

Comerciantes de Buenos Aires y sus redes de comercio con el norte de Alemania, 1796-1810

Catherine Aristizábal Barrios¹

Artículo recibido: 23 de diciembre de 2016
Aprobación final: 06 de junio de 2017

Introducción

Los estudios históricos han analizado las relaciones entre los territorios hispanoamericanos y las regiones centroeuropeas bajo la concepción de que fue sólo a partir del período republicano que se iniciaron vínculos comerciales entre ambas. Dicha percepción es producto del pensamiento de que, a causa del monopolio político y comercial establecido por la Corona española reservando sus posesiones europeas y ultramarinas sólo al intercambio recíproco, las relaciones directas con otras regiones europeas estuvieron impedidas o se realizaron únicamente bajo contrabando. Es extraño que esa visión no haya tenido en cuenta el período en que se autorizó el comercio con neutrales.² Por ello, con una visión más ampliada y estudios empíricos más detallados, es posible establecer la existencia de relaciones comerciales con regiones proto-industriales centroeuropeas con anterioridad a los movimientos emancipadores americanos.

¹ Universidad de Hamburgo, Alemania. Correo electrónico: catherine.aristizabal@gmail.com

² Algunos trabajos que se han ocupado del comercio ultramarino entre la Corona y sus colonias en América en esos años son: Fisher (1985; 1999); Fontana *et al.* (1987); Malamud (1985).

El siguiente artículo es un aporte en los análisis de redes de comercio de larga distancia a finales del período colonial. Con ello se pretende observar la amplitud de la extensión de las redes de comercio directas, que consiguieron establecerse entre mercaderes americanos y comerciantes germanos. La observación se realizará a través de las estrategias empleadas por los mercaderes porteños³ y hanseáticos en la construcción de sus relaciones y redes socio-comerciales. Estas redes de negocios tuvieron la flexibilidad necesaria para adaptarse a entornos políticos y situaciones bélicas cambiantes. En especial, nos centraremos en analizar cómo las redes se hicieron más sólidas y efectivas durante el comercio con neutrales entre los años de 1796-1806. Para ello es importante anotar que diversos aspectos contribuyeron a favorecer esta situación. Uno de ellos fue la migración de una élite comercial alemana⁴ a puertos peninsulares, en especial, al puerto de Cádiz, desde mediados del siglo XVIII. Dicha circunstancia benefició el contacto y los intercambios de estos mercaderes con sus pares de regiones hispanoamericanas. Se observa, de igual manera, el establecimiento de un pequeño grupo de comerciantes españoles, en su mayoría de origen vasco, en el puerto de Hamburgo. A pesar de tratarse de un número pequeño de mercaderes, éstos fueron claves para el progresivo aumento de los intercambios directos con las colonias americanas. Un segundo aspecto determinante fue la coyuntura del aumento del consumo de productos coloniales en Europa, así como la demanda de textiles de mediana calidad y de precios baratos en los mercados coloniales. Un gran número de estos textiles provenían de regiones proto-industriales centroeuropeas cuyo principal centro de distribución al Atlántico fue Hamburgo.

Dentro de la construcción de estas relaciones el puerto de Cádiz, así como los puertos del norte del país como La Coruña y Bilbao, jugaron un papel relevante en la configuración de las redes. Esto se debió a que desde Cádiz se iniciaron las relaciones directas y el puerto andaluz siguió siendo el centro de las conexiones entre comerciantes porteños y germanos a pesar del comercio con naciones neutrales. Por otra parte, los

³ A los fines de este trabajo, para identificar a los comerciantes de la ciudad de Buenos Aires utilizaremos el gentilicio "porteño", que describe a los nativos de dicha urbe, aun cuando no sepamos si todos los personajes citados estén en esa condición, siendo seguramente muchos de ellos sólo residentes de la ciudad.

⁴ Ciertamente el término de "Alemania" empleado en su connotación de unidad-nación durante el siglo XVIII es completamente anacrónico, ya que esa Alemania recién surgirá en 1871. Pero para facilitar nuestra exposición hemos mantenido esta denominación para referirnos a lo que se conoce en la actualidad como territorio de soberanía alemana incluyendo las regiones de Bohemia y Silesia. También cuando hacemos referencia al gentilicio "alemán" o "germano" nos estamos refiriendo a las personas naturales provenientes de estos territorios que compartían el alemán como lengua común.

puertos del norte español comenzaron a tener una mayor intervención en el intercambio de mercaderías con los puertos hanseáticos, gracias a la política borbónica del Libre Comercio y a la movilidad de comerciantes de la región al norte alemán.

Al tratar la importancia de las redes mercantiles en su expansión económica en el Atlántico, nos enfrentamos a algunos interrogantes sobre determinados aspectos, tanto interpretativos como metodológicos. Es el caso de la definición de redes mercantiles. No nos detendremos a observar el gran número de trabajos dedicados al tema de las redes socio-comerciales,⁵ pero nos parece importante definir lo que entendemos por red, la cual es la existencia de un grupo de personas asociadas voluntariamente con el objetivo de obtener beneficios comunes, en especial, provechos económicos (Lamikiz, 2010 y 2011). Esta asociación está basada en una relación de confianza, de cambios continuos de servicios y favores en un sistema recíproco (Crespo Solana, 2010).⁶ Dicho sistema se vuelve más complejo al ampliarse a ámbitos transnacionales donde no sólo participan parientes, paisanos y amigos, sino también los densos nódulos de redes que cada persona construía en su espacio geográfico, para el intercambio de mercancías intrarregionales y ultramarinas.⁷

Las historiografías hispanoamericana y alemana han analizado mayormente las relaciones socio-comerciales entre Europa y América desde un enfoque bilateral (Pietschmann, 1985).⁸ Aquí, la mayoría de los estudios se han concentrado en el análisis de las relaciones comerciales entre las colonias y su respectiva metrópoli o metrópolis vecinas.⁹ Es así que, al momento de determinar la existencia de intercambios entre las colonias americanas y otras regiones europeas y asiáticas, los trabajos presentan múltiples limitaciones. Desde la perspectiva alemana, las investigaciones han concentrado su atención en el periodo que va desde la independencia de los países latinoamericanos y a partir de la creación de la nación imperial alemana (*deutsche Reichsgründung*).¹⁰ Específicamente, en el campo de los estudios sobre la historia de las relaciones económicas, prevalecen los años entre 1870 a 1945 (Müller, 2001: 51). La

⁵ Sobre el concepto de redes véase: Wasserman y Faust (1994); Thompson (2003).

⁶ También véase: Bustos Rodríguez (2010: 45).

⁷ Sobre el aspecto de las configuraciones mercantiles a escala de imperio, véase Caula (2011).

⁸ Pietschmann advierte de las limitaciones de una perspectiva de estudios bilaterales o de estudios limitados a un puerto y su Hinterland económico (1985: 248).

⁹ La literatura al respecto es muy extensa, algunos trabajos que podemos referenciar son: Bernecker y Pietschmann (2000); Socolow (1996); Villalobos (1961).

¹⁰ Por ejemplo los trabajos de: Baumgarten (1937); Vogt (2003); Bernecker (1993); Gallagher y Robinson (1970).

misma situación se presenta con los análisis sobre las relaciones existentes entre comerciantes hispanoamericanos y alemanes. Estos se han concentrado en el periodo que va desde el siglo XIX hasta la actualidad.¹¹

Algunos estudios realizados en las últimas décadas han podido comprobar que sería errado considerar que las relaciones socio-económicas directas existentes entre las regiones germano hablantes de Europa Central y Latinoamérica se desarrollaron a partir de la formación de las nuevas repúblicas (Weber, 1999 y 2004; Moreno Florido, 2004). Sin embargo, no existen grandes aportes desde una perspectiva empírica y microhistórica sobre las conexiones y el funcionamiento de los vínculos. Los estudios latinoamericanos han explicado el fenómeno desde la perspectiva del comercio ilegal a través de las vías de contrabando y pocos han centrado su interés en las manufacturas que han entrado por vías legales (Villalobos, 1981). El aporte de nuestra investigación es presentar un análisis empírico del funcionamiento de estas extensas redes de comercio a través de canales legales de distribución, desde el interior del país alemán hasta los mercados coloniales del Río de la Plata y viceversa. Gracias a la reconstrucción de micro-redes de mercaderes en diversos centros estratégicos, ha sido posible ampliar la perspectiva bilateral de la observación del problema.

El artículo está estructurado en cuatro partes. En la primera parte se realiza una breve descripción del contexto histórico en la construcción de las relaciones socio-comerciales, en especial se quiere señalar la importancia de las reformas borbónicas, que posibilitaron la liberación del comercio con las colonias, lo que conllevó a cambios en los patrones del comercio colonial desde mediados del siglo XVIII. En la segunda, se analizarán las relaciones entre Buenos Aires y Hamburgo durante el comercio con neutrales entre 1796-1806. En el siguiente apartado, nos centraremos en examinar el ejemplo de la firma hamburguesa “Brentano, Bovara y Urbieta”, una casa comercial mixta, conformada por comerciantes vascos y alemanes con redes de comercio al norte de España y Sudamérica. En la última parte observaremos el caso del mercader porteño Esteban Villanueva y su amplia red comercial hasta el puerto de Hamburgo. El método utilizado es el análisis y la reconstrucción de sus conexiones comerciales a través de la correspondencia comercial para reconstruir los patrones de su actividad mercantil.

¹¹ Por ejemplo: Bernecker y Fischer (1995); Diehl (1994); Kellenbenz (1996); Göller (1992); Pacheco Díaz (2012).

Las reformas borbónicas y el Libre Comercio

Con la llegada de los Borbones a la Monarquía Hispánica, a inicios del siglo XVIII, se inició un macro proyecto de reformas. Las políticas reformistas tuvieron como antecedentes la decadencia de España como potencia europea en el siglo XVII (Pietschmann, 2010: 360). La nueva casa reinante se propuso una recuperación política de España impulsando reformas administrativas, políticas y económicas, tanto en la península, como en todas las posesiones en América. Las nuevas formas y prácticas de gobierno se basaron en la filosofía de la Ilustración, muy en boga en la Francia de la época, siendo introducidas en la península con una positiva acogida en la corte monárquica.¹² La plenitud del reformismo Borbón se llevó a cabo a partir de mediados del siglo XVIII, con los reinados de Fernando VI y Carlos III (1746-1788) (Lynch, 1996). Éstos impulsaron un imperialismo renovado cuya finalidad apuntaba a sacar a la España del siglo XVII del estancamiento socioeconómico en el que estaba sumida y a lograr un mayor control de los territorios coloniales.

El área de reformas que más nos ocupa es la económica. Es importante resaltar que los nuevos intereses de la casa borbónica estuvieron centrados en aprovechar al máximo los recursos de las colonias. Por lo tanto, se vislumbró el aumento de la explotación de recursos primarios, así como la evaluación de las posibilidades mercantiles que podrían ofrecer los géneros coloniales. Entre las varias reformas económicas adoptadas por la monarquía borbónica, dos medidas fueron de gran importancia para el comercio ultramarino. La primera fue la eliminación del sistema comercial de flotas y galeones remplazándolo por el de los Navíos de Registro en 1739, que hizo el comercio más rápido y frecuente entre la metrópoli y sus colonias (Lamikiz, 2007). La segunda y más importante fue la implantación del Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias.¹³ El texto de este reglamento fue publicado el 12 de octubre de 1778, pero no pudo ser plenamente implementado hasta el término de la guerra con Inglaterra en octubre de 1783. La ley permitió que 13 puertos peninsulares y 27 americanos participaran en el comercio transatlántico sin restricciones

¹² Sobre las reformas borbónicas en Hispanoamérica véase: Halperin Donghi (1985); Guimerá (1996). Véase también: Mestre (1976).

