

**LA COLONIA DEL SACRAMENTO: DE ÚLTIMO ENCLAVE POBLACIONAL A
EPICENTRO DE UNA CONTRAFRONTERA EXPANSIVA**
Hernán Asdrúbal Silva

EL RÍO DE LA PLATA: LA ÚLTIMA FRONTERA

Para comprender el proceso fundamental que se genera con el establecimiento poblacional de la Colonia del Sacramento a partir de 1680 y su mantenimiento, con períodos de toma y reintegro, por casi una centuria, es menester tener en cuenta la estructuración de los territorios hispanoamericanos.

El Río de la Plata era por aquel entonces totalmente marginal y de poca envergadura en la consideración del conjunto imperial. El centro del desarrollo y de la actividad política de la América del Sur se había consolidado en Lima y, en consecuencia, la gran zona rioplatense ocupaba el rol de confín conflictivo. Era esa una región de frontera que se extendía desde el Guairá a la desembocadura del estuario y se consolidaba en el Tucumán como contrafuerte del Alto Perú. Al este se levantaba una barrera formal, permeable y movable, que debía, al menos teóricamente, contener el avance expansivo de Portugal. Allí se encontraba también la boca de salida y entrada natural para los vínculos atlánticos de la Hispanoamérica austral, encarnada básicamente en el puerto de Buenos Aires.

Era una frontera pobre y empobrecida. Pobre por sus condiciones naturales, cuyas potencialidades aún estaban por desarrollarse. Empobrecida por las limitaciones a las que sucesivamente estuvo sometida para comerciar. Así, mientras que los pobladores, junto a las autoridades hispanas, debían velar por el mantenimiento de la soberanía frente al

vecino lusitano y a su socio inglés, tuvieron la necesidad de elevar permanentes reclamaciones para facilitar un comercio, cuyo cercenamiento, según su visión, era a todas luces injusto.

La situación estratégica de Buenos Aires, tanto desde el punto de vista político como económico era indudable. A título de ejemplo, señalamos que en 1579, el Tesorero Hernando de Montalvo mostraba la intencionalidad e importancia de la instalación en Buenos Aires; haciendo hincapié en los servicios que podría prestar como puerto a las provincias del Perú, de Tucumán y Río de la Plata.ⁱ Así, aún antes del repoblamiento bonaerense ya existía una voluntad concreta por estrechar los lazos económicos con el exterior, particularmente con las costas brasileñas. Situación que se hace explícita al poco tiempo de revitalizar el enclave porteño. En su relación de 1582, Pedro Sotelo de Narvaes sostiene que: "Por este Río de la Plata y pueblo que está en Buenos Aires, los vecinos de Tucumán tenían determinación de abrir trato al Brasil..."ⁱⁱ Por su parte, un portugués de la época indicaba con claridad que: "Hace cinco años, los españoles han repoblado Buenos Aires en el margen S. del río para poder comerciar con el Brasil..."ⁱⁱⁱ De tal forma, Buenos Aires tendió a convertirse, desde el mismo momento en que el obispo de Tucumán Victoria, abriera el comercio brasileño-rioplatense (1585), en un punto de escala, almacenaje y recambio entre los medios de transporte marítimos y terrestres.

La iniciativa del obispo será continuada por mercaderes del Alto Perú, vecinos y residentes de Santiago del Estero y Córdoba y enlazará con la corriente portuguesa, que encausa sus transacciones a través del comercio legal y del contrabando.^{iv}

El movimiento comercial que tuvo a Buenos Aires como trampolín, a la vez que motivó euforia en algunos sectores que se veían favorecidos, pronto comenzó a despertar suspicacias tanto en quienes veían afectados sus intereses mercantiles, como los que señalaban al movimiento marítimo bonaerense como una desviación en los lineamientos políticos, económicos y estratégicos marcados por la Corona. De allí que, desde entonces, los escritos a la Península sean reiterativos, sumándose argumentos y denuncias

provenientes, al igual, de los propulsores del tráfico porteño y de los detractores. A fines de 1586 oficiales reales de Santiago del Estero pedían la apertura del Río de la Plata, sin impedir que los comerciantes trajesen mercaderías del Brasil.^v Interés que se centraba también en el vínculo con España, ya que esta ruta se mostraba mejor que la de Nombre de Dios. Actitud que, como ya lo habían expresado en 1579, tendía a impugnar el sometimiento a la férrea estructura comercial del Istmo.^{vi}

Si bien exceden los objetivos del presente trabajo, es interesante hacer referencia a algunas actitudes asumidas en las primeras épocas de la repoblada Buenos Aires. Una de las posiciones pioneras en de impugnación fue sustentada por el fiscal de la Audiencia de Charcas en 1588, señalando al Rey que en las provincias rioplatenses se había abierto una nueva navegación con el Brasil y que, de no cerrarse ese puerto, se habría de llenar el Perú de portugueses y otros extranjeros. Según observaba "cada día vienen navíos de portugueses con negros y mercaderías y vendrán de Flandes, Francia e Inglaterra..."^{vii}

Recordemos que por aquel entonces se hallaba presente la compleja cuestión de "la unión de las dos coronas", vinculada al concepto patrimonial del Estado, y que la presencia portuguesa era cada vez más abierta, no solo en el Río de la Plata, sino también en otras posesiones españolas. Lusitanos, con el pretexto de arribada en el camino del Brasil comerciaban con Caracas, Provincia de Tierra Firme e Isla Margarita.

Al tráfico de productos y metálico con la colonia lusitana del norte se sumaba el ingreso de personas, por lo que en 1590 el gobernador de Tucumán Ramírez de Velasco solicitaba a la Corona que se prohibiese el desembarco de pasajeros en Buenos Aires, determinando su retorno al Brasil; debiendo ser castigados los maestros de los navíos que los condujeran.^{viii} Posición con la que concordaría el Virrey del Perú quién, con fecha 23 de diciembre de 1593, prohibía la introducción de personas y mercaderías por el puerto de Buenos Aires, fundamentándose en una comunicación a Felipe II de abril del año siguiente y reafirmada por un acuerdo de oficiales reales y oidores, presididos por el corregidor de Potosí.^{ix}

El año de 1594 fue sin duda el de las definiciones gubernamentales. A las presiones de los beneficiarios directos del sistema en la América del Sur, los comerciantes limeños,

con sus vínculos corporativos con los sevillanos, se agregaban dos cuestiones que conmocionaban al reino y se convertían en necesidades objetivas: 1) Evitar la riada de metálico, básicamente plata que, pasando por el eje Buenos Aires-puertos brasileños, terminaba en los centros financieros europeos.^x 2) controlar el ingreso de mercaderías pues, muchas de las introducidas, eran producidas por los competidores, cuando no enemigos, de España. De allí que por una Real Cédula del 28 de enero de aquel año, se consolidara el monopolio comercial al prohibirse la entrada por el Río de la Plata de efectos provenientes de cualquier región perteneciente a la Corona de Portugal, sin que los productos fuesen embarcados en Sevilla.^{xi}

En aquel momento se institucionalizaba, desde el máximo nivel del Estado, el mito del rompimiento de relaciones económicas entre el Río de la Plata y el Brasil, que, con algunas variantes, seguiría vigente hasta finales del siglo XVIII.^{xii} . Quedaba asimismo formalizado el relegamiento del área rioplatense en materia mercantil y se determinaban medidas tendientes a evitar que se vulnerara el paso por las regiones australes, tal como la instalación de la Aduana de Córdoba en 1623 (trasladada en 1702-1703 a Jujuy, con el objeto de lograr una mayor eficiencia al cerrojo que debía cortar el camino del Alto Perú).

