

Asociación Uruguaya de Historia Económica (AUDHE)

Terceras Jornadas de Historia Económica

Montevideo, 9 al 11 de julio de 2003

Simposio N° 3

Nombre del simposio: Comercio y comerciantes: el Río de la Plata durante el siglo XVIII

Coordinadores: Fernando Jumar- Carlos María Birocco

Título de la ponencia: Caminos y productos del contrabando hormiga. (Colonia del Sacramento y Buenos Aires a mediados del siglo XVIII)

Autor(es): Isabel Paredes

Adscripción institucional: Universidad Nacional de Tres de Febrero

Correo electrónico: isabel@sinectis.com.ar

CAMINOS Y PRODUCTOS DEL CONTRABANDO HORMIGA*

(Colonia del Sacramento y Buenos Aires a mediados del siglo XVIII)

Lic. Isabel Paredes **

Las investigaciones referidas a la Colonia del Sacramento en el período en que permaneció bajo dominio portugués, fueron numerosas a lo largo del siglo XX. En principio, el interés se centró en las cuestiones militares y diplomáticas que significaron el traspaso alternativos de la Plaza en manos de la corona lusitana o española y más tarde se profundizó el estudio de la cuestión comercial en el territorio.¹ Pero fue recién en la década de 1990 cuando se partió del concepto de complejo portuario rioplatense para hacer un análisis global, acorde a lo que el río fue antes de la existencia de límites internacionales que lo fraccionaran².

Junto a esta amplitud espacial, desde mediados de la década de 1980, se tendió a considerar al contrabando, es decir al comercio directo, como una práctica surgida en los hábitos de la vida cotidiana, sin connotación delictiva. Se superó así la categorización legal, para aproximarse con mayor acierto al significado que este tráfico tenía para sus protagonistas. No obstante, consideramos que debe conservarse su característica contravencional, ya que se practicaba al margen de las disposiciones reales.³

En el marco de esta óptica se inscribe el presente trabajo, que tiene como objetivo mostrar los caminos de la introducción de productos a Buenos Aires, vía Colonia del Sacramento, caminos que no eran aleatorios, sino que respondían a vías precisas. A su vez, se describirá el intercambio como forma de actividad diaria de subsistencia y de transacción mercantil, entre pobladores que no estaban inscriptos dentro de la categoría de comerciantes y cuyo interés estaba focalizado en productos locales y, en menor medida, en mercaderías europeas.

La ubicación temporal abarcará el período 1737-1762, durante el cual los reinos ibéricos estuvieron en paz; las medidas tomadas, por ambas coronas, facilitaron los contactos entre los territorios en disputa y acercaron a los pobladores en sus tratos cotidianos. Para comprender lo que se acaba de enunciar es necesario, entonces, hacer una reseña del estado de las relaciones entre las autoridades locales hispanas y portuguesas.

* El presente trabajo tiene su origen en la tesis de licenciatura *Comercio y contrabando entre Colonia del Sacramento y Buenos Aires en el período 1739-1762*. Universidad Nacional de Luján, 1996.

** Universidad Nacional de Tres de Febrero

¹Torre Revello(1936), Pivel Devoto(1946),Riverós Tula(1955 a-b-c), da Costa Rego Monteiro(1937), Assunção (1982).

² El modelo de complejo portuario rioplatense fue desarrollado por Fernando Jumar a partir de sus trabajos de 1994 y 1995 y completado en su tesis de doctorado. Sin darle esa denominación, pero tomando el Río de la Plata como un todo, se inscriben las investigaciones de Guillermo A. Oyarzábal, Laura Carbó, Elena Torre, Marcela Tejerina y Hernán A. Silva, publicadas bajo la dirección de éste último en 1996. En la misma tónica de estudios se enmarca mi ya citada tesis de licenciatura. Las vinculaciones de este complejo portuario con Brasil pueden consultarse en Prado (2002).

³ Malamud Rikles (1986), Moutoukias (1988).

Al centrar la investigación en el comercio considerado ilegal, se nos presentó desde el inicio la dificultad de trabajar acerca de una actividad que fue ocultada y de la que se intentó no dejar pruebas. Sin embargo, utilizando los datos de comisos, la información de quienes estaban involucrados en este accionar, ya fuera practicándolo o combatiéndolo, analizando los datos de tipos de productos intercambiados y sus valores equivalentes, podemos arribar a conclusiones innovadoras.

Las relaciones oficiales

La flexibilización territorial y comercial existente entre España y Portugal, finalizó en 1640 al separarse las coronas. Portugal, entonces, inició un acelerado avance hacia el sur coronado en 1680 con la fundación de Colonia del Sacramento⁴. Esta Plaza de indudable valor mercantil, pasó de manos lusitanas a manos españolas, según los resultados de las guerras y tratativas diplomáticas en las que ambos reinos se veían involucradas. Así fue como entre 1680 y 1704 fue asentamiento portugués; de 1704 a 1716 España recuperó el territorio; en 1716 se reinició el dominio de Portugal que, hasta 1739, coincidió con el asiento inglés que facilitó el contrabando anglo-lusitano en los territorios españoles; entre 1739 y 1762 portugueses y españoles compartieron la actividad mercantil rioplatense⁵.

Por la Convención de París de 1737 se estableció *que queden las cosas en la misma situación en que se hallaren a tiempo de llegar estas ordenes*⁶. Esto significaba que la Colonia seguía en manos lusitanas y España mantenía el bloqueo terrestre. Se inició entonces un período de veinticinco años, a lo largo del cual no hubo enfrentamientos bélicos y la acción de la corona española fue cada vez más flexible ante Portugal, por lo que sus disposiciones con respecto a la restricción del contrabando se hacían ineficaces por no condecir con la realidad.