¹³ La literatura sobre el tema es muy amplia. Véanse, por ejemplo: García-Baquero (1998); Muñoz Pérez (1947); Fontana et. al. (1987).

(la medida no sería extendida a Nueva España y Venezuela hasta 1789).¹⁴ La idea principal de la monarquía era la de dismantelar la antigua estructura del comercio colonial, por lo que el nuevo orden ponía fin al monopolio ostentado por Cádiz en el circuito mercantil. Con esta medida se perseguían dos objetivos principales: aumentar los ingresos de la monarquía y promover el desarrollo de la agricultura, la industria, la navegación y el comercio de España y sus colonias (Lamikiz, 2007: 189). La valoración de los efectos de la nueva Ordenanza tuvo distintas caras, las cuales nos serán posible discutir en este espacio. En este sistema, a pesar de los beneficios de la metrópoli, un fuerte grupo de comerciantes logró conseguir el control del mecanismo colonial. Este control es posible verse de forma más evidente durante los años de autorización del comercio con naciones neutrales entre 1796-1806, por la guerra contra Inglaterra. Durante este tiempo las redes mercantiles se van reconfigurando según los contextos cambiantes. Con la Real Ordenanza del comercio con naciones neutrales de 1797, los comerciantes se favorecieron al poder ampliar sus intercambios directos con otros puertos europeos, en especial con el norte de Europa. De igual manera los mercaderes europeos, consiguieron extender de forma directa las redes que ya venían construyendo desde los puertos peninsulares.

Buenos Aires y Hamburgo durante el comercio con naciones neutrales entre 1796-1806

Hasta el año 1778, en la circulación mercantil del espacio rioplatense se observa la importación de textiles producidos en espacios alemanes como las platillas de Silesia, bramantes y bretañas venidas de Hamburgo. Estos bienes circularon a través del sistema legal de comercio hispano, es decir, introducidos en los navíos legales del comercio, lo que es una prueba de la conexión directa de los comerciantes peninsulares con las zonas productoras textiles alemanas. Aunque ha habido algunas referencias de llegada de navíos alemanes al Río de la Plata en el siglo XVIII para realizar operaciones de comercio ilícito,¹⁵ éstos no continuaron siendo muy frecuentes, y más bien los mercaderes alemanes optaron por la vía legal para los intercambios con las colonias americanas. Para el caso del puerto de Montevideo, la situación no fue muy diferente (Bentancur, 1998).

¹⁴ Una interesante perspectiva desde el análisis del tráfico naviero en Wiecker (2012).

¹⁵ Véase: Moutoukias (1988).

Los beneficios del comercio con neutrales fueron desiguales para los diversos mercaderes. Los que sacaron mejor provecho fueron aquellos que ya mantenían conexiones con mercaderes de los países neutrales y pudieron emprender expediciones hacia esos centros. Por otra parte, se encuentran aquellos originarios de naciones neutrales que pudieron, por fin, conseguir realizar transacciones directas con las colonias españolas. Para ejemplificar esto, veamos el caso del tráfico de embarcaciones entre Buenos Aires y Hamburgo durante estos años.

Los habitantes de Buenos Aires, ciudad aislada de los principales centros de la colonia española, sabían que el comercio, aunque severamente restringido por la Corona, era esencial para la supervivencia de la población. La ciudad dependía del comercio con Brasil y Europa. Susan Socolow afirma que el aislamiento mismo de la ciudad, su proximidad con la colonia portuguesa de Brasil y su acceso a la plata del Potosí y del Perú, produjo un temprano florecimiento del tráfico de contrabando (Socolow, 1991: 12). A mediados del siglo XVIII, se produjeron cambios importantes en la región motivados por la nueva política española de los Borbones. La monarquía hispánica tomó medidas encaminadas a controlar de forma más eficaz sus posesiones, en especial las del Suramérica, frente a la constante amenaza anglo-portuguesa sobre sus colonias y el aumento del contrabando (Socolow, 1991: 13).

En el año de 1776 se fundó el Virreinato del Río de la Plata. Con la inclusión del Alto Perú, Buenos Aires obtuvo el control de un nuevo mercado para los productos importados y una importante fuente de oro y plata para exportar a España. La producción comercial para mercados externos e internos en expansión fue la clave de la vitalidad económica de la región del Río de la Plata. A finales del siglo XVIII, "el virreinato y su capital eran más que nunca miembros activos de la comunidad comercial del Atlántico" (Socolow, 1991: 14-16).

Con la guerra naval con Inglaterra en los años (interrumpidos) de 1776-1783 y 1796-1810, España debió mantener la comunicación con sus colonias y el abastecimiento de éstas. Por primera vez, dentro del monopolio comercial español establecido desde la conquista de América, el monarca debió autorizar el tráfico con naciones neutrales y sus posesiones coloniales (Pohl, 1963: 245). El comercio con neutrales no sólo permitió una intensa actividad mercantil intracolonia, sino que a la vez posibilitó el comercio directo con otros puertos europeos neutrales (Trujillo Bolio, 2009:

19). La ciudad de Cádiz como centro de los intercambios con las colonias americanas se vio afectada por los problemas económicos ocasionados por el bloqueo inglés de estos años. La autorización peninsular del 18 de noviembre de 1797 permitió, como "recurso extraordinario", que se hicieran expediciones en buques neutrales desde puertos extranjeros que mantuvieran su neutralidad frente al conflicto bélico (Silva, 1984).¹⁶ La autorización tenía como cláusula específica el retorno preciso a los puertos peninsulares. Con la determinación real, los puertos coloniales americanos se abrieron a un amplio tráfico internacional, en el cual el Río de la Plata también participó. En este "nuevo" intercambio comercial, el puerto de Hamburgo y sus comerciantes tomaron parte activamente (Silva, 1984: 193).

Hamburgo se vio favorecida directa e indirectamente por los efectos de la guerra y el comercio de neutrales. Sus embarcaciones participaron de envíos directos a plazas coloniales, así como también navíos de otras naciones (norteamericanas, danesas, suecas, entre otras) fletaron mercancías desde y hacia el puerto hanseático. Ya en el año de 1797 llegaron a Hamburgo ocho navíos desde La Habana y uno de Puerto Rico. Las embarcaciones traían partidas de palo de tintes, azúcar, café, índigo, cúrcuma y hasta pesos duros. Ese mismo año salía del puerto una embarcación dirigida directamente a La Habana con géneros del país. La firma hamburguesa Rücker & Wortmann fue de las primeras en fletar mercancías con destino a la isla caribeña, valiéndose de una orden emitida por la casa cubana Hernández & Cía (Pohl, 1963: 242).

Los mercaderes locales no dudaron en participar activamente de este comercio, ya que las ganancias eran enormes. El ministro residente español en Hamburgo, Nicolás Blasco de Orozco comentaba en una carta de 1797 a Manuel Godoy: "[...] es indubitable que el cargamento que pte de Hamburgo para Havaba con el retorno en Azucares Pieastres, dexa al cargador el enorme beneficio de 300-400 pr. Cto [...]".¹⁷ Se calcula que ese año de 1797 se exportaron de La Habana 118.066 cajas de azúcar. Es muy posible que más de la mitad hayan salido con destino a Hamburgo. El puerto representaba, para los comerciantes españoles y americanos, el mejor destino para sus géneros durante el conflicto bélico. El Marqués de las Hormazas, Secretario de Estado y Despacho de la Real Hacienda comentaba al respecto:

¹⁶ También ver García Baquero-González (1984); Malamud (1987).

¹⁷ Carta de Nicolás Orozco del 12 de septiembre de 1797, citado en Pohl (1963: 243).

[...] Hamburgo es el puerto donde mas nos conviene en las actuales circunstancias dar toda la libertad posible al comercio de la America española, por que tiene mas proporcion que otro alguno para los Lienzos de Alemania y otros generos que son de necesidad en nuestras Colonias, y porque en la presente situazion de Europa es donde se puede especular con mas seguridad y ventajas [...].¹⁸

Hamburgo contaba con la ventaja de su neutralidad política y de concentrar un buen número de comerciantes con fuertes capitales para realizar grandes envíos de artículos, que les permitieran abastecerse de productos coloniales y además conseguir enormes ganancias. Los textiles, en especial los lienzos, fueron los productos que mayores lucros les reportaron a los mercaderes. Aquellos comerciantes del interior del país, conocedores de la liberación del comercio para neutrales, comenzaron a apremiar a sus corresponsales en Hamburgo para que realizaran compras de gran volumen y éstas fueran enviadas directamente a la América española. Alegaban que la demanda de los textiles era inevitable y se podrían conseguir precios altos. Por ello los comerciantes de regiones productoras podían ofrecer remesas de telas a mitad de precio. En los períodos de guerra, la especulación fue siempre un factor determinante en las operaciones comerciales y durante el conflicto bélico entre Gran Bretaña y España, ésta no iba a ser la excepción. Fue así como los mercados coloniales se abarrotaron de manufacturas europeas, las cuales eran más baratas en las colonias españolas que en Europa. El principal problema al que se enfrentaban los hamburgueses era conseguir cargadores confiables y conocedores de las colonias. Tales individuos no abundaban en el puerto hanseático. Por esta razón, las previas conexiones con los pares hispanos resultaron vitales para el éxito de las expediciones económicas. Las conexiones se habían establecido en el puerto de Cádiz, donde existía una importante colonia de mercaderes alemanes que fungían como conectores entre las colonias, Hamburgo y las regiones proto-industriales centroeuropeas.¹⁹

Sudamérica se había convertido en un mercado particularmente ambicionado por los comerciantes europeos. En el marco del comercio con neutrales, Hamburgo tuvo una circulación comercial creciente con la región del Río de la Plata entre los años de 1797 a 1807. Hernán Silva remarcó el aumento de las transacciones entre las dos regiones, en el que resultaban relevantes las actividades trianguladas de los mercaderes entre Río de la Plata-Londres-Hamburgo. En estos intercambios, Buenos Aires exportaba cueros y carne

¹⁸ Carta del Marqués de las Hormanzas del 14 de octubre 1797, citado en Pohl (1963: 244).

¹⁹ Más al respecto en Aristizábal Barrios (2015).

salada a Alemania y se proveía de textiles teutónicos (Silva, 1984: 189-209). Dichas transacciones continuaron a pesar de la finalización del permiso para comerciar con naciones neutrales. Los cueros y la carne salada fueron, después del metal, los dos artículos más requeridos por los extranjeros desde el puerto de Buenos Aires. La producción y exportación de cueros se disparó en la segunda mitad del siglo XVIII, en especial, en la Banda Oriental del Río de la Plata, por lo que la mayoría de las exportaciones de cueros salieron desde Montevideo (Garavaglia, 1977: 78).²⁰ Los comerciantes de Buenos Aires controlaban las dos regiones que eran de una gran extensión ganadera: la Mesopotamia y Córdoba (Garavaglia, 1977). Las exportaciones de carne salada se afianzaron en las dos últimas décadas del siglo XVIII.