No obstante, en medio de restricciones, permisos legales o solapados y prohibiciones, los portugueses estuvieron presentes. Vinieron comerciantes y marinos, generándose un movimiento de mercaderías y gentes que, encauzándose por las rutas interiores, entraron en vinculación con las diversas poblaciones que nutrían el camino hacia la plata altoperuana.

Junto con el tráfico, tal como se indicaba en enero del 94, se intentó controlar el movimiento de personas, por lo que, en noviembre de 1595, en el Pardo, se expedía una nueva Real Cedula, por la que se ordenaba al gobernador del Río de la Plata, que no permitiera pasar extranjeros al Perú, ni a otra parte. Prohibición que alcanzaba a los naturales que no tuvieran licencia real.

LA NUEVA FRONTERA FORMAL Y LA CONTRAFRONTERA EXPANSIVA

Por supuesto que, desde una perspectiva eminentemente zonal y fuera del contexto histórico que enmarca las actitudes gubernamentales de los siglos XVI y XVII, aquellas medidas aparecían como irracionales; justamente por partir o tener el aval de autoridades, cuya responsabilidad era planificar políticas destinadas al desarrollo integral de los dominios hispanos. Sin embargo, es menester tener en cuenta que resultaban la respuesta coherente a la definición del desarrollo de la estructura imperial y a la aplicación de las corrientes de pensamiento económico, que priorizaban la ruta del istmo y su continuación por el Pacífico hasta el Callao. Así como en el terreno político-administrativo se había dispuesto consolidar la ocupación sobre la base del Incario, en el económico las actividades comerciales y navieras basaban su estructura en la constitución del régimen de flotas y en medidas acordes con las políticas mercantilistas en boga. Situación que se manifiesta incluso en la Recopilación de Leyes de Indias, al tratarse de evitar el "perjuicio del comercio de Sevilla" (Ley I) y mantener las estructuras que manejaban los intereses intermediarios de Portobelo y Lima.

En tal contexto debemos considerar la trascendencia, dentro del área de dominación hispana, de la instalación de la Colonia del Sacramento. Es suficiente observar la ubicación geográfica del río de la Plata y vincularla con la estructura comercial montada para el tráfico con América, para comprender el grado de marginalidad a que estuvo sometida la región hasta entrado el siglo XVIII. Marginalidad que, como hemos señalado, fue sustentada sustentada sobre la base de dos pilares fundamentales en la organización del Imperio Hispánico: 1) el acentuado desarrollo de los resortes económicos ajustados al mercantilismo y 2) el desenvolvimiento que, desde el siglo XVI, se impone a la organización político-administrativa.

Si al poco tiempo de repoblarse, la modesta Buenos Aires, pudo convertirse en centro de un interesante tráfico marítimo con el Brasil, al poblarse la Colonia del Sacramento se generará un eje de vinculación hispano-portuguesa que incidirá, por una centuria, no sólo en la economía y política regional, sino en las más altas determinaciones de las potencias.

Con la instalación del enclave lusitano en 1680, Portugal establecía una relación

fronteriza en los confines de los territorios efectivamente ocupados en el este, ya que Buenos Aires y sus alrededores, más allá de las ambiciones y derechos de la Corona Española con respecto a los territorios patagónicos, constituía el último bastión austral. Dejando atrás los limitados espacios otorgados luego del tratado de Tordesillas, los lusitanos estaban instalados en la margen oriental del Plata. Sucesivas tomas y devoluciones, junto a acciones armadas y negociaciones, mantuvieron la preocupación hispana en torno al ejercicio de la soberanía sobre territorios cada vez más menguados. Sin embargo, más allá del corrimiento fronterizo y la necesidad de delimitaciones formales entre las posesiones de los dos reinos ibéricos, se consolidó una contrafrontera interior, de corte eminentemente económico, que llegaba hasta el corazón del Alto Perú y prácticamente iba de océano a océano.

A este marco de penetración, expandido al compás de las mulas y las carretas que complementaban las rutas fluviales y marítimas de la Colonia del Sacramento, lo he denominado **contrafrontera**, con un *cuádruple* objetivo:

El *primero*, tendiente a marcar la diferencia con la preocupación por las fronteras ocupacionales, que dieron pie a las famosas comisiones de límites.

El *segundo*, vinculado al reconocimiento de la trascendencia de la Colonia del Sacramento en el desenvolvimiento de los procesos históricos del cono sur de América. Aquel pequeño enclave poblacional y defensivo, al convertirse en epicentro de un vasto movimiento económico, lleva la presencia efectiva de los intereses económicos de Portugal y sus aliados hasta las profundidades del Imperio Hispánico, afectando no sólo el orden económico, sino también el político y social.

El *tercero*, destinado a señalar que, por sobre la cuestión de la soberanía y defensa de la territorialidad, no puesta en duda por los españoles residentes, esos mismos españoles se convirtieron en partícipes necesarios para que la nueva frontera económica pudiera expandirse.

El *cuarto*, dirigido a mostrar que ya por necesidad, ya por interés, frente a la frontera generada por las políticas peninsulares, las teorías económicas mercantilistas y las leyes, que mantuvieron las restricciones para el comercio rioplatense hasta finales del siglo XVIII, los habitantes, en convivencia con los competidores de su Reino, dieron pie para la

respuesta: la constitución de la contrafrontera de la realidad económico-social rioplatense, la contrafrontera de la antilegalidad, la contrafrontera del contrabando y el fraude.

Así, sobre la base del análisis de los procesos conducentes a la instalación, desarrollo y mantenimiento de esta contrafrontera, podemos comprender y valorizar la presencia de la Colonia del Sacramento, no sólo como un bastión del contrabando. Si bien no son alejados de la realidad los conceptos de John Lynch, cuando señala que "lo que Jamaica significaba para el Caribe el Sacramento significaba para el Río de la Plata"^{xiii}, es menester comprender como, sobre la base de la Colonia, se genera todo un espacio de interrelación con incidencia en ámbitos tan diversos como los relacionados a las más altas determinaciones de los Estados o al de las mentalidades de una población permeable a la ilegalidad.

FUNCIONES Y FUNCIONALIDADES DE LA CONTRAFRONTERA

Hemos visto los objetivos planteados en la definición de lo que he denominado contrafrontera. Ahora debemos ocuparnos de los sectores que la hacen realidad, con sus roles, planes, necesidades e intereses, favorables o contrarios a la misma.

"La Colonia del Sacramento –dice el conde de Campomanes en 1762- es un establecimiento sobre la margen oriental del río de la Plata que facilita su despacho para toda la Gobernación de Buenos Aires, Provincias que de ella depende, Chile y Perú sus confinantes.

