ausente a su poder.

Juan Gumá y Carsi

MARCA PA

Aforados a dos mil pesos adeudados de Alcab.^a ochenta: y de Ramo de Guerra quinientos / 580

Sierra

II TRANSCRIPCIÓN

AGN. Sección Contaduría. Aduana Montevideo. 1779. 37-08-05

Ramo de Guerra

De los pesos cor^{tes} de 8. havidos cobrar y efectivamente cobrados por esta Aduana como correspondientes al Ramo de Gerra en el año de la cuenta que se recauda al respecto de 2. r^s cuero de los q^e se embarcan para España de esta Jurisdicción en consecuecia de R.oñ de 1^o de diz.^{ve} de 1778 con destino al pago de los gastos que ocasiona el contener las embarcaciones de los Yndios Ynfieles.

Primeram^{te} son cargo 68.345. p^s 2n. devidos cobrar y efectivam^{te} cobrados en el año de la cuenta, como producto del expresado Ramo: cuio pormenor se manifiesta en las siguientes partidas.....

En 3,5,7,8,10,14,15,19,23,24,27,28 y 31 de Enero son cargo 3.559 P^s 2 n. enterados por varios sujetos por los 2 n. en cada cuero de los 14232 que Registraron en diferentes buques para Europa: asa ver: Dⁿ Pedro Fran^{co} Berro 125 p. por 500 cueros, D. Zacarias Pereyra 12 p. 4n. por 50 cueros, D. Mig. Zamora 75 p. por 300 cueros...²⁶

III TRANSCRIPCIÓN

AGN. Sección Contaduría. Aduana de Buenos Aires. 14-9-5 1783.

1783- Libro de Aduana de Buenos Aires. Guías. Alcabalas y Ramo de Guerra de las salidas de mercaderías. 2 de enero a 26 de mayo.

²⁶ Continúa l descripción mes a mes de todos los cueros salidos con el nombre del cargador-

Mes de Enero

Guías que se han de expedir en 2 de enero

1.....Domingo Belgrano Perez pago guías numero del margen, remite de Montevideo en Lancha de Planes, para transbordar al paquebot portugués nombrado San Pedro de Alameda su Capitán Don Julian Gomez Hernandez. Dos mil ciento dos cueros al pelo, marcados como al margen, los cuales han sido aforados en dos mil ciento dos p^s de Alcabala en esta Tesorería ochenta y quatro p^s real, y de Ramo de Guerra quinientos veinte y uno p^s.

IV TRANSCRIPCIÓN

AGN. División colonia- Sección Gobierno. Montevideo. 1795. 02-08-05

Hoy fondeó en este puerto la Frag^{ta} particular nombrada Sⁿ Josef (alias la Minerva) que al mando de su Capitán Josef Lopez, salio de Málaga en 1^o de Nov^c parado, y en su navegación ha experimentado novedades.

Nro Señor que a S. M.

Montevideo 13 de enero de 1795.

Antonio Oleguer Feliu