El primer barco que zarpó desde Hamburgo con destino a Montevideo fue el "San Josef alias El nuevo matamoros" en 1798, propiedad del naviero español Luis Francisco Navarro. El navío había realizado el trayecto hacia Hamburgo antes de la declaración de guerra a Inglaterra. Con el inicio de las hostilidades, Navarro debió "neutralizar" la embarcación. Para esto, cambió el nombre y la bandera del navío y se aseguró un nuevo capitán. Comerciantes hamburgueses y gaditanos se encargaron de la carga. Al año siguiente, 17 barcos abandonaron el puerto de Hamburgo con destino a las colonias españolas. Uno de ellos, el navío "La Fortuna", fletado por la casa hamburguesa "Brentano Bovara & Urbieta", se dirigió a Buenos Aires. Las cargas contenían, principalmente, linos de las regiones de Silesia, Sajonia y Westfalia, pañuelos, hierro (alemán y sueco), clavos, cristales de Bohemia, maderas, vinos catalanes y otros (Pohl, 1963: 251). Los hamburgueses comerciaron con bienes de las zonas productivas del interior del país, así como también cargaron y transportaron a las colonias españolas mercaderías provenientes de España y de otras regiones del norte de Europa.

En los registros del Río de la Plata, el primer barco apuntado procedente de Hamburgo durante los años del tráfico de neutrales fue la fragata "Dhevi Theos", la que según informe oficial había conducido 8.000 piezas de lienzo en 1797 (Silva, 1984: 193). Se trata de una cantidad considerable de piezas que llegaron en un solo barco al puerto de Buenos Aires. Al parecer, se debe tratar de la regla y no de una excepción durante estos años; aunque las telas no fueron los únicos géneros introducidos por los hamburgueses en colaboración con los mercaderes locales. Hilos, especies, pinturas,

²⁰ Según el autor, desde Montevideo se exportó el 54% del total de los cueros.

bebidas, aceites y productos de ferretería, se cuentan en los artículos introducidos al ámbito rioplatense (Silva, 1984: 196-197). El velero danés "Mag Sgoodhope", primer barco procedente de Cádiz, llegó a Montevideo luego de declarada la guerra, y fue re-despachado con destino a Hamburgo. Los comerciantes locales que utilizaron el tráfico de neutrales realizaban envíos a Hamburgo, en su mayor parte, de cueros. Por ejemplo, Antonio Romero enviaba en 1799 hacia aquel puerto, en la fragata hamburguesa "Witte Voos", 24.500 cueros al pelo, 2.500 cueros de lobo y 10.000 chapas de astas de novillo. De igual manera fletó a la fragata danesa "Dos Gibertos", la cual conducía 22.520 cueros al pelo (Silva, 1984: 196-197).²¹

El nuevo sistema del comercio con neutrales permitió la reactivación del ritmo comercial de las colonias españolas americanas durante los años de guerra con Inglaterra. Fue el caso también del Río de la Plata, que a pesar de las restricciones impuestas por la guerra, consiguió abastecerse de los productos precisados en la plaza. El puerto de Buenos Aires había reactivado sus importaciones antes de la aplicación del Reglamento de Libre Comercio y mostraba un aumento continuo en el número de barcos que habían entrado por dicho puerto entre 1779-1796 (Punta, 2001: 5).²² Según datos de Zacarías Moutoukias consignados por Punta, entre 1779-1781 y 1782-1784, en Buenos Aires se habían importado mercaderías por valor de 5.394.900 pesos de promedio por trienio, las que habían aumentado a 16.009.333 pesos para el período 1785-1788, para caer luego a un total de 6.978.512 para los años 1789-1791; repuntando algo entre 1793-1795 en que alcanzaron un total de 9.189.200 pesos (Punta, 2001). Entre los años de 1798-1799 hubo una disminución del promedio, pero desde 1800 y los siguientes cinco años, se ve una fuerte alza de las importaciones de bienes de Castilla (Palomeque, 1989: 202). Silvia Palomeque y Carlos Assadourian analizaron las importaciones de productos de Castilla/europeos en Córdoba entre los años de 1800-1819 (Assadourian y Palomeque, 2001). Al observar los tipos de textiles introducidos a la ciudad colonial, existe un gran número proveniente de zonas centro-europeas alemanas, como por ejemplo: alemaniscos, bramantes, bretañas de algodón, lienzos, lienzos hilos, lienzos lino, crudos, camisas lienzos, caserillos, creas, creas de algodón, cregüelas de algodón, crudo, listado, listado crea, platillas, platillas de hilo, ruanes, etc. (Assadourian y

²¹ Documento citado por Silva en Archivo General de la Nación Argentina (AGN), IX, 18-8-11.

²² Véase también: Moutoukias (1988).

Palomeque, 2001).²³ Las observaciones de los historiadores nos permiten verificar que un gran número de textiles bajo la denominación de efectos de Castilla eran extranjeros y, llegados al puerto de Buenos Aires, circulaban de igual manera al interior del virreinato.

La paz con Gran Bretaña se prolongó por un breve lapso de dos años, desde 1802 a 1804. En 1804 se declaraba nuevamente la guerra y, con ella, se retornaba al tráfico con neutrales. Esta vez, los comerciantes estaban preparados para la transición al estado de beligerancia, y los gobiernos otorgaron concesiones especiales más amplias y más generales. En esta nueva fase, ya no era obligatorio el retorno a la metrópoli ni incluso a Europa (Ortiz de la Tabla y Ducasse, 1999: 146). Este período fue definitivo para el comercio colonial con neutrales, por los numerosos intercambios con otras regiones europeas. En el caso del Río de la Plata, en el año de 1805 se siguió manteniendo muy activa la ruta desde y hacia Hamburgo. En ese año se registró la llegada al puerto de Montevideo de diez embarcaciones desde Hamburgo y Tönning. El puerto de Tönning fue la alternativa utilizada por los hamburgueses como respuesta al bloqueo británico del río Elba en 1803 (Pohl, 1963: 269).

¿Quiénes fueron los comerciantes o las casas comerciales que participaron en estos intercambios? ¿Hasta dónde se extendieron sus redes de contactos? ¿A qué se debió el éxito de sus negocios: a la situación de guerra o a la posibilidad de contar con redes comerciales ya existentes? ¿Cómo funcionó la comunicación mercantil durante estos años de guerra? ¿Se trató de redes de comercio establecidas con anterioridad al comercio con neutrales o se erigieron durante este periodo? Con estas y otras preguntas nos enfrentamos al observar con detalle la compleja realidad del comercio colonial. Para poder dar respuestas a estos interrogantes estimamos necesario analizar con detenimiento de forma micro, cómo funcionaban estas redes comerciales de larga distancia. No se pretende generalizar según los resultados, pero sí consideramos que esta metodología nos ayudará a ofrecer un acercamiento más concreto del problema.

²³ Sobre las características de las telas se puede decir que las platillas eran una especie de lienzo delgado y basto bocado. Los ruanes eran unas telas de algodón estampada en colores. Las breñañas eran lienzos finos. El lino era una tela de trama fina que provenía de la planta del mismo nombre. Las creas eran lienzos entrefinos para sábanas, camisas, forros, etc. En: Parrón Salas (1995: 551-553). También en Martínez del Cerro González (2006: 436).

La firma hamburguesa “Brentano Bovara & Urbietta”

Se ha podido ver que durante los años del comercio con neutrales, las casas comerciales hanseáticas y del interior del país alemán fueron beneficiarias del acceso directo a los preciados mercados coloniales sudamericanos. En especial, aquellas firmas que tuvieron vínculos previos con mercaderes de la región, se favorecieron en la organización de los nuevos circuitos. Una casa comercial que ejemplifica la afirmación anterior fue la de “Brentano Bovara & Urbietta”. La historiografía ha dedicado poca atención a dicha sociedad, a sus vínculos comerciales con Hispanoamérica y al papel que jugó, durante los años del comercio con neutrales, como conector entre el puerto hanseático y las colonias hispanas en América. Por esta razón es importante conocer de forma detallada el origen de la firma, sus socios, sus actividades comerciales y redes de contacto.

La obtención de datos sobre la firma se realizó en los archivos de la ciudad de Hamburgo. La información se consiguió de forma fragmentada, pero se ha podido complementar con referencias en la literatura secundaria. La escasez de fuentes primarias también va de la mano con la ausencia de estudios de caso sobre la presencia hispana en el puerto de Hamburgo en el siglo XVIII y primeras décadas del siglo XIX. Aspecto importante, ya que en las dos últimas décadas del siglo se registraron sociedades mixtas (hispano-hanseáticas) en el puerto hanseático, las cuales contribuyeron en el aumento del comercio con la Península Ibérica y sus colonias y de la cual “Brentano Bovara & Urbietta” es un ejemplo. En este contexto es relevante mencionar el movimiento migratorio de una élite comercial hispana hacia Hamburgo y otros puntos del país germano.

El establecimiento de mercaderes españoles en Hamburgo fue hasta cierto punto, el resultado de las nuevas relaciones diplomáticas entre la casa monárquica borbónica y las ciudades hanseáticas. Entre los objetivos de la política de recuperación naval de la monarquía española se encontraba el establecimiento de relaciones comerciales más estrechas con los puertos bálticos, principales abastecedores de efectos navales, por lo que se terminaron estableciendo (o restableciendo) relaciones consulares. Así, fue oficialmente reconocido cónsul en Hamburgo al napolitano Giacomo Poniso (1740-1758) (Pradells Nadal, 1991: 212). Posteriormente fue nombrado el comerciante Antonio de Sampelayo (1768-1776), quien cedió su cargo en su cuñado Manuel Urquellu Inurrieta

(1776-1793). Estos dos últimos cónsules ejercieron su labor sin remuneración, aunque llevaron a cabo actividades comerciales paralelas a sus tareas diplomáticas.²⁴

La mayoría de los mercaderes de los que se tiene referencia en el puerto hanseático eran de origen vasco. Antonio de Sampelayo originario de la ciudad de Bilbao era socio de la casa comercial “Sampelayo Sarría & Cía.” (Angulo Morales, 2012). Manuel de Urqullu y Juan Antonio Urbieta realizaban actividades bajo el nombre de “Urqullu & Urbieta”. Así como también la casa de “Aréchaga y Azuela”. La presencia de estos empresarios vascos estuvo ligada a la exportación de lana que tomó auge en Hamburgo a finales del siglo XVIII, y a la necesidad de reducir los intermediarios entre las regiones proto-industriales del interior del país.²⁵ En 1790 se afincó una factoría de los Cinco Gremios Mayores confiada a Joaquín de Romana, quien ayudó a ampliar la colonia española en Hamburgo. Luego de instalarse en el puerto, los mercaderes españoles iniciaron la asociación con casas comerciales de la plaza. Así, observamos empresas con socios hispanos que colaboraron con la factoría y el consulado: “Chapeau Rouge & Urqullum”; “Urbieta Rosoles Cramer & Brentano” y “Bovara & Urbieta”. Los Urqullu y los Urbieta se erigieron en los empresarios vascos más relevantes de la colonia española asentada en Hamburgo a finales de siglo XVIII (Angulo Morales, 2012: 265).