Estado reducido el vecindario de esta Colonia a 500 vecinos ¿cómo es posible consumirse la Colonia catorce navíos de géneros que han sólido entrar de una vez en ella? Pero los matuteros españoles que hacen el contrabando se valen de este almacén para el comercio e internación de los mismos géneros tierra adentro, a las referidas Provincias, por hallar allí géneros más prontos y más baratos..."

He aprovechado esta descripción, incluso un tanto limitada, de Pedro Rodríguez Campomanes, hombre de Estado y publicista ilustrado, para mostrar la visión que se tenía desde la Península sobre la ola expansiva que, partiendo de la Colonia, se extendía por

gran parte de la América del Sur.

España no desconocía esta situación, pero la nueva monarquía, abrumada por conflictos e intentos por revitalizar el alicaído Imperio, si bien tuvo la rapidez necesaria para tratar de contrarrestar los efectos de la acción portuguesa (demostrada en las diversas tomas de la Colonia del Sacramento), no contó ni con la convicción ni con la fuerza para cambiar, en casi una centuria, un panorama regional cada vez más preocupante. No obstante, junto a la crisis del sistema de flotas, una serie de factores coadyuvarán a transformar posición relativa que el Río de la Plata ocupaba en el orden internacional. La revalorización de la ruta del Cabo de Hornos, la paulatina expansión ganadera rioplatense y la explotación de las riquezas ictícolas del Atlántico Sur, entre otros, sin olvidar el permanente interés por las riquezas metalíferas altoperuanas), se constituyeron en elementos de atracción no solo para los españoles, sino también para los extranjeros, haciendo dirigir las miradas hacia las regiones del Cono Sur de América.

Ahora bien, para explicar funciones y funcionalidades de la contrafrontera, debemos observar la participación de los sectores actuantes, teniendo en cuenta a los dos Estados que, al menos formalmente, aparecen como actuantes básicos: Portugal y España.

Portugal:

Comenzaremos por Portugal por ser la potencia expansiva, la dinamizadora del proceso que nos ocupa, teniendo en cuenta, por un lado, que al hablar de la nación portuguesa nos referiremos tanto a los niveles oficiales del Estado, como a los particulares y que, por otro, no podemos analizar su actuar sin la necesaria consideración de la acción oficial y privada de Gran Bretaña.

Como hemos visto, desde 1680, la Colonia del Sacramento se convertía en epicentro de la contrafrontera que se genera sobre los territorios hispanos. Si bien desde los albores de la ocupación el Portugal brasileño estuvo en contacto directo con el área rioplatense, con la instalación de la Colonia se determinó un punto fijo de irradiación que, pese a las repetidas tomas y reintegros, se mantiene como enclave motor a lo largo de casi una centuria.

Así, ubicada frente a Buenos Aires, en una zona donde las autoridades españolas no podían -o no querían- ejercer patrullajes permanentes y efectivos, la Colonia se constituyó desde su fundación, en un gran almacén destinado al comercio ilegal, en complementación con el tradicional aliado británico. La puerta portuguesa era adecuada para la introducción de artículos propios y ajenos. Tal el caso de productos de la tierra y esclavatura, a lo que se sumaban las manufacturas británicas y otras que en calidad de intermediarios, traficaban los ingleses desde las más diversas partes del mundo; todo esto sin olvidar las extracciones de efectos rioplatenses.^{xiv}

Como contrapartida de las introducciones ilegales, a la salida de metales, se sumaban importantes cargas de cueros, provenientes tanto de la Colonia del Sacramento, como de las extracciones que por tierra se hacían a las posesiones sureñas de Portugal. Ya en enero de 1694 el maestro de campo Francisco Naper, gobernador del enclave, comunicaba al rey de Portugal la importancia de los ganados de la región, que nunca podrían extinguirse. Por entonces salían embarcados 6.000 cueros que rendían a la Real Hacienda en Río de Janeiro 2.600 cruzados. Tales faenas se realizaban con solo 14 hombres, por lo que con bastantes caballos y carros podrían lograrse entre 20.000 y 25.000 cueros anuales.^{xv} En 1695 se exportaban desde Río de Janeiro a Lisboa cueros de procedencia rioplatense (5.000) y documentación de 1697 señala que por la ruta Colonia-Río-Lisboa transitaban anualmente entre cuatro y cinco mil cueros que redituaban de nueve a diez mil cruzados. Datos del periodo 1726-1734 hablan de una exportación que variaba entre los 400.000 y 500.000 cueros, en su mayor parte provenientes de territorio español, cifras que parecen exageradas a Corcino Medeiros dos Santos, dado que en 1755 las exportaciones de Río para Lisboa fueron de 41.516 unidades.^{xvi} En definitiva, por sobre

estas diferencias, sabemos que conjuntamente con el metálico, los productos de la ganadería fueron ocupando un lugar importante en el tráfico con Brasil y por su intermedio, con Europa.)

Sin duda la ilicitud fue el signo de estos tiempos regionales que, llevados adelante por propios y ajenos, queda como una marca indeleble el vasto ámbito de actuación.; pudiendo considerarse incluso como uno de los eslabones interpretativos de la permisividad y corrupción que ha tenido permanencia a lo largo de la historia argentina. Base del contrabando expansivo para la nueva contrafrontera, fue también sede del intercambio ilícito propio, ya que los mismos lusitanos que de la Colonia, se ocuparon en más de una oportunidad de burlar los controles establecidos por su Soberano, descargando mercaderías en zonas cercanas a la misma, retribuyendo contrabando con contrabando.

Política y estrategia luso-británica

Gran Bretaña, a pesar de que en las posesiones portuguesas regían restricciones similares a las de las colonias españolas, estaba en perfectas condiciones para actuar desde el Brasil, a partir del tratado de Cronwell de 1654 y particularmente del tratado de comercio negociado por lord Methuen en 1703. aunque sus lazos eran más antiguos. Como señala, Braz A. A. Brancato, :*"Si nos propusiéramos buscar, a lo largo de la historia lusitana, el comienzo de las relaciones de cooperación con Inglaterra, nos veríamos llevados al origen mismo de Portugal como Estado, ya que la conquista de Lisboa (1147) por Dn.Afonso Henriques, primer rey de Portugal, contó con la colaboración de ingleses"*^{xvii}

No es momento para analizar los cambios de manos de la Colonia ni de la muchas veces complaciente actitud de España, como la manifestada ya en el Tratado Provisional de 1681. Sin embargo, debemos señalar algunos elementos que se nutren de las fundamentales determinaciones del Tratado de Utrech.

La importancia creciente del señalado movimiento económico y el peligro de una extensión del dominio portugués en la Banda Oriental, que les proporcionaría el control de la entrada y salida de las provincias españolas, sumado a las presiones ejercidas por los

bandeirantes paulistas en dirección al sur y el oeste, alarmaron a las autoridades hispanas. Con tal motivo, el entonces Gobernador de Buenos Aires, Alonso Juan de Valdés e Inclán llevó a cabo en 1705 una expedición punitiva contra los lusitanos, con lo que la Colonia pasó nuevamente a poder de la Corona española.