Las nuevas alianzas comerciales diversificaron las actividades de los hispanos en el puerto hanseático. Los mercaderes además de centrar su atención en la importación de productos españoles, también estuvieron vinculados con el comercio de productos coloniales y la exportación de textiles alemanes a los mercados coloniales. Con sus pares hanseáticos consiguieron realizar contactos directos con las regiones productivas de Silesia, de Sajonia y Westfalia, que eran las regiones del país con mayor producción de lienzos para la época (Boldorf, 2006). En 1783 la compañía de “Urqullu & Urbieta” ya realizaba envíos de lienzos a diferentes puertos en la península española. Una muestra de

²⁴ Manuel Urqullu manifestó su interés de recibir retribución a su desinteresada labor en su carta a Floridablanca, Berlín 30.12.1786: “[...] atención al celo con que he contribuido a la prosperidad de mi nación (al mismo tiempo que he procurado adelantar mi fortuna) como al desempeño del empleo de cónsul, espero que el gobierno español, por un efecto de su justificado generoso proceder, y del amor que profesa a los vasallos que promueven la industria y el comercio, me atenderá con preferencia para todas las comisiones que penden del real servicio [...]”. Cita en Pradells Nadal (1991: 224).

²⁵ Klaus Weber afirma que en los archivos vascos es posible rastrear información desde 1780 que vinculan activamente la región con Hamburgo. Weber (2004: 256).

ello es la remesa de lienzos enviada al Monte Pío en Madrid por un total de 19.679 reales y 9 maravedíes en 1787 (Memorias de la Sociedad Económica, 1787: 243).

Juan Antonio de Urbietta y su hermano Cipriano tenían una casa comercial en el puerto de La Coruña, especializada en la venta de productos de la región y la reexportación de géneros coloniales a otros puertos europeos. Con el traslado de Juan Antonio a la ciudad de Hamburgo, la casa expandió sus actividades hacia el norte de Europa. Esta estrategia de los hermanos les permitió triangular circuitos comerciales entre Hamburgo - La Coruña/Cádiz y América.²⁶ Juan Antonio de Urbietta mantuvo una activa movilidad entre la península, las colonias americanas y el puerto hanseático. Esto demuestra que los mercaderes vascos intentaron mantener una participación directa y eficaz en todos los puntos geográficos donde tuvieron influencia comercial. Es así como se observa que, en 1785, la Casa de Contratación en Cádiz expidió una licencia de viaje a Indias al comerciante.²⁷ Se le otorgó licencia por 3 años para emprender viaje a Puerto Rico y La Habana en el Navío "San Antonio y San Patricio". En el permiso se menciona que Urbietta se encargaría de llevar géneros a las dos islas, pero no se detalla el contenido de la carga.

Juan Antonio de Urbietta se asoció, a su llegada a la ciudad de Hamburgo, con el comerciante Christophoro Brentano, de origen lombardo. Otro miembro de dicha casa comercial fue Otto Christian Gaedecheus, hijo de un renombrado comerciante azucarero de Hamburgo, que se vinculó a la sociedad del comerciante vasco en la primera década del siglo XIX. Luego de la disolución de la sociedad, Gaedecheus se independizó como corredor de seguros y en 1835 inició sus actividades como apoderado de la "Neue 8. Assecuranz-Compagnie".²⁸ El propio Otto Christian Gaedecheus escribió en sus memorias que al vincularse en 1807 a la casa "Brentano Bovara & Urbietta", ésta era la principal empresa hamburguesa con relaciones en España y sus colonias. También

²⁶ Cipriano de Urbietta fungió como naviero de 7 barcos diferentes que navegaron entre los años de 1797-1803 entre puertos vascos, portugueses y británicos. En los viajes participaron diferentes comerciantes de Hamburgo. Entre los nombres más reconocidos encontramos: Amsick, Dohrmann, Godeffroy und Roosen. Weber (2004: 258).

²⁷ Archivo General de Indias (AGI, en adelante), Contratación, 5528, N.2, R. 45. Se menciona que es originario de Bilbao, hijo de Cristóbal de Urbietta y de María Manuela de Inurreta.

²⁸ Otto Gaedecheus nació en Hamburgo en el año 1791 y murió en la misma ciudad en el año de 1856. Uno de sus hijos continuó las actividades en la compañía aseguradora luego de su muerte. Su hijo Cipriano Francisco Gaedecheus III fue un escritor reconocido en la ciudad; entre sus escritos se destacan textos históricos del puerto y la compilación de documentos sobre las actividades comerciales de su padre. Al respecto ver: Cipriano Francisco Gaedecheus III, Aus alten Familienpapieren der Familie Gaedecheus zu Hamburg, Hamburg 1921. En Archivo de Hamburgo (Staatsarchiv Hamburg), B. 1946/ 2846.

referenciaba la estrecha relación que mantuvo con Urbietta, el aprendizaje del idioma castellano y los viajes realizados a las diferentes ciudades en que la compañía tenía corresponsales, como Riga y San Petersburgo. Las memorias de Otto Christian Gaedechens, durante sus años en la firma “Brentano Bovara & Urbietta”, ofrecen al investigador información de primera mano de las actividades comerciales y de los socios de la empresa.

La demanda y provisión de lana española, como la de los productos coloniales en el puerto de Hamburgo, favoreció el establecimiento de los comerciantes vascos en el puerto hanseático. Al mismo tiempo, éstos fungieron como conectores directos con las regiones productivas silesianas a la península y los mercados coloniales. Una de las principales tácticas empresariales utilizadas por la casa comercial fue la modalidad del encargo. El encargo fue un elemento clave en la columna vertebral de la proto-industrialización y los comerciantes utilizaron la información generada a través de sus conexiones en los distantes mercados coloniales para crear nuevas oportunidades económicas. Ello conllevó a que el capital comercial mantuviera una creciente injerencia en la esfera productiva.²⁹ La firma recibía los pedidos de telas desde las colonias a través de sus corresponsales en donde se especificaban las diversas exigencias de la moda del momento. Estas solicitudes eran transmitidas a los mercaderes de las regiones productoras afincados en Hamburgo, quienes se encargaban de llevarlas a su vez a las fábricas del interior, para que la lencería se produjera según los encargos de los mercados.

La autorización del comercio con las naciones neutrales benefició, sin dudas, a las actividades de los Urbietta en Hamburgo. Desde las fuentes hamburguesas es posible identificar el aumento del tráfico entre las regiones del Norte de España con Hamburgo en la última tercera parte del siglo XVIII. Bilbao fue el puerto del norte de España con el cual Hamburgo tuvo mayores comunicaciones marítimas a finales de siglo (Pohl, 1963: 43). Éste se convirtió en un importante centro de abastecimiento para los comerciantes hamburgueses, ya que fue el puerto central de la Compañía de Caracas, manejada por comerciantes vascos. De igual manera, fue el punto de salida de la lana de Castilla y de los diferentes productos de la región de Navarra, Aragón y Castilla. Otro factor que favoreció el aumento del tráfico marítimo entre los dos puertos fueron los problemas

²⁹ Sobre las características de la proto-industria véase Riojas (2009: 116) y (2016).

ocasionados en los puertos franceses por la Revolución francesa y la baja de los intermediarios franceses, holandeses e ingleses.

Esteban Villanueva Martínez y sus conexiones con el puerto de Hamburgo entre 1800 y 1805

La coyuntura de la guerra entre Inglaterra y España no solo dejó en evidencia la incapacidad de la Corona para abastecer a sus colonias, también hizo más visibles las conexiones y la efectividad de las mismas entre sus coetáneos con mercaderes extranjeros. Otro aspecto a resaltar es el evidente poder económico adquirido por los comerciantes criollos y los españoles establecidos en América. Dicha característica se puede observar en la organización de los intercambios transatlánticos y la participación, cada vez más directa, de los americanos en las transacciones internacionales. La mayoría de estas intervenciones se han logrado reconstruir a través de documentos oficiales, debido a la escasez de fuentes personales que permitan la reconstrucción de las redes de comercio.

Sin embargo, hemos encontrado en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz un libro copiador de cartas del comerciante Plácido Villanueva Martínez.³⁰ Su análisis nos permitirá ofrecer nuevas luces sobre las redes internacionales de comerciantes hispanoamericanos. El copiador comprende las cartas comerciales escritas por este mercader de origen riojano entre los años de 1800-1805. Son más de 400 hojas que se ofrecen como una guía de sus actividades en dichos años. El principal destinatario de sus cartas y eje de la red comercial fue su hermano Esteban Villanueva, asentado como vecino y comerciante en la ciudad de Buenos Aires. Al tratarse de una fuente primaria poco frecuente, es importante observar algunas características que reúne un copiador de cartas en la Edad Moderna y sus usos para la historia. Como José María Imízcoz menciona, la ventaja del copiador es su unidad, en la cual es posible observar las acciones de los actores en la red comercial en distintas esferas que generalmente son percibidas disociadas, pero que a través de la correspondencia aparecen relacionadas entre sí (Imízcoz y Oliveri Korta, 2010: 50).

El llevar un copiador de cartas era parte de todo un uso correspondiente de las buenas formas de una firma comercial o comerciantes de la Edad Moderna. Al parecer,

³⁰ Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC, en adelante), S. 5622.

era claro que debía de llevarse un manual de cuentas, un libro mayor de cuentas, un libro para el asiento de cargazones y facturas, y un copiator de cartas (Lamikiz, 2013: 11). Xabier Lamikiz afirma que existían ordenanzas en España que establecían la forma como debía ser llevado un copiator de cartas –ya que éste podía ser presentado como elemento de prueba en pleitos legales–. En dicho documento se transcribían las epístolas idénticas a como se enviaban (Lamikiz, 2013: 13-14).

En el libro copiator de la correspondencia de Plácido de Villanueva Martínez, todas las cartas están escritas en la ciudad de Cádiz. Cada página corresponde a una carta y en otros casos, son parte de una carta más larga o corta. Es decir, se podría hablar de un promedio de 350 epístolas. La primera carta está fechada el 2 de abril de 1801, remitida a su hermano en Buenos Aires, Esteban de Villanueva Martínez. La última carta del está dirigida al mismo destinatario, el 28 de junio de 1805. La mayoría de los destinatarios eran comerciantes españoles ubicados en diferentes ciudades de la Península, en América y otros puertos europeos. También se correspondía con socios en Hamburgo, Burdeos, Lisboa y Londres. Se trata de más de 80 destinatarios en cinco años. Dentro de las cartas hay referencias a otras personas, por lo que el número de individuos relacionados con los Villanueva se duplicaría. Pero el centro de las comunicaciones fue su hermano, Esteban Villanueva Martínez, instalado en Buenos Aires, a quien dedicó casi la mitad del total de las epístolas.³¹ En Hamburgo, Villanueva Martínez se comunicaba con la firma de “Brentano Bovara & Urbieta”, Antonio Daubagna, Martín de Stockfleth y Juan Domingo de las Carreras. La lista de corresponsales es mucho más amplia. Aquí nos centraremos en señalar las que mayor relevancia tuvieron para las conexiones entre Hamburgo y Buenos Aires.