En realidad no sería nada más que un nuevo cambio de manos, en momentos de conflicto por la sucesión Española., porque aquel era a todas luces un enclave apetecido y apetecible para las políticas y estrategias luso-británicas. De allí que aquel establecimiento permanentemente aparezca en la mesa de negociaciones con peso propio y en relación con otras medidas colaterales que favorecerían a las potencias competidoras de España.^{xviii}

No hay duda de que la fuerza del patrocinio británico determinó la restitución de la Colonia del Sacramento con las consecuencias geopolíticas y económicas del caso.

Las resultantes de Utrecht en el ámbito rioplatense podrían considerarse casi suicidas para la actividad española en la zona, ya que ponían en manos de los potenciales enemigos, resortes que abarcaban el más amplio espectro de posibilidades de intervención en los asuntos regionales.

Es cierto de que España trató de resguardarse en la letra, pero las ambiciones y planes luso-británicos estaban más allá de la misma. Por el Art. 6º, se establecía una condición taxativa a todas luces inviable: "S.M. Portuguesa se obliga a no consentir que cualquier otra Nación de Europa que no sea la Portuguesa pueda establecerse, ni comerciar en dicha Colonia, directa ni indirectamente por cualquier pretexto que fuere; y mucho menos dar la mano o asistencia a cualquier Nación extranjera para que pueda introducir comercio alguno en los dominios que pertenecen a la Corona de España; lo que también está prohibido a los mismos vasallos de S. M. Portuguesa"^{xix}

En el caso de la Colonia del Sacramento, poco importaban ya los sacrificios hechos al servicio de las dos recuperaciones por parte de los hispanoamericanos. El padre Cattáneo, al escribir a su hermano desde Buenos Aires en 1729, le diría al respecto: "Los españoles ayudados de nuestros indios tiempo atrás los han arrojado de esta Colonia dos veces, pero después, por suma condescendencia el rey de España la restituyó a los

portugueses, que para no perderla de nuevo la han fortificado muy bien."^{xx} Siete meses había subsistido el primer enclave, 22 años el segundo y ahora una larga etapa se abría para los lusitanos que no limitaron sus intenciones expansionistas al mero levantamiento de un enclave militar.

Además, recordemos que también por Utrech, los ingleses habían logrado una cabeza de playa en Buenos Aires para la trata negra que complementó la ilegalidad generada y dinamizada desde la Colonia.

El Conde de Campomanes, alarmado, decía en 1762: "dejase al juicio de los que saben el estado de la Colonia si la Nación Portuguesa ha cumplido de buena fe de lo estipulado, siendo la tal Colonia un almacén por donde la Nación Inglesa interna anualmente tanto número de mercancías..."^{xxi}

Los datos son muchos y, aunque con variables, contundentes. En 1722, hasta el mes de octubre, habían entrado 11 navíos, en febrero de 1726 se cargaban 10 barcos con 40.000 cueros¹⁸ y el mismo padre Cattáneo indicaba que "...cuando nosotros llegamos a Buenos Aires [1729], nuestros comerciantes tuvieron la triste noticia de que se encontraban actualmente en la Colonia 20 buques ingleses, portugueses y franceses."¹⁹

Tras los lusitanos aparecieron los intereses económicos británicos, actuando por sí, o por intermedio de los súbditos de Su Majestad Fidelísima. Sin embargo, es interesante señalar que, aunque por obligación o necesidad los ingleses estuvieron presentes en los puertos brasileños, aquella presencia no necesariamente fue vista con buenos ojos por las autoridades y los particulares portugueses.

En 1728 Britto Rocha, representante comercial en la Colonia se quejaba de la asidua visita de navíos británicos. "Mis señores -dice a sus representados-, como los navíos ingleses, continuarán y continúan obstruyendo el negocio sin desahogo ninguno, no nos ha sido posible vender cosa alguna de las haciendas que aquí están, pertenecientes a cualquier cargamento y como todavía aquí se encuentran dos impidiéndonos el comercio con la largueza que les parece, así continuaremos estancados hasta cuando Dios quiera o que a V.M. le sirva de advertencia para determinar lo que le parezca acertado, quedando siempre en la certeza de que mientras los ingleses aquí andasen no venderá nada en esta plaza de

manera alguna, siendo esto cuanto podemos decir..."^{xxii}

La política agresiva del comercio inglés no tenía límites, afectando, como vemos, a sus mismos aliados. Incluso ejercieron el contrabando en el Brasil, por lo que su virrey, el Marqués de Lavradío, el 11 de septiembre de 1770 se quejaba del comercio ilegal que en gran escala fomentaban súbditos de sus tradicionales amigos, al mismo tiempo que comunicaba a la Corte de Portugal que había logrado cortarlo en Río de Janeiro.

La forma de operar de los ingleses bajo el escudo lusitano, según lo relata el cónsul del Reino Unido al embajador de su propio país en la Corte de Lisboa era el siguiente: El trato era "mantenido y estimulado por la baratura con que se suplía a los españoles de mercaderías inglesas enviadas desde Lisboa en las flotas de Río de Janeiro y desde ahí transportadas por mar a la nueva Colonia del Sacramento, donde concurrían los españoles a comprar dichas mercaderías que eran pagadas en metálico que se retornaba a Lisboa en la flota de Río, la mayor parte de la cual, puede decirse entraba en Inglaterra."^{xxiii} Como se indica en el informe, este comercio ilícito fue importantísimo y, a título de ejemplo, digamos que en 1761 los retornos de la Colonia del Sacramento sumaron 4.000.000 de cruzados plata. Además, una nueva guerra había llevado a retomar la Colonia y al apresamiento en 1762 de 17 embarcaciones repletas de manufacturas inglesas.

España y el ámbito rioplatense.

Para comprender el rápido desarrollo del complejo tráfico desde la Colonia y la condición de estabilidad –pese a las etapas de ocupación– que adquiere la nueva frontera, es menester tener en cuenta los ya referidos antecedentes. Recordemos que la actitud condescendiente de la metrópoli hispana con respecto a los portugueses venía de muy lejos y se vinculó a la particular situación creada con motivo de la integración de las dos Coronas y, aunque se tomaron medidas como la que disponía la expulsión de los lusitanos en 1602, las mismas no llegaron a afectar su presencia. Pronto, el comercio clandestino con los portugueses fue intenso y, como consecuencia de ello, aquella plaza de reciente creación comenzó a preocupar a quienes vislumbraban sus potencialidades como adecuada salida

hacia el Atlántico. La acción del tráfico bonaerense-tucumano se hizo sentir en el Alto Perú. Sus ecos se trasladaron a Lima, donde los comerciantes locales sintieron el impacto, y voces de diverso origen -entre las que no faltaron las sevillanas, dueñas de las rutas- se alzaron para solicitar la implantación de medidas restrictivas. Además de cuestiones relacionadas con las mercaderías y la extracción de metálico, se señalaban otros dos problemas que, si bien tenían raigambre económica, entrañaban un profundo contenido político: 1) la venalidad de los gobernantes y la 2) presencia de extranjeros. Aspectos estos que no dejarán de tener vigencia a lo largo de todo el período colonial. También en 1599 el virrey del Perú, celoso defensor de los intereses limeños, informaba que "por ser aquella entrada tan remota y los ministros que Vuestra Majestad allí tiene...no tan expertos y vigilantes como convendría...juzgo por ocasionado aquel paso a grandes fraudes así para meter mucha hacienda sin cuenta ni razón, como para desaguarse por allí gran parte de la plata de Potosí y, aunque este es un gran inconveniente, no lo es menos haber entrado a título de este asiento gran suma de portugueses del Brasil, gente suelta, inquieta y muy sospechosa...", por lo que pedía "cerrar aquel paso totalmente".^{xxiv} Señalemos que, entre limitaciones para el comercio y autorizaciones como la de 1602, primera que permitía a Buenos Aires comerciar con el Brasil, Guinea y "otras islas circunvecinas", aunque con carácter restrictivo y temporario, se fue consolidando el tráfico legal e ilegal. Como retorno, a las embarcaciones negreras se les permitía extraer 2.000 fanegas de harina, 500 quintales de cecina y 500 arrobas de sebo (exportación en seis años).^{xxv} Los intereses en juego fueron muy grandes y se manifestaron en una penetración cada vez mayor del tráfico lusitano, que se fue asentando a través de contratos con españoles.^{xxvi} Ceferino Garzón Maceda, que estudia el problema para la región de Tucumán y particularmente de Córdoba, indica la existencia de "mercaderes residentes" y de la formación de "compañías" y "conciertos".^{xxvii} Incluso, muchos son los portugueses que se registraron habitando en Tucumán, algunos con capitales de importancia que, como señala Binayán Carmona, estaban radicados principalmente en Córdoba, así como en Talavera y Jujuy, en la ruta hacia Charcas.^{xxviii} Asimismo se instalaron en Buenos Aires, adquiriendo solares y ocupando tierras, lo que les dio cierta estabilidad.

A las condiciones otorgadas por la marginalidad del Río de la Plata, con necesidades de aprovisionamiento, permeabilidad en las vastas fronteras y proclividad a aceptar el tráfico ilícito, se fue sumando el hecho de tener que soportar una mayor competencia por los espacios coloniales y la presión de otras potencias en el terreno comercial. Dentro de este contexto tenemos tendremos que analizar tanto la actitud de las máximas autoridades peninsulares, como la de las delegadas y de la población.

Con respecto a la Corona Hispana es curioso que la presencia de los portugueses en la Colonia del Sacramento, en lugar de ser un incentivo para el cambio y la liberación en materia comercial, fuera –al menos en los papeles- un verdadero freno. Es cierto que se tomaron medidas punitivas, pero el verdadero germen, el de la ocupación de los espacios con un propósito eminentemente económico, no fue resuelto.

Más aún, parecería como que la Colonia fue un peso muerto que ataba las manos a los reyes que, por entonces, aparecían como adalides de la transición hacia posiciones aperturistas. Por ello podemos considerar sino falsa, inmediateista la fundamentación dada por la Corona, en febrero de 1778, para decidir la apertura portuaria. Por supuesto que para aquel momento tenía que ser claro que con "la desaparición de la Colonia del Sacramento sobre el Río de la Plata ha faltado la causa principal que motivó la prohibición de hacer el comercio de estos Reinos a los del Perú por la Provincia de Buenos Aires" [y que, como consecuencia de ello] era lógico "ampliar la concesión del comercio libre contenido en mi Real Decreto de 16 de octubre de 1765..."^{xxix}

Es notable que el rey empleara en 1778, las mismas palabras que el primer virrey del Río de la Plata, había utilizado en una carta fechada con mucha anterioridad a la creación del virreinato. En noviembre de 1762, Cevallos, a la sazón gobernador de Buenos Aires, le planteaba su pensamiento progresista a Julián de Arriaga. Según sus conceptos: "Habiendo cesado [en aquel momento] con la toma de esta Plaza [Colonia del Sacramento], el único impedimento que había para establecer en Buenos Aires un comercio floreciente, y de grande utilidad para el bien universal del Reino...", podrían ser enviados al Río de la Plata cuantos navíos se quisiera. Así, a través de la inundación de

mercaderías provenientes de España, podría evitarse el contrabando.^{xxx} Tales expresiones muestran la importancia que se otorgaba por entonces a la Colonia del Sacramento en el conjunto de las actividades mercantiles rioplatenses. Aparentemente, desaparecido el impedimento para que aquellas zonas del imperio tuvieran un movimiento comercial y naviero fluido y estable, podía favorecerse a la región con la apertura portuaria. Sin embargo, la reposición del enclave a Su Majestad Fidelísima frustraría una vez más las aspiraciones regionales.

Hasta la creación del Virreinato del río de la Plata en 1776, ni con las tomas ni con los intentos de sitio se consiguió objetivo alguno. “La colonia – decía el Conde de Campomanes- de suyo nada produce, ni aún víveres para los habitantes; de suerte que nada puede dar de sus cosechas. Tampoco hay en ella, manufacturas, ni pesca, ni otra industria que le sean propias. El contrabando es pues el único partido que le queda, y ese es el que hace con tanto beneficio para el Brasil.” Agregando más adelante: “Lo cierto es que la Colonia, aunque bloqueada por tierra de los españoles, tiene la entrada del mar franca, y se halla en estado de hacerse respetar de los españoles por las embarcaciones armadas que mantiene en el río. Mediante esta fuerza de mar y su poca distancia de Buenos Aires, el contrabando se hace por mar sin estorbo; y el cordón de tierra...es un remedio costoso e inútil.”^{xxxi}

La documentación gestada y, por suerte, atesorada, sobre esta etapa es frondosa. No puede decirse que la Corona estuviera desprotegida de información. Por el contrario, informes, reclamos sectoriales, determinaciones y recomendaciones de organismos dependientes en América, etc., se fueron acumulando. Más aún, he hecho especial referencia a las apreciaciones de un pensador ilustrado y actuante político como Campomanes, para mostrar hasta que punto los problemas derivados de la existencia de la Colonia y su acción sobre el espacio abarcado por esta contrafrontera interna, eran vistos desde la metrópoli. No obstante, es notable como, frente a demostraciones de un conocimiento cabal del problema, no pudieron concretar una respuesta integral y coherente, más allá de las repetidas medidas punitivas o de paliativos ocasionales. Más aún, podemos observar una especie de resignación con respecto a la realidad económica impuesta a partir

de la Colonia del Sacramento, a todas luces negativa para el comercio y las arcas del Estado Español.