Acorde al ejemplo de esta red, consideramos importante el planteo presentado por Zacarías Moutokias, quien propone replantear el modelo sociológico de análisis de redes sociales de Mark Granovetter en relaciones del Antiguo Régimen. Modelo según el cual se identifican lazos fuertes con relaciones locales, y lazos débiles con vínculos hacia el exterior (Moutoukias, 2002: 24). En el caso de la red de Villanueva Martínez, los lazos fuertes constituían un medio para afrontar los desafíos de la distancia. Para ello,

³¹ Otros destinatarios importantes fueron: Joaquín Ramón de Larraga en Santander, José de Ugarte en Madrid, Idelfonso García en Montevideo, Antonio Merino Villanueva en Buenos Aires, Juan José de Garay en Caracas, José de Ezquiaga en Lisboa, Tomás de Carricaburu en Santiago de Chile, entre otros más. Ver AHPC, S. 5622.

cada persona incluía una especialización de funciones que ayudaba en la administración de los recursos de la red. Y, como se verá, a pesar de la diversidad de las situaciones, todas estas se inscribían en un solo mecanismo propio de mediación, en el que los favores se convertían en los principales recursos que mantenían abiertos canales de comunicación, los cuales articulaban el control espacial necesario a los negocios a gran distancia (Moutoukias, 2002: 23).

Para identificar a los principales protagonistas de la red, es importante conocer algunos detalles de la biografía de Esteban y su hermano, Plácido Villanueva Martínez. Los dos eran originarios del municipio de Nieva de Cameros en La Rioja, norte de España.³² Siendo jóvenes se establecieron en Cádiz; allí se dedicarían al comercio colonial. En el puerto andaluz iniciaron su universo social, que les ayudó en el curso de sus movilizaciones ascendentes en los negocios. Esteban llegó a ser un importante importador de productos desde la América española. Desde Cádiz, realizó diversos viajes a las Indias, con objetivos exploratorios en los mercados y para constituir nuevos contactos comerciales en las colonias. Entre sus destinos se encontraban Veracruz y Buenos Aires.³³ Al puerto de Buenos Aires viajó alrededor del año de 1770. Su hermano Plácido se encargaba de las tareas administrativas y de los despachos de mercaderías en la ausencia de su hermano en Cádiz.

En Buenos Aires inició inversiones en diferentes áreas, como la de una fábrica de cañones de bronce.³⁴ Ya para la última década del siglo XVIII, se radicó definitivamente en dicha ciudad. Su hermano Plácido, al igual que Esteban, realizó viajes a las colonias, en el especial a la región del Río de la Plata, donde mantuvo su estadía en los años en que su hermano regresó a la Península. Sus negocios en Cádiz eran los envíos de telas a América, especialmente de fabricación en las regiones proto-industriales alemanas.³⁵ Por ejemplo, en el año de 1791, Esteban despachó la fragata "La Pura y Limpia Concepción, alias La Liebre" al puerto de Montevideo a su cuenta y riesgo. La carga iba consignada a

³² Esteban Villanueva nació en Nieva de Cameros en noviembre de 1753 y murió en Buenos Aires, en octubre de 1828. Ver Cutolo (1968-1985); Roberts (1999).

³³ A Veracruz realizó un viaje a finales del año de 1786. Ver AGI, Contratación, 5530, N. 3, R.75. "Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Esteban de Villanueva, a Veracruz, 22 de noviembre de 1786.

³⁴ AGN, S. IX-12-9-3 Leg. 17, f. 113-119 Esteban Villanueva, licencia para pasar a España 1789. Cutolo, (1968-1985).

³⁵ AGI, Arribadas, 516, N°162, Juzgado de Arribadas y Alzadas de Cádiz. Expediente de información y licencia de Esteban de Villanueva, cargador, a Montevideo en la fragata La Pura y Limpia Concepción, alias La Liebre, 26 de octubre de 1791.

su hermano Plácido y llevaba: cuarenta piezas de cregüelas para abarrotos, ciento sesenta y un tercios de platillas, nueve cañones arpillados y treinta y seis dichos toscos. Los géneros sumaban el valor total de 861.880 reales de vellón.³⁶

Luego del envío del cargamento, Esteban Villanueva Martínez se trasladó de Cádiz a Buenos Aires, donde continuó sus actividades comerciales. Se destacó, de igual manera, por sus actividades políticas en el Río de la Plata. Fue miembro del cabildo de Buenos Aires; estuvo relacionado política y económicamente con Martín de Álzaga, con quien apoyó la organización de las milicias locales contra la invasión inglesa a Buenos Aires en el año de 1807. Esteban Villanueva Martínez ha sido presentado por la historiografía argentina como partidario de la causa realista, lo que al parecer le llevó a tener diversos opositores luego del quiebre revolucionario.³⁷

Se había especializado en el comercio mayorista. Los principales productos que exportaba desde Buenos Aires eran cueros y sebo; mientras que desde Europa importaba, sobre todo, telas extranjeras. Gracias a la correspondencia comercial de su hermano y a la información encontrada en el Archivo General de la Nación (AGN, de Argentina), se han podido reconstruir y examinar las redes del comerciante hasta el puerto de Hamburgo durante los años de 1801-1804, en pleno conflicto bélico entre España e Inglaterra. Este último aspecto es muy importante, ya que la observación nos permitirá indicar las estrategias utilizadas para la continuidad de los negocios transatlánticos durante los años de guerra. Asimismo, el caso sirve para evidenciar cómo se organizaron los envíos de mercancías, la función que cumplió el flujo de información comercial transatlántica y, en especial, de cómo funcionaba una red egocentrada de amplia extensión geográfica en la primera década del siglo XIX.

Plácido Villanueva Martínez cumplía la función de concentrar las comunicaciones con sus socios y apoderados en Europa. Su posición en Cádiz le ayudaba a mantener correspondencias más frecuentes, que le permitieran a él y a su hermano estar actualizados para la toma de decisiones dentro de los negocios. Por su

³⁶ AGI, Arribadas, 516, N°162, Juzgado de Arribadas y Alzadas de Cádiz. Expediente de información y licencia de Esteban de Villanueva, cargador, a Montevideo en la fragata *La Pura y Limpia Concepción*, alias *La Liebre*, 26 de octubre de 1791.

³⁷ Partidarios de la causa independentista saquearon la casa y depósitos comerciales del mercader. Luego de su muerte en 1828, su hermano Plácido siguió reclamando las deudas que el gobierno había contraído con él. En el año 1871 un tribunal local falló definitivamente en su contra. AGN, S. IX-25-3-2. Reales Ordenes Libro 39 hoja 110. Plácido Villanueva-Real Orden para que se le administre justicia.

parte, Esteban se encargaba de recibir y realizar los envíos en y desde Buenos Aires y Montevideo. De igual manera, concentraba la toma de decisiones de la vía y el destino de los productos comercializados. Otra labor que cumplía era de fungir como apoderado de sus socios y mercaderes en Lima, como fue el caso con Juan Antonio Comparet.³⁸

Un primer ejemplo a mencionar fue la organización de un envío de cueros desde Buenos Aires a Hamburgo en 1801. Las primeras referencias de la carga, las hizo Plácido Villanueva Martínez en su carta del 2 de junio de 1801 a Juan Domingo de las Carreras, en Hamburgo. En ella iniciaba con un muy cercano "Mui Sr. mio" y se refiere a la recepción de la carta de Carreras en mayo desde Lisboa, en donde al parecer estaba asentado para coordinar la llegada de mercaderías desde Buenos Aires. A su traslado y llegada de los géneros a Hamburgo, Carreras se encargaría de la venta de los cueros en el puerto hanseático. Ya en Hamburgo, el comerciante decidió trasladarse a la península dejando el negocio en manos de otros mercaderes recomendados. Al respecto Villanueva Martínez apuntaba:

[...] Las nuevas medidas q.e V. indica para mejorar el resultado de la negociación entiendo en ningun caso perjudicaria la presencia personal de V. y una vez q.e los amigos depositaron dignamente la confianza en V., no hallo razonable ningún principio q. e se separe de el hasta que se liquide; y se produzca la cuenta por usted: yo por precision devo contar con V. esperando el resultado de la benta sin introducirme a tomar parte en las medidas de V., sean quales fueren, por lo tanto escuse de molestarse en pasarme abisos, quedando a la disposición de V. las de liberaciones hasta tanto q.e se se bendan los cueros [...].³⁹

El envío de los cueros se había realizado vía Lisboa, y Juan Domingo de las Carreras se encargó de negociar la venta en Hamburgo. No hemos encontrado muchas referencias de Juan Domingo de las Carreras en el puerto hanseático, por lo que su estadía en la ciudad debió ser transitoria. Hans Pohl se refiere a la llegada de un Francisco de las Carreras al puerto de Hamburgo en 1805, como apoderado de Pedro Dubal de Buenos Aires y Juan Baudrix de Cádiz (Pohl, 1963: 271). Francisco podría ser, presumiblemente, familiar de Juan Domingo. Referencias de Juan Domingo de las Carreras se encuentran mayormente en los archivos de Buenos Aires y Montevideo en

³⁸ AGN, Comerciales, S. -IX-15-3-1 Exp. T. VIII, núm. 35, Esteban Villanueva apoderado de Juan Antonio Comparet, Lima, Pertenencias Extrañas 1804.

³⁹ AHPC, S. 5622, f. 22.

las primeras décadas del siglo XIX, participando en cargas en navíos neutrales, entre ellos varios dirigidos a Hamburgo.⁴⁰

Plácido Villanueva Martínez se encontraba insatisfecho por la actitud de Carreras en Hamburgo. Sobre la transacción de los cueros, le escribió a su hermano Esteban, el 8 de septiembre de 1801, lo siguiente:

[...] De Carreras he recibido 2 cartas en las q.e me dice estaba haciendo las diligencias para trasladar el cargamento de Lisboa pa. dicho Hamburgo en donde pensaban hacer el seguro que costaria al 11 p% y 15 si tubiese algún contratiempo en el viage, esto mismo dice q.e verificara con los nuestros, así mismo dice que de los dos mil y diez cueros según el reconocimiento que se hizo a la descarga en Lisboa, tocaron quinientos veinte y seis averiados, amas salieron a ochenta y uno, q. e no se le pudo conocer la marca y sigue diciendo que tal vez me sea preciso ausentarse de esta ciudad por atender a otros asuntos, antes que se verifique la llegada a esta he determinado dejar esta comision a los SS. Brentano Bovara y Urbietta, esta bien claro el semblante que manifiesta este negocio y q.e el tira a desprenderse, yo le he respondido q.e con ninguno debo entenderme mas q.e con el, hasta berle el fin supuesto q.e merecio la confianza de V. [...].⁴¹

Carreras, al parecer propuso dejar el negocio en manos de la casa hamburguesa "Brentano Bovara & Urbietta". A pesar de ello, Plácido Villanueva Martínez volvió a corresponderse con éste el 27 de noviembre del mismo año, sin indicar su interés de delegar en otro la venta de los géneros. En la misiva, se refiere a las pocas noticias recibidas desde Hamburgo y solicita le envíe balance de la situación del negocio de los 2.010 cueros del último cargamento.⁴² Carreras terminaría desligándose del negocio en Hamburgo. Por ello, el 10 de febrero de 1802, Plácido Villanueva Martínez se dirigiría de forma muy cordial y protocolaria a la casa "Brentano Bovara & Urbietta", a quienes les solicitaba que realizaran la venta de los cueros llegados en la fragata danesa "Dos Gibertos", conforme a las

[...] disposiciones de los interesados cuyas desiciones represento a virtud de documentos relativos, por tanto, y habiendo transcurrido nueve meses sin la menor razon de la negociación suplico a Vs. se sirvan instruirme individualmente de ella para satisfacer a los propietarios y contener toda idea que pueda entender a mi omisión [...].⁴³

⁴⁰ Juan Domingo de las Carreras aparece AGN, División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda. Legajo 137 IX-34-7-7 ("Dos Gibertos"). Real Orden 20 abril D. Miguel Cayetano Soler. Cuenta de D. Tomas de Lopategui, Don Juan Domingo de las Carreras, Juan de Urbietta. - Leg 137, exp. 3457. José María de las Carreras apoderado de su hermano Juan Domingo. Su nombre aparece como regidor en la Junta de Montevideo de 1808.