Si bien hubo siempre una mayor preocupación por los espacios centrales, la economía, la política y la estrategia españolas debían determinar una acción coherente y entre 1774 y 1776 –a casi un siglo de la primera instalación de la Colonia- se observa un singular interés por responder al peligro extranjero, representado principalmente por portugueses y británicos. A la ambiciosa planificación del Conde de Ricla, que incluía la toma de Río de Janeiro, se prefirió el plan de Cevallos, destinado al área rioplatense.^{xxxii} España debía actuar con vigor y decisión si quería no solamente conservar la región, sino también proteger los demás dominios sudamericanos. Se comprendió la necesidad de poner coto tanto a las acciones expansionistas desde el Brasil, como al drenaje producido a través del comercio ilegal. Por eso la determinación de actuar militarmente contra los lusitanos en las zonas cercanas a Buenos Aires -Colonia del Sacramento y Santa Catalina-, fortalecer la estructura colonial en el Cono Sur, limitar las posibilidades de contrabando y lograr un control mayor del litoral marítimo. Sobre estas bases se gestó la expedición de don Pedro de Cevallos, que junto con la conducción militar recibió el título de virrey en 1776. De allí que, con cierta lógica, pueda indicar Enrique M. Barba que: "El proceso que llevará a la creación del virreinato comienza en 1680".^{xxxiii}

La población y al marco regional

Por sobre las actitudes del Estado debemos preguntarnos: la población, ¿cómo vivió este proceso?. Si bien con respecto a la población es difícil de generalizar, podemos esbozar una visión de las actitudes, reclamos, vivencias, intereses, etc., particularmente en las zonas más afectadas.

Como hemos visto, sujeto el Río de la Plata a la estructuración política y económica implementada en el siglo XVI, poco campo de acción quedaba para un desarrollo deliberado de sus potencialidades productivas. Sin embargo, las riquezas metalíferas altoperuanas, la valorización de la ruta del Cabo de Hornos y la paulatina expansión de la

explotación ganadera rioplatense, motivaron la presencia de portugueses, franceses, ingleses y aun holandeses, que trataban de aprovechar las grietas que iban apareciendo en la estructura imperial hispana. Salvo en raras excepciones, las políticas peninsulares con respecto a estas regiones estuvieron movidas, más por la reacción ante la posibilidad de perder su preeminencia y aun su soberanía, que por crear condiciones para un adecuado desarrollo. De allí, que se fuera creando en el medio regional una conciencia de autoprotección y se tratara de hacer presente, permanentemente, la necesidad de romper los esquemas que condicionaban su promoción. Pese a los reclamos de Buenos Aires, destinados a conseguir no solo la apertura permanente del puerto, sino, fundamentalmente, a establecer un tránsito regular, que permitiera una planificación de las exportaciones y del desarrollo de sus potencialidades productivas, la Corona no implementó políticas coherentes.

Esto, sin duda, fue por un lado incidiendo en la actitud de la población y por otro afectando, ya por corrupción o necesidad, las determinaciones de las autoridades locales. Situación que registraba antecedentes tan lejanos como las recurrencias al Brasil desde las primeras ocupaciones.

Dentro de este análisis, ocupan un rol fundamental los habitantes de Buenos Aires, puerto y pueblo sin el cual no hubiera sido posible el manejo económico y la estructuración de la contrafrontera interior.

Las señaladas condiciones, sin duda objetivas, cimentaron la concepción del ser y valer de los porteños que, ante las reiteradas limitaciones de que fueron objeto no trepidaron en reclamar por lo que consideraban una injusticia y solicitar reiteradamente la apertura portuaria. Quejas estas que, lógicamente, se complementaron con actitudes tendientes a paliar las situaciones, dentro o fuera de la legalidad.

En este marco debemos considerar la actitud de los porteños bonaerenses, que nos interesa particularmente para poder comprender el surgimiento y mantenimiento de estados de ánimo proclives a la ilicitud en materia comercial. Más aún, tenemos que observar como, más allá de la aceptación del contrabando, se convertirán en partícipes necesarios, ya en la acción, ya por omisión.

Por otra parte, como señala Fernando Jumar, contrariamente a lo indicado por autoridades lusitanas, los vínculos comerciales no consistían solamente en el traslado de españoles a la Colonia para realizar sus transacciones, sino también en el desplazamiento de mercaderes sacramentinos en procura de concretar negocios de importancia, determinando tanto las formas de pago como de entrega de las mercaderías en la banda occidental del Río de la Plata.^{xxxiv}

El negocio debía de ser tan formidable que llegó a promover la formación de pequeñas compañías comerciales para ejercer la ilicitud.^{xxxv}

Para el análisis de tales actitudes, que sin duda responden a muchos factores y podríamos incluso encontrar las raíces de conductas actuales, debemos tener en cuenta Los siguientes aspectos esenciales:

- a) La conciencia de la situación estratégica de Buenos aires y del propio valer, en medio de situaciones de extrema pobreza.
- b) La necesidad de colocar sus limitadas producciones y abastecerse.
- c) La conveniencia de tener un vecino proclive a dar paliativos a la situación, tanto con respecto a las exportaciones, como al acceso a bienes en condiciones mucho mejores a las provistas por el propio reino.
- d) La permeabilidad que, en definitiva, fue parte de un contexto de reciprocidad.
- e) El acostumbramiento al contrabando y la ilegalidad, con la consecuente falta de condena social.

Las mismas determinaciones peninsulares llevaron -por necesidad o acostumbramiento- a la aceptación del trato furtivo con los lusitanos del norte, creándose una situación de cierta permisividad en el ámbito local. Actitud que se vinculará fundamentalmente con la ilegalidad y que tendrá no solo un enraizamiento económico, sino también social y aún político. Movimiento comercial que se dinamizó sobre la base de condiciones objetivas, tanto en el ámbito hispánico, como en el lusitano, que iban más allá de la situación de pertenencia impuesta por el concepto patrimonial del Estado.

Mientras que unos se vincularon directamente con los intereses relacionados con el tráfico comercial realizado desde y a través del Brasil, otros, el grueso de la población, estuvo motivada por la necesidad y/o las ansias por lograr mejores condiciones de vida. Intereses y posibilidades que adquirirán mayor trascendencia en la medida en que entraron a participar terceros competidores. Así se irá conformando el sentimiento permisivo en una sociedad ávida de surtirse de diversas mercaderías, muchas de ellas esenciales para el desenvolvimiento de la vida cotidiana, como necesitada de contar con un mercado para sus limitadas producciones.

Sin embargo, es de hacer notar que tales actitudes, despreciativas de las disposiciones reales, no significaron abdicar de la pertenencia y de la concurrencia a defender los principios generales del Reino; aún en contra de sus intereses propios o sectoriales. Situación que, en el caso del Río de la Plata quedó patentizada tanto en las reiteradas tomas de la Colonia como en las Invasiones Inglesas.

Podemos suponer cuál sería el ánimo de los habitantes de la "Muy Noble y Leal Ciudad de Buenos Aires", que directa o indirectamente habían participado en las reconquistas de la Colonia y que veían sistemáticamente retornar a los lusitanos por obra de los intereses internacionales en pugna. Situación que, unida a las restricciones existentes, debió llevar a aceptar con mayor impunidad el contrabando, aunque nunca a tolerar la posibilidad de usurpación de su espacio territorial. ¿Podría la Corona ser convincente al pedirles que no comerciaran en forma ventajosa, aunque ilegal?

La aceptación de una ilegalidad que se hizo endémica, no significó el abandono de la vía administrativa, política o judicial. Por sobre la posibilidad de mantener vías colaterales de contacto comercial, se elevaron, con fuerza y determinación, fundadas quejas a las más altas autoridades del Reino; siendo la habilitación portuaria, por más de dos centurias, objeto de repetidas reclamaciones y súplicas.

Rápidamente los bonaerenses se encargaron de trasladar sus críticas y peticiones a la Corona; encontrando en el análisis de tal documentación la presencia de argumentos y objetivos específicos que nos permiten explicar la actitud regional. Del análisis del discurso

podemos observar dos perspectivas argumentales: una que parte de lo local y regional y otra que apunta a los grandes intereses nacionales. 1) La primera se relaciona directamente con los pobladores, con planteos referidos tanto a los servicios prestados al Reino, como a las propias condiciones de vida y subsistencia. 2) La segunda pretende mostrar la situación regional dentro de un contexto nacional e internacional complicado, relacionándola con los altos intereses de España, donde se entremezclan cuestiones de seguridad y soberanía, con otras de carácter ético y moral.

Por supuesto que existieron también fundadas denuncias contra la persistencia del contrabando portugués. Importantes sectores del comercio sudamericano y europeo, vinculados a la estructura tradicional, veían en el contrabando que fluía hasta los confines de la contrafrontera una feroz competencia; sumándose a éstos los que, por convicción, consideraban que debían cumplirse a rajatabla las normas impartidas por la Corona. A título de ejemplo señalemos que, un informe de 1766, ponía énfasis en los perjuicios que causaba el comercio ilícito que los habitantes de la Colonia "hacen con la ciudad de Buenos Aires y su jurisdicción, comprendida en la Provincia del Río de la Plata, donde se interna a las provincias del Tucumán, Chile y jurisdicción de la Audiencia de Charcas a expensas de nuestros contrabandistas en ellas que, por la vía de sobornación extraen de la Colonia toda especie de mercaderías europeas y caldos de Portugal, con otros frutos corrientes en comercio europeo y de los que produce Brasil, azúcar, tabaco torcido y aguardiente de caña; que cúmulo crecido y gran cantidad de negros que por la vía del Janeiro conducen de Guinea en que hacen un considerable comercio, pues un año con otro de presente de esta especie, que son fardos vivos de la contravención, no disminuye el número de contracción de aquella plaza de 600 que se distribuyen en la Capital de Buenos Aires y se internan en las referidas provincias". Agregando que entre 1740 y 1760 "en los que el ilícito comercio se hacia sin reparo y a publica vista" el número de esclavos traficados había sido el doble.^{xxxvi}

También se quejaron sectores que se vieron perjudicados por la competencia. De allí que en 1730, la ciudad de Mendoza señale al rey que los cabildantes porteños "pasan a ponernos el precio de nuestros frutos, precisándonos a que los vendamos a determinado

precio, el cual siempre es bajo y disminuido, y más ahora que condujeron de las Canarias un navío cargado de vino y aguardiente y que de la Colonia de los portugueses se transporta mucho aguardiente al puerto de Buenos Aires, todo en grave perjuicio de la vecindad de esta provincia..."^{xxxvii}

Con la creación del Virreinato del río de la Plata y la consecuente toma definitiva de la Colonia del Sacramento, teóricamente debía finalizar el tráfico con el Brasil; situación que he marcado en diversos trabajos sobre la utopía regional. No obstante se daba por concluido un proceso de casi una centuria, donde la Colonia, con fuerza gravitacional había logrado penetrar por las venas de la economía y sociedad del Cono Sur de América, dando pié a una contrafrontera que la reconoció como epicentro.

Asistimos al final de un ciclo, pero no a la muerte del mismo. En casi cien años de manejos económicos y más allá de los perjuicios o beneficios a propios y extraños, se había forjado una impronta, una mentalidad, una actitud.

NOTAS

ⁱ *Correspondencia de los Oficiales Reales de Hacienda del Río de la Plata con los Reyes de España, 1540-1596*, Madrid, 1915, p. 322.

ⁱⁱ *Documentos Históricos y Geográficos relativos a la conquista y colonización Rioplatense*, Buenos Aires, 1941, p. 85.

ⁱⁱⁱ "Relación de las Indias Occidentales y del Mar del Sur por López Vaz", *Historia*, N° 2, Buenos Aires, 1965, p. 25.

^{iv} GARZON MACEDA, C., *Economía del Tucumán. Economía natural y economía monetaria, Siglos XVI-XVII-XVIII*, Córdoba, Argentina, 1968, p. 21.

^v ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Charcas, 26.

^{vi} Vide: SERRERA, R.M., *Tráfico terrestre y red vial en las Indias Españolas*, 2a. ed., Madrid, 1993, pp.166-67.

vii AGI - Charcas 16. – LEVILLIR, Roberto, Antecedentes de política económica en el Río de la Plata, Madrid, 1915, p. 223.

viii ROSELLI SANTAELLA, Stella, "Entre a situacao legal e a de fato: o comercio de Buenos Aires com o Brasil no seculo XVI", Universidad Nacional del Sur, Departamento de Humanidades, *Cuadernos del Sur, Historia*, 26, pp.19-20.

ix MOLINA, R.A., Las primeras navegaciones del Río de la Plata, después de la fundación de Juan de Garay (1580-1602), *Historia*, Nº 1, Buenos Aires, 1965, p. 42-43.

x Vide: SANTOS, Corcino M. Dos, *A Producao das minas do Alto Perú e a evasao de prata para o Brasil*, Thesaurus, Brasília, 1998.

xi NOTA: El contenido de la Real Cedula era el siguiente:

"El Rey - Marqués de Cañete, pariente, mi virrey y capitán general de las provincias del Perú.- Yo he sido informado que por el Río de la Plata se mete en esas provincias hierro y otras mercaderías del Brasil y pasan extranjeros sin que haya quien mire en ello ni se lo impida, y así se comienza a frecuentar aquel paso, y porque conviene atajar los daños e inconvenientes que de esto se siguen, os mando que hagáis que se averigüe y entienda qué mercaderías y hierro y otras cosas del Brasil se han metido por el dicho Río de la Plata de contrabando y que se ejecuten las penas en los culpados, y daréis orden que de aquí en adelante no se consienta ni permita que por allí entren ni se contrate hierro, esclavos ni otro ningún genero de mercaderías del Brasil, Angola, Guinea, ni otra ninguna parte de la Corona de Portugal, ni Indias Orientales, sino fuese de Sevilla en navíos despachados por la Casa de Contratación, porque esclavos en ninguna manera se han de permitir entrar por allí y, asimismo, proveeréis con mucho cuidado como se guarde mucho aquel paso y que no se de lugar a que entre gente natural ni extranjera por allí sin orden o licencia mía." *Correspondencia de los Oficiales Reales de Hacienda del Río de la Plata con los Reyes de España, 1540-1596*, Madrid, 1915, pp. 508-509.

xii Vide: SILVA, Hernán Asdrúbal, *Mito y realidad en las relaciones comerciales entre el Río de la Plata y Brasil: De la Colonia a la Revolución*, en el IV Simposio internacional – Estados Americanos: Relaciones continentais e intercontinentais, Programa de Pós-Graduação em Historia y Núcleo de Estudos em Relações Internacionais de la Universidade de Passo Fundo, Brasil, 2003.

xiii LYNCH, J.: Administración colonial española, 1782-1810 -El sistema de intendencias en el Virreinato del Río de la Plata, Buenos Aires, EUDEBA, 1967, p.38.