⁴¹ AHPC, S. 5622, f. 16.

⁴² AHPC, S. 5622, f. 40.

⁴³ AHPC, S. 5622, f. 63.

La casa hamburguesa se encargó de la venta de los cueros y esperaban la tasación de la mercancía, por parte del Senado hamburgués, para realizar la conclusión del negocio. Mientras tanto, Villanueva Martínez recomendaba la inversión del neto producido en la compra de lencería del país alemán. Es así como el mercader español, en misiva dirigida a la firma hamburguesa el 16 de abril de 1802, les solicitaba que invirtieran en la compra de los siguientes géneros:

[...] 200 piezas de platillas blancas, que afinen 100. Crudas que afinen también 50, rosadas por el mismo estilo y 50 piezas medias cotiés de 7/8 colores vivos o con listas rosas. Y si alcanzase para más el liquido podrán Vs. inbertir en Bretañas entre anchas contrahechas [...].⁴⁴

Les pedía que remitieran éstas en un barco a Cádiz y luego se despedía con la siguiente frase: “[...] si este pedimento sale bien puede ser no sea el ultimo que les haga [...]”.⁴⁵

Unos meses después, el 26 de octubre de 1802, Villanueva Martínez se volvió a dirigir a la casa, pidiendo revisión de la “triste cuenta” de los cueros. En la misiva se quejaba del 4% de porcentaje cobrado por comisión, ya que normalmente se “estila el 2%”.⁴⁶ El mercader acusaba el recibo de los textiles en Cádiz y solicitaba, además, entregar el saldo de la venta resultante al comerciante Martín Stockfleth en Hamburgo. La última comunicación que encontramos dirigida a la casa hamburguesa es la del 22 de febrero de 1803. En ella Plácido Villanueva Martínez se quejaba de la calidad de las platillas enviadas desde Hamburgo por la casa, la cual no correspondía con el precio de las mismas. El comerciante advertía a la empresa de la situación y consideraba la posibilidad de que ésta hubiera confiado el encargo a un tercero, porque de otra forma no entendía el envío “de semejante porquería”.⁴⁷ Hasta mediados de 1805 no encontramos más referencias de comunicaciones con la casa. No podríamos afirmar que se trató de la última transacción realizada entre las partes, pero por las dos últimas epístolas enviadas, queda claro que no fue nada beneficiosa para los españoles.

El ejemplo anterior es una muestra de cómo un comerciante poderoso de Buenos Aires se valía de sus diferentes redes internacionales para poder llevar a cabo negocios durante los difíciles años de guerra. A través de embarques hacia puertos neutrales —en este caso vía Portugal— se determinaba *in situ* hacia dónde dirigir la mercadería; la cual

⁴⁴ AHPC, S. 5622, f. 85.

⁴⁵ AHPC, S. 5622, f. 85.

⁴⁶ AHPC, S. 5622, f. 124.

⁴⁷ AHPC, S. 5622, f. 159.

terminaba siendo la plaza donde mejor se vendía el producto al momento de la llegada. En algunos casos, para el éxito de la operación se valía de un apoderado, quien se desplazaba a Europa y se encargaba de recibir y vender la carga. Todo ello bajo la supervisión corresponsal de los otros mercaderes implicados en la transacción. En la lectura de la correspondencia, se evidencia que Hamburgo resultaba la mejor opción para la venta de las mercancías que llegaban a otros puertos neutrales europeos.

Otra conexión importante de los Villanueva Martínez en Hamburgo fue con la del mercader hamburgués Martín Stockfleth. A diferencia de su relacionamiento con la casa "Brentano Bovara & Urbieta", con Stockfleth ya habían tenido vínculos en años anteriores gracias a la relación comercial que el hamburgués tenía con la casa de los hermanos Bohl en Cádiz. Stockfleth regresó al puerto hanseático, para desde allí, continuar los intercambios relacionados con el comercio Atlántico y en especial hispanoamericano. Así, se desempeñó como persona de contacto en Hamburgo para los negocios de Villanueva Martínez. A él se le remitían las ventas, y en algunos casos, se encargó de recibir el pago de los géneros. El de Stockfleth es un ejemplo de las diferentes funciones que cumplía una persona al interior de una red en la organización de los negocios. Las actuaciones estaban determinadas por las capacidades, contactos (también externos a la propia red), recursos y lugar de asentamiento. Por ejemplo, a mediados de 1801, Idelfonso García⁴⁸ y Esteban Villanueva, despacharon cueros desde Montevideo con destino a Filadelfia en el navío norteamericano "Conecticus".⁴⁹ En septiembre de ese año, Stockfleth informó a Plácido Villanueva Martínez de la venta exitosa de los cueros en el puerto norteamericano.⁵⁰ Ello demuestra la participación del hamburgués en la venta, aunque no ha sido posible rastrear en la correspondencia los detalles de su participación en dicho negocio.

Otra forma de participación de Martín Stockfleth fue la coordinación de compra de mercaderías y la organización de un cargamento de 50 toneladas a Buenos Aires, desde Hamburgo. Para ayudar en la transacción, se trasladó hasta el puerto de Hamburgo otro apoderado de los Villanueva Martínez en Europa, Antonio Daubagna. Plácido Villanueva Martínez escribía de forma constante a Daubagna. Éste se encontraba en La

⁴⁸ Su nombre aparece como comerciante registrado en Montevideo en la lista del Almanack mercantil, o guía de comerciantes para el año 1799 y 1800 (Almanack Mercantil, 1800: 506). Es conocido por la historiografía rioplatense como parte de la burguesía mercantil de la ciudad a finales de siglo XVIII.

⁴⁹ AGN, Comerciales, S. IX-15-3-1 Exp. 8, núm. 35.

⁵⁰ AHPC, S. 5622, f. 24-25.

Coruña cuando Plácido le comentó, en su misiva del 1° de mayo de 1804, su “satisfacción” por su traslado al puerto de Hamburgo para la cooperación en el envío del cargamento.⁵¹ Plácido Villanueva Martínez había conseguido el privilegio de trasladar 50 toneladas de mercadería directamente a Buenos Aires desde un puerto neutral, y tenía planeado hacerlo desde Hamburgo junto con Martín Stockfleth. La siguiente carta de Plácido Villanueva Martínez a Daubagna, refiriéndose con más detalle sobre la negociación, está fechada el 12 de marzo de 1805. En ella, le solicita la condición de que el navío debía retornar al mismo puerto. En el negocio se le promete a Daubagna un tercio del interés total. El mercader debía organizar los surtidos de la expedición junto con Martín Stockfleth, y enviarlo a consignación de Geronimo Merino Villanueva (sobrino de los Villanueva Martínez) a Buenos Aires. En la carta, Villanueva Martínez se despide no sin referirse a la situación “más triste en que V. pueda pensar, porque todo qto viene de la America es tomado por los Ingleses”; y en un tono casi de súplica, le desea a Daubagna que pueda llevar a cabo dicha transacción.⁵²

Martín Stockfleth se encargaría de asegurar el cargamento, con lo cual se llevaría un buen porcentaje de la transacción. Al parecer, por su “falta de medios”, Villanueva Martínez no contaba con todos los recursos necesarios para realizar el envío total del cargamento de las 50 toneladas. Por esta razón, se le ofreció participación a la casa “Roberto White & Hijo”, de Cádiz, y son éstos los que acordarían con el mercader hamburgués Martín Stockfleth las “buenas formas del negocio”. Para ello dicha casa comercial envió una carta a Martín Stockfleth, en la que mencionaba el plan de Daubagna:

[...] tiene una expedición en planta para Buenos Aires y desea ceder un 1/6 [...] que ba todo con arreglo y bien manejado como corresponde a una expedición semejante, en tiempo de guerra, en tal caso podrá Uv. convenirse tomar la 1/6 para nosotros previniendo a V. que D. Antonio Dabagna es sujeto de toda confianza como igualmente el de Buenos Ayres (según nos tiene asegurado el amigo Plácido Villanueva) que debe cuidar del retorno de la expedición. Quedamos a la disposición de V. sus seguros serv. Roberto White e Hijo [...].⁵³

Martín Stockfleth aceptó participar en el negocio, pero éste se retrasaba en su ejecución por la ausencia del prometido privilegio que Plácido Villanueva no consiguió hacer llegar, por lo menos hasta el 7 de junio de 1805, fecha en que dirigió su última

⁵¹ AHPC, S. 5622, f. 276.

⁵² AHPC, S. 5622, f. 397.

⁵³ AHPC, S. 5622, f. 399 - 400.

carta a Antonio Daubagna, quien continuaba en Hamburgo ejecutando otros negocios, mientras conseguía realizar el cargamento de las 50 toneladas. Villanueva Martínez le comentó en su escrito las posibilidades de seguir haciendo negocios con la ayuda del confiable hamburgués Stockfleth.⁵⁴ Aunque no son muchas las cartas dirigidas al comerciante hamburgués, las referencias a él en otras misivas y la concentración en su persona de diversas transacciones –exitosas o no– le otorgaban al mercader un papel destacado en la articulación de los negocios de Villanueva Martínez en Hamburgo. A pesar de tener un apoderado español en el puerto hanseático –Antonio Daubagna, quien se encargaría también de los despachos–, la participación de Martín Stockfleth demuestra la necesaria conexión con un comerciante local confiable para la realización de expediciones exitosas.

Por otra parte, también está la figura de Antonio Daubagna, de quien no hemos encontrado muchos datos biográficos. Al parecer era un mercader viajante que se encargaba de asuntos comerciales propios y de terceros en diferentes puertos de Europa; entre ellos, los de los Villanueva Martínez. En los cinco años que comprenden las epístolas del copiadador, las cartas remitidas a Daubagna se dirigen algunas veces a La Coruña y otras a Hamburgo. La figura del apoderado viajante ha sido poco explorada por la historiografía, en especial, por la falta de fuentes primarias que nos ofrezcan indicios de sus actividades.⁵⁵ La función de los apoderados viajantes fue vital para las conexiones directas entre Hamburgo y Buenos Aires, al igual que con otras regiones de la América colonial, ya que se ocupaban de velar por los intereses de sus corresponsales en las plazas comerciales europeas. Y, aún más importante, brindaban posibilidades de generar más negocios y mantener los vínculos comerciales de forma directa con agentes y mercaderes locales.

Daubagna cumplía estas destacadas funciones para la red comercial de los Villanueva Martínez. Ayudó a mantener la riqueza de las relaciones de larga distancia, las cuales terminaron afianzando el poder económico del eje principal de la red, Esteban Villanueva Martínez, en la ciudad de Buenos Aires. Gracias a las cartas de Plácido Villanueva Martínez es posible analizar su significativa función en la red. La primera carta remitida a Daubagna está fechada el 25 de noviembre de 1803 y figura como

⁵⁴ AHPC, S. 5622, f. 417.

⁵⁵ El trabajo de David Hancock sobre los mercaderes londinenses en el siglo XVIII ofrece un interesante acercamiento sobre las prácticas y tipos de mercaderes durante este periodo. Ver Hancock (1995).

enviada a Hamburgo.⁵⁶ Hasta el momento, no se ha podido determinar desde cuándo el comerciante se encontraba instalado en el puerto hanseático, aunque por la constante movilidad del mercader entre La Coruña y Hamburgo, se podría presumir que sus estadías eran cortas. En la epístola, Villanueva remite una carta de recomendación de su hermano Esteban para el Sr. Juan de Chapeaurouge “[...] el socio que conoció mi hermano aquí de Ignacio Urquillu que aunque esta aquí tiene su casa en ese y trabaja en mui particular por esto siendo amigo y sobre todo Español estimare dejando a V. quantas recomendaciones [...]”.⁵⁷ Al final de su carta, Villanueva vuelve a insistir en la importancia de valerse de la casa de Urquillu en cualquier caso necesario. Los Villanueva Martínez habían constituido amistad con Urquillu desde Cádiz, y con la presencia de su apoderado en Hamburgo, la importancia del contacto personal tomaba mayor relevancia.

Entre las funciones de Daubagna, se encontraban también la de despachar y recibir mercadería, enviar noticias sobre el estado financiero de otras casas comerciales, extender créditos, informar sobre los cambios en los niveles de precios de los artículos coloniales y europeos en las diferentes plazas y, sobre todo, generar nuevos contactos socio-comerciales y la reciprocidad de favores. Su labor de informante era muy apreciada por Villanueva, que en toda carta le solicitaba al mercader información de la situación comercial de la plaza. Por ejemplo, el 3 de abril de 1804 le escribe comentándole la venta desventajosa de los cueros por parte de “Brentano Bovara & Urbietta” y le pedía:

[...] de llegado a Hamburgo espero que me dara alguna idea de la situacion en que se halla aquella plaza pa. hacer negocios por si la expedicion será con escala o en derechura por que tengo proporcion de sacar de un amigo carta orden para q.e se pague la suma que yo pida [...].⁵⁸

En el país alemán, Daubagna se encargó de vender cueros y sebo, los cuales habían sido enviados directamente desde Buenos Aires por Esteban Villanueva Martínez y sus socios en el año de 1804. Las cargas habían llegado a los puertos de Tönning y Hamburgo.⁵⁹ Debido al bloqueo del río Elba por las tropas francesas, Daubagna aprovechó la salida de un barco fletado directo a Buenos Aires desde el puerto de Emden al Noroeste de Alemania, en 1805, para enviar artículos del país alemán a pedido a

⁵⁶ AHPC, S. 5622, f. 224.

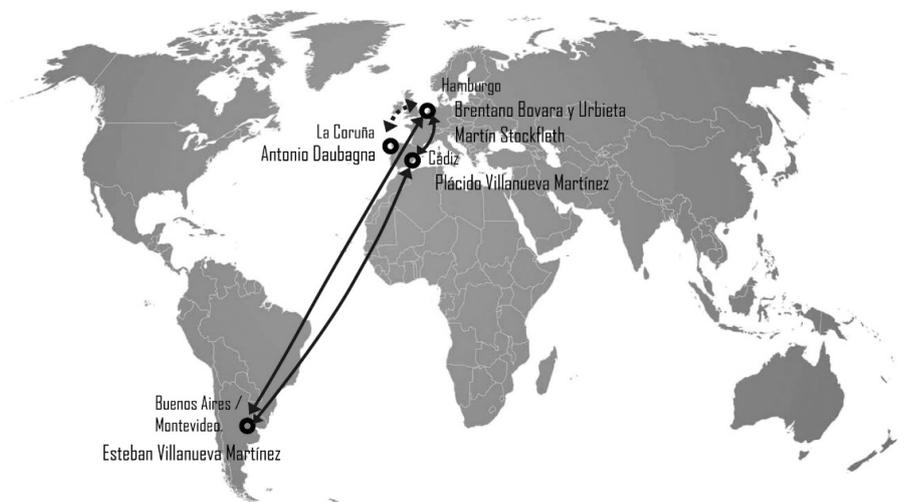
⁵⁷ AHPC, S. 5622, f. 224.

⁵⁸ AHPC, S. 5622, f. 267.

⁵⁹ AHPC, S. 5622, f. 262.

Villanueva Martínez, que se habían adquirido con el saldo de la venta de los géneros americanos.⁶⁰ Dicha estructuración espacial de los negocios, como señalaba Moutoukias, es un dinámico intercambio de ayudas y servicios, que se hace más complejo en su distancia geográfica. El análisis empírico de las actividades de la red complementa los datos cuantitativos de las aduanas, las cuales nos muestran las conexiones, pero no nos permiten observar al detalle el verdadero esfuerzo y la existencia de una gran movilidad de mercaderes hispanos y alemanes a finales del siglo XVIII y comienzo del siglo XIX.

Mapa 1 Redes de comercio de Esteban Villanueva Martínez desde Buenos Aires a Hamburgo



Fuente: Elaboración propia

Ha sido importante establecer que aquellos llamados lazos débiles en una red de negocios (relaciones con agentes en otras ciudades), se hacen fuertes según la circunstancia coyuntural y las tareas que el agente ejerce para la red en su totalidad. Esta condición se destaca principalmente en el comercio de larga distancia, porque aquel contacto lejano resulta la pieza clave de todo el éxito comercial. Dicha situación se pudo plasmar en la red comercial de Esteban Villanueva Martínez en Buenos Aires y la casa “Brentano Bovara & Urbieta: en Hamburgo. Es importante señalar que Villanueva Martínez no fue el único comerciante al que se le otorgó permiso para comerciar directamente con Hamburgo, también accedieron a estas ventajas Martín de Alzaga o Francisco Antonio Belaustegui. Es decir, existen varios ejemplos al respecto. Es por ello

⁶⁰ AHPC, S. 5622, f. 417.

que el caso analizado cobra mayor relevancia. Es nuestra tarea identificar si los patrones de comercio fueron iguales y cuáles excepcionales.

Para concluir

A través del análisis de los casos de la casa comercial hamburguesa “Brentano Bovara & Urbieta” y la red comercial del mercader porteño Esteban Villanueva Martínez pretendimos dar cuenta de la integración comercial del puerto de Hamburgo y las regiones proto-industriales centroeuropeas con la región del Río de la Plata a finales del período colonial. Gracias a la ilustración de los casos, se pudieron identificar vínculos transfronterizos tempranos con regiones con las cuales se relacionaría comercialmente a partir de la consecución de las independencias latinoamericanas. Se determinaron las estrategias empleadas por los mercaderes alemanes e hispanoamericanos en la construcción de sus relaciones y redes comerciales durante años bélicos y de tensión política. A pesar de las dificultades, los agentes del comercio lograron afianzar nuevos canales de intercambio, como también consiguieron realizar transacciones comerciales exitosas de gran envergadura y con grandes ganancias, verificándose el carácter especulativo y de muy alto riesgo distintivos del comercio colonial (Gelman, 1989: 63). El norte y el interior del territorio alemán se presentan como regiones integradas tempranamente a un circuito atlántico; integradas no sólo a través de los principales puertos del país, sino también con sus regiones proto-industriales, en especial las de Silesia, Bohemia, Westfalia y Sajonia. De igual manera las colonias hispanoamericanas, a pesar del monopolio comercial, consiguieron instaurar relaciones con estas regiones europeas de forma directa.

Asimismo se ha observado cómo los mercaderes americanos mantuvieron redes socio-económicas de larga distancia bien aceitadas, que les permitieron manejar vínculos directos con los mercados y las zonas de producción alemanas y sus puntos de conexión como el Cádiz y el puerto hanseático de Hamburgo. Los comerciantes consiguieron coordinar intercambios paralelamente con distintas plazas, para con ello diversificar los riesgos, aumentar las escalas de sus negocios y obtener mayores beneficios.

Bibliografía

[D.D.M.G.] (1800). *Almanack mercantil o guía de comerciantes para el año de 1800*. Madrid: Viuda de D. Joaquin Ibarra.

Angulo Morales, A. (2012). Bilbao, Madrid, Londres. Ganaderos, comerciantes y cambistas vascos en los mercados financieros y laneros del Atlántico. En Ocampo, J. (ed.), *Empresas y empresarios en el norte de España*. Gijón: TREA, pp. 183-210.

Aristizábal Barrios, C. (2015). *Hacer las Américas en Cádiz. Comerciantes alemanes y sus vínculos mercantiles con hispanoamericanos a fines de la época colonial*. Tesis de doctorado, Universidad de Hamburgo, Alemania.

Assadourian, C. S. y Palomeque, S. (2001). Importaciones de productos de Castilla/europeos en Córdoba, 1800-1819. En *Andes*, núm. 12, p. 265-286.

Baumgarten, F. (1937). Hamburg und die Lateinamerikanische Emanzipation (1815-1830). En Meier, H. (Ed.), *Ibero-Amerika und die Hansestädte. Die Entwicklung ihrer Wirtschaftlichen und Kulturellen Beziehungen*. Hamburgo: Ibero-Amerikanisches Institut Hamburg, pp.153-194.

Bentancur, A. (1998). *Guerras y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico (1791 - 1806)*. Montevideo: Universidad de la Rep., Fac. de Humanidades y Ciencias de la Ed. Dep. de Publ.

Bernal Rodríguez, A. (1987). Libre Comercio (1778): un primer ensayo de modelo general. En Bernal Rodríguez, A. y Fontana, J. (coords.) *El "comercio libre" entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid, Fundación Banco Exterior.

Bernecker, W. L. (1993). Las relaciones entre Europa y Latinoamérica durante el siglo XIX. Ofensivas comerciales e intereses económicos. En *Hispania*, núm. 183, pp. 177-212.

Bernecker, W. L. / Fischer, T. (1995). Deutschland und Lateinamerika im Zeitalter des Imperialismus, 1871-1914. En *Ibero-Amerikanisches Archiv*, núm. 21, T. 3/4, pp. 273-305

Bernecker, W. L. y Pietschmann, H. (eds.) (2000). *Geschichte Spaniens*. Stuttgart: Kohlhammer.

Boldorf, M. (2006). *Europäische Leinenregionen im Wandel: institutionelle Weichenstellungen in Schlesien und Irland (1750 - 1850)*. Köln: Böhlau.

Bustos Rodríguez, M. (2010). La problemática de los comerciantes de la Carrera de Indias. En Crespo Solana, A., (coord.), *Comunidades transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el mundo atlántico, 1500-1830*. Madrid: Doce Calles, pp. 29-45.

Caula, E. (2011) Configuraciones mercantiles a escala de imperio a finales del período colonial: pautas de comportamiento, circulación de recursos y experiencias. En *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, núm. 11, pp. 151-181.

Crespo Solana, A. (2010). Introducción. Aspectos para unas visiones comparativas en el estudio de las comunidades mercantiles (siglos XVI al XIX). En Crespo Solana, A., (coord.), *Comunidades transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el mundo atlántico, 1500-1830*. Madrid: Doce Calles, pp. 15-26.

Cutolo, V. (1968-1985). *Nuevo diccionario biográfico argentino*, vol. 7. Buenos Aires: Ed. Elche.