xiv SANTOS, Corcino Medeiros dos: *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763- 1808)*, Rio de Janeiro, 1980, p. 79.

xv BARBA, E.M. , "Conflicto con Portugal. Límites y Tratado. Colonia del Sacramento.", en *Historia Marítima Argentina*, Tomo III, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1984, p. 276

xvi SANTOS, Corcino Medeiros dos: *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763- 1808)*, Rio de Janeiro, 1980, p. 276.

xvii BRANCATO, Braz A. A., *Don Pedro I de Brasil, posible Rey de España (Una conspiración liberal)*, EDIPUCRS, Porto Alegre, 1999, p.80

xviii Sobre cuestiones vinculadas al Tratado de Utrech vide: LISS Peggy, *Los Imperios Trasatlánticos. Las redes del comercio y de las revoluciones de independencia*, México, F.C.E., 1989; PANTALEAO, Olga, *La penetración comercial de Inglaterra en América española*, San Pablo, 1946; MONIZ BANDEIRA, Luis, *O*

expansionismo brasileiro e a formação dos estados bacia do Prata, San Pablo, Ensaio, 1995; SEGRETI, C.S.A.: *Temas de Historia Colonial (Comercio e injerencia extranjera)*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1987.

^{xix} Según: RODRÍGUEZ CAMPOMANES, Pedro, Reflexiones sobre el comercio español a Indias, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1988, p.91.

^{xx} CATTANEO, C. y GERVASONI, G.: *Buenos Aires y Córdoba en 1729 según las cartas de los padres...*, Buenos Aires, CEPA, 1941, p.13.

^{xxi} RODRÍGUEZ CAMPOMANES, Pedro, Reflexiones sobre el comercio español a Indias, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1988, p.91.

^{xxii} "Cartas da Colonia do Sacramento" (Apéndice documental), En: LISANTI, L, *Negocios Coloniais*, s/f, (Recopilación IEB- San Paulo) p. 312.

^{xxiii} "Memoriales del cónsul británico y de las factorías de Lisboa al Embajador de S.M. en esa Corte y a sus Secretarios de Estado en este Reino (Londres 1776)", Según: VILLALOBOS, S.: *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, 1700-1811*. EUDEBA. Buenos Aires. 1965, pp. 20-21. También reproducido en: LYNCH, J.: *Administración colonial española, 1782-1810 -El sistema de intendencias en el Virreinato del Río de la Plata*, Buenos Aires, EUDEBA, 1967, p Op. cit., p.38.

^{xxiv} Carta del 2 de mayo de 1599, según ZORRAQUÍN BECÚ, R., "Orígenes del comercio rioplatense", *Anuario de Historia Argentina*, Vol. V, 1943-1945, Buenos Aires, 1947, p. 83.

^{xxv} CÉSPEDES DEL CASTILLO, G., *Lima y Buenos Aires - Repercusiones económicas de la creación del Virreinato del Plata*, Sevilla, EEHA, 1947, p.18.

^{xxvi} Con relación a la actividad de los portugueses y los contrabandos vide: VILA VILAR, E.: "Los asientos portugueses y el contrabando de negros", *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. XXX, Sevilla, 1973, pp. 557-609, e *Hispano-América y el comercio de esclavos - Los asientos portugueses*, EEHA, Sevilla, 1977.

^{xxvii} GARZÓN MACEDA, C., *Economía del Tucumán. Economía natural y economía monetaria. Siglos XVI, XVII y XVIII*, Córdoba, 1968.

^{xxviii} BINAYÁN CARMONA, N. "El padrón de extranjeros del Tucumán de 1607", en *Investigaciones y ensayos*, Academia Nacional de la Historia, 15, Buenos Aires, 1973.

^{xxix} Documentos para la Historia Argentina, Tomo V, Comercio de Indias. Antecedentes Legales (1713-1778), Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, 1915, p. 401.

^{xxx} BARBA, ME., *Don Pedro de Cevallos, Gobernador de Buenos Aires y Virrey del Río de la Plata*, La Plata, 1937. pp. 133.

^{xxxi} RODRÍGUEZ CAMPOMANES, Pedro, Reflexiones sobre el comercio español a Indias, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1988, p 104.

^{xxxii} CÉSPEDES DEL CASTILLO, G., *Lima y Buenos Aires - Repercusiones económicas de la creación del Virreinato del Plata*, Sevilla, EEHA, 1947, pp. 111 y ss. – Una perspectiva brasileña del proceso armado puede consultarse en: Abeillard Barreto, "A opcao portuguesa: restauracao do Rio Grande e entrega da

Colonia do Sacramento (1774-1777)", *Historia Naval Brasileira*, Vol. Segundo, Tomo II, Ministerio da Marinha, Ríó de Janeiro, 1979.

^{xxxiii} BARBA, E.M., "Sobre el contrabando en la Colonia del Sacramento (Siglo XVIII), en *Investigaciones y Ensayos*, Academia Nacional de la Historia, N° 28, Buenos Aires, 1980.

p. 56

^{xxxiv} JUMAR, F. A., *Los portugueses, la Colonia del Sacramento y el Ríó de la Plata. 1680-1777*, investigación realizada en Lisboa gracias a una beca otorgada por la Fundación Calouste Gulbenkian. 1992.

^{xxxv} NOTA: El sistema está claramente identificado en el actuar de la compañía compuesta por tres comerciantes porteños con tiendas abiertas en la calle Santo Domingo de Buenos Aires. Dos lanchas pertenecientes a los mismos, zarpaban diariamente, al atardecer, hacia la Colonia, con carga de víveres y una tripulación de 19 hombres –importante para la ciudad de 1745-; retornando con más de seiscientos fardos que descargaban en las intrincadas costas del Paraná. Actividad de desembarco en la que actuaba otra cuadrilla, a las órdenes de un santanderino que incluso ostentaba el rango de Guarda Mayor. Según: ARAZOLA CORVERA, María Jesús, "El contrabando en la ruta del Ríó de la Plata a mediados del siglo XVIII", en: *VII Congreso Internacional de Historia de América de la AEA, Aragón*, 1998, Tomo 3, p. 1381.

^{xxxvi} "Discursos sobre el comercio legítimo de Buenos Aires con la España, El clandestino de la Colonia del Sacramento: medios de embarazarlo en la mayor parte y poner a cubierto de enemigos aquella provincia(1766)", Una copia de este documento se encuentra en la biblioteca de la Academia Nacional de la Historia(Argentina). Cifr. en BARBA, E.M , "Sobre el contrabando en la Colonia del Sacramento (Siglo XVIII), en *Investigaciones y Ensayos*, Academia Nacional de la Historia, N° 28, Buenos Aires, 1980, p.59. También una pequeña síntesis sobre la situación la encontramos en: ALDEN, D., Royal Government en Colonial Brazil, University of CALifornia Press, Berkeley and Los Angeles, 1968, pp. 390-91.

^{xxxvii} ACEVEDO, E.O.: "Los impuestos al comercio cuyano en el siglo XVIII, 1700-1750", en: *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 126, Santiago de Chile, 1958, pp.49-50.