Diehl, C. (1994). Die historischen Beziehungen. En Mols, M. y Wagner, C. (eds.), *Deutschland und Lateinamerika. Geschichte, Gegenwart und Perspektiven*. Frankfurt: Vervuert, pp. 13-49.

Fisher, J. (1985). *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*. Liverpool: Centre for Latin America Studies.

Fisher, J. (1999). El comercio y el ocaso imperial: el comercio con Hispanoamérica, 1797- 1820. En Vila Vilar, E. y Kuethe, A., *Relaciones de poder y comercio colonial*. Sevilla: EEEHA, pp. 173-193.

Fontana, J. *et al.* (1987). *El Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*. Madrid: Fundación Banco Exterior.

Gallagher, J. y Robinson, R. (1970). Der Imperialismus des Freihandels. En Wehler, H-U. (eds.), *Imperialismus*. Köln-Berlin: Kiepenheuer & Witsch, pp. 183-200.

Garavaglia, J. C. (1977). El Río de la Plata en sus relaciones atlánticas: una balanza comercial (1779-1784). En *Moneda y Crédito*, núm 141, pp. 75-101.

García Baquero González, A. (1984). El comercio de Neutrales en Venezuela (1796-1802). Tópico y cambio en las actitudes políticas de las elites venezolanas. En *Revista de Indias*, vol. 44, núm. 173, pp. 237-271.

García Baquero González, A. (1998). *El libre Comercio a examen gaditano. Crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*. Cádiz: Servicio de publicaciones Universidad de Cádiz.

Gelman, J. (1989). Sobre el carácter del comercio colonial y los patrones de inversión de un gran comerciante en el Río de la Plata del Siglo XVIII. En *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, núm. 1, pp. 51-70.

Göller, J. T. (1992). *Auf der Suche nach El Dorado. Südamerika - die Geschichte eines deutschen Traums*. Bergisch Gladbach: Bastie Lübbe.

Guimerá, A. (1996). Introducción. En Guimerá, A. (ed.), *El reformismo borbónico: una visión interdisciplinar*. Madrid: Alianza, pp. 9-36.

Halperin Donghi, T. (1985). *Reforma y disolución de los imperios ibéricos 1750-1850*. Madrid: Alianza.

Hancock, D. (1995). *Citizens of the World: London Merchants and the Integration of the British Atlantic Community, 1735-1785*. Cambridge: Cambridge University Press.

Kellenbenz, H. (1996). Die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Lateinamerika bis 1871. En Kohut, K., Briesemeister, D. y Siebenmann, G. (eds.), *Deutsche in Lateinamerika – Lateinamerika in Deutschland*. Frankfurt: Vervuert, pp. 349-371.

Lamikiz, X. (2007). El impacto del "libre comercio" con América: una revisión desde la microhistoria (1778-1796). En Navarro Antolín, F. (coord.), *Orbis Incognitus, Avisos y Legajos del Nuevo Mundo*. Huelva: Universidad de Huelva, pp. 189-198.

Lamikiz, X. (2010). *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World: Spanish Merchants and their Overseas Networks*. London: Royal Historical Society.

Lamikiz, X. (2011). Transatlantic Networks and Merchant Guild Rivalry in Colonial Trade with Peru, 1729–1780: A New Interpretation. En *Hispanic American Historical Review*, Vol. 91, núm. 2, pp. 299-331.

Lamikiz, X. (2013). Normas, reglas y obligaciones en una red mercantil. Ponencia presentada en el *X Congreso de Asociación de Demografía Histórica*, Albacete, pp. 1-28.

Lindemann, M. (2006). *Liaisons Dangereuses: Sex, Law, and Diplomacy in the Age of Frederick the Great*. Baltimore: Johns Hopkins Univ. Press.

Lynch, J. (1996). El reformismo borbónico e Hispanoamérica. En Guimerá, A. (ed.), *El reformismo borbónico: una visión interdisciplinar*. Madrid: Alianza, pp. 37-60.

Malamud, C. (1985). *El comercio de neutrales en el Río de la Plata, 1805-1806*. En *Cuadernos de Historia Regional*, vol. 2, núm. 4, pp. 17-41.

Malamud, C. (1987). El comercio de Buenos Aires y sus respuestas coyunturales: el comercio de neutrales (1805-1806). En Fontana et. al., *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*. Fundación Banco Exterior: Madrid, pp. 301-314.

Martínez del Cerro González, V. (2006). *Una comunidad de comerciantes: Navarros y Vascos en Cádiz, Segunda Mitad del Siglo XVIII*. Sevilla: Consejo Económico y social de Andalucía.

Mestre, A. (1976). *Despotismo Ilustrado e Ilustración en España*. Barcelona: Editorial Ariel.

Moreno Florido, M. B. (2004). Rutas comerciales atlánticas: una aproximación inquisitorial. En *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, núm. 41, pp. 39-64.

Moutoukias, Z. (1988a). *El comercio atlántico de Buenos Aires, 1760-1796. Crecimiento y continuidad*, mimeo.

Moutoukias, Z. (1988b). *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*. Buenos Aires: Centro Ed. de América Latina.

Moutoukias, Z. (2002). Lazos débiles/lazos fuertes y la organización espacial de los negocios en Hispanoamérica colonial (Segunda mitad del siglo XVIII). En Bertrand, M. (coord.), *Configuraciones y redes de poder: Un análisis de las relaciones sociales en América Latina*. Caracas: Tropykos, pp. 15-26.

Müller, J. (20010). *Einheimische Eliten und deutsche Kaufleute in Lateinamerika (1815-1870)* En Fischer, T. (eds.), *Ausländische Unternehmen und einheimische Eliten in Lateinamerika. Historische Erfahrungen und aktuelle Tendenzen*. Frankfurt: Vervuert, pp. 49-72.

Muñoz Pérez, J. (1947). La publicación del Reglamento de comercio libre a Indias de 1778. En *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 4, pp. 615-664.

Nadal, J. (1991). Los cónsules españoles del siglo XVIII. Caracteres profesionales y vida cotidiana. En *Revista de historia moderna: Anales de la Universidad de Alicante*, núm. 10, pp. 209-262.

Ortiz de la Tabla y Ducasse, J. (1999). Comercio neutral y redes familiares a fines de la época colonial. En Vila Vilar, E. y Kuethe, A. (eds.), *Relaciones de poder y comercio*

colonial: nuevas perspectivas. Madrid: CSIC - Escuela de Estudios Hispano-Americanos (EEHA), pp. 143-172.

Pacheco Díaz, A. (2012). *Relaciones comerciales entre Hamburgo, Puerto Rico y San Thomas: 1814-1867*. Morelia: Universidad de Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

Palomeque, S. (1989). La circulación mercantil en las provincias del interior, 1800-1810. En *Anuario del IEHS*, núm. 4, pp. 131-210.

Parrón Salas, C. (1995). *De las Reformas borbónicas a la República: el Consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821*. Murcia: Imprenta de la Academia General del Aire.

Pietschmann, H. (1985). La marginación de Andalucía en el comercio transatlántico de las ciudades hanseáticas en el primer tercio del siglo XIX. Un aporte historiográfico. En Torres Ramírez, B. y Hernández Palomo, J. (Coords.). *Andalucía y América en el siglo XIX, Actas de las V Jornadas de Andalucía y América*. La Rábida: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, pp. 247-267.

Pietschmann, H. (2010). The Spanish Atlantic in an Age of Transition, 1648–1700. En *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, núm. 47, pp. 345-360.

Pohl, H. (1963). *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem Spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806*. Wiesbaden: Franz Steiner Verlag.

Punta, A. (2001). Las importaciones de Córdoba entre 1783-1800 según los registros de alcabalas. En *Andes*, núm. 12, pp. 247-266.

Roberts, C. (1999). *Las invasiones inglesas*. Buenos Aires: Ed. Emecé.

Riojas, C. (2009). El Verlagssystem y las estrategias empresariales. En *Signos Históricos*, núm. 22, julio-diciembre, pp. 110-147.

Riojas, C. (2016). *Estudios Proto-industriales: origen y legado*. México: Universidad de Guadalajara, Plaza y Valdés.

Silva, H. A. (1984). Hamburgo y el Río de la Plata: vinculaciones económicas a fines de la época colonial. En *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, núm. 21, pp. 189-209.

Sociedad Económica de Madrid (1787). *Memorias de la Sociedad Económica* (Antonio de Sancha), vol. 4. Madrid: Sociedad Económica de Madrid.

Socolow, S. (ed.) (1991). *Los mercaderes del Buenos Aires virreinal: familia y comercio*, Buenos Aires, Ediciones de la Flor.

Socolow, S. (ed.) (1996). *The Atlantic Staple Trade: An Expanding World. The European Impact on World History 1450-1800*. Aldershot: Variorum.

Thompson, G. F. (2003). *Between Hierarchies & Markets. The Logic and Limits of Network Forma of Organization*. Oxford: Oxford University Press.

Trujillo Bolio, M. (2009). *El péndulo marítimo-mercantil en el atlántico novohispano (1798-1825). Comercio libre, circuitos de intercambio, exportación e importación*. Cádiz: Universidad de Cádiz.

Villalobos, S. (1961). Contrabando francés en el Pacífico, 1700-124. En *Revista de Historia de América*, núm. 51, pp. 49-80.

Villalobos, S. (1981). *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile*. Buenos Aires: Eudeba.

Vogt, A. C. (2003). *Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert. Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas und der dänischen sowie niederländischen Antillen*. Stuttgart: Steiner.

Wasserman, S. y Faust, K. (1994). *Social Network Analysis*. Cambridge: Cambridge University Press.

Weber, K. (2004). *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680-1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cadiz und Bordeaux, Schriftenreihe zur Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, vol. 12, München, Verlag C.H. Beck.

Wiecker, N. (2012). *Der iberische Atlantikhandel: Schiffsverkehr zwischen Spanien, Portugal und Iberoamerika, 1700 – 1800*. Stuttgart: Steiner.

Comerciantes de Buenos Aires y sus redes de comercio con el norte de Alemania, 1796-1810

Resumen

El objetivo principal del artículo es presentar de forma analítica las redes mercantiles entre comerciantes porteños y hanseáticos antes de la independencia de España. Con ello se pretende indicar la amplitud de las extensiones de las redes de comercio directas a pesar del monopolio comercial de la Corona española. Así como también determinar los canales legales utilizados por los mercaderes alemanes para participar con sus textiles en los mercados coloniales españoles. La observación se realizará a través de las estrategias empleadas por los mercaderes de Buenos Aires y hanseáticos en la construcción de sus relaciones y redes socio-comerciales.

Palabras clave: Comerciantes – Redes internacionales – Proto-industria – Hamburgo – Buenos Aires – Textiles

Merchants of Buenos Aires and their Trade Networks with Northern Germany (1796-1810)

Abstract

The main objective of the article is to analyze the commercial networks between Porteños and Hanseatic traders before the independence. We expect to indicate the broadness of commercial branches with direct networks despite the Spanish Crown commercial monopoly. We also intend to determine the legal channels used by the German merchants to participate with their textile in the Spanish colonial markets. The observation process will be made through strategies used by the Porteños and Hanseatic merchants in the development of their relationships and social commercial networks.

Keywords: Merchants – International networks – Proto-industry – Hamburg – Buenos Aires – Textile