Las relaciones directas con Colonia se ampliaron en 1748⁷. El gobernador portugués alegaba no tener posibilidades de abastecimiento de víveres y leña para la subsistencia de la Plaza. Atento a ello y a las buenas relaciones entre ambas coronas, en abril de ese año se comunicó al gobernador de Buenos Aires que debía permitir el corte de leña en los parajes más convenientes, facilitar los víveres que necesitaran y otorgar los pases y

⁴ Portugal, tenía una presencia efectiva en el nordeste de Brasil, la costa atlántica y la cuenca amazónica, donde realizó las siguientes fundaciones: 1640-Paranaguá, 1658-San Francisco del Sur, 1675-Desterro, 1676-Laguna, 1680-Colonia, 1737-Río Grande de San Pedro.

⁵ Con posterioridad, de 1762 a 1776, se extendió la última época de la Colonia en manos portuguesas, en plenas reformas de Carlos III. No consideramos como inicio de nueva etapa el tratado de 1750, pues sus cláusulas de traspaso de dominio no se concretaron.

⁶ Real Orden 6-5-1737, Archivo General de la Nación (en adelante AGN.) IX-24-10-10, f.2.

⁷ Entre 1722 y comienzos de 1749 fue gobernador de Colonia, A.P. Vasconcellos, le sucedió L. García de Bivar hasta marzo de 1760 en que lo reemplazó V. Silva Fonseca hasta 1760. En Buenos Aires fue gobernador M. Salcedo entre 1734 y 1742, en que asumió Ortiz de Rozas, a quien reemplazó en 1745 J. Andonaegui, sucedido en 1756 por P. Cevallos. Durante las ausencias de Andonaegui, con motivo de la expedición a las Misiones, lo reemplazó su lugarteniente Alonso de la Vega

salvoconductos consiguientes, evitando disputas y perjuicios y tomando las medidas necesarias para evitar el contrabando⁸.

Ambos gobernadores iniciaron en octubre de 1748 la discusión del convenio que instrumentara el cumplimiento de las órdenes reales. De tal manera, el 1º de enero de 1749 firmaron el documento. Si bien no hemos podido acceder al Convenio, por no encontrarlo en el Archivo General de Argentina ni en el de Uruguay, por medio de otro tipo de documentación pudimos establecer sus puntos fundamentales:⁹

1) Para la obtención de víveres los únicos puertos autorizados eran el del Riachuelo (Buenos Aires) y el de Montevideo. Sin embargo fueron frecuentes los comisos de víveres en otros lugares. Los víveres debían ser los precisos para la manutención de la Colonia, no para navíos u otras posesiones portuguesas.

2) Para la búsqueda de leña en las islas no debían pasar de Martín García. No obstante llegaron a extraerla de las del Paraná. Por tierra, la leña se obtendría de Las Vacas y Las Víboras.

3) El ganado se compraría en las cercanías de Colonia. Se permitían cien reses por mes, con control del comandante del Campo del Bloqueo. Montevideo no podía vender ganado ni caballos.

4) Las embarcaciones particulares serían revisadas por los oficiales españoles, no así las falúas reales. La tripulación de las embarcaciones portuguesas no podían desembarcar en territorio español. El gobernador de Buenos Aires reclamó frecuentemente por la violación de este punto.

5) La Colonia del Sacramento no podía establecer chacras ni estancias en tierra española. El análisis cartográfico permite constatar que este punto no se cumplió.

Por otra parte, ambos gobernantes se comprometían a tomar las medidas conducentes para evitar el comercio ilícito. Sin embargo, durante los doce años que tuvo vigencia¹⁰, este convenio sirvió de excusa para la práctica del contrabando. Con el argumento de necesidad de víveres o de leña, se expedían naves portuguesas en cantidades que pueden considerarse exageradas, si se tiene en cuenta que, según el gobernador de Buenos Aires, con dos o tres envíos anuales, bajo pedido expreso y detallado de su par de Colonia, era suficiente para abastecerlos. Los pedidos constantes provocaron permanentes reclamos por parte de las autoridades de Buenos Aires, pero la efectividad

⁸ Marqués de la Ensenada a J. Andonaegui, 1-4-1748. Copia agregada a la carta enviada por el gobernador de Colonia al de Buenos Aires el 2-10-1760, AGN IX-3-8-3.

⁹ Para reconstruir las cláusulas del Convenio hemos recurrido a los siguientes documentos:

Carta de Antonio P. de Vasconcellos a José de Andonaegui, 30-10-1748. En: da Costa Rego Monteiro (1937), vol II, documento 45, pp. 131-136.

Cartas intercambiadas entre José de Andonaegui y Luis García de Bivar, con fecha 1-12-1749, 8-12-1749, 8-12-1749, 13-1-1750, 19-7-1750, 10-1-1751, 12-4-1755, 7-6-1755 y 3-7-1755, AGN IX-3-8-2.

Carta de Alonso de la Vega a L. García de Bivar, 22-3-1756, AGN IX-3-8-2.

Cartas de Alonso de la Vega a Vicente da Silva de Fonseca, 4-6-1760 y 28-6-1760, AGN IX-3-8-3.

Carta de V. da Silva Fonseca a A. de la Vega, 2-10-1760, AGN IX-3-8-3.

“Discurso sobre el comercio legítimo de Buenos Aires con la España y el clandestino de la Colonia del Sacramento: medios de embarazarlo en la mayor parte y poner a cubierto de enemigos aquella provincia (1766)”. Copia mecanografiada en la Academia Nacional de la Historia, p. 28.

¹⁰ Por Cédula del 23-8-1757 la corona española dispuso prohibir la extracción de víveres y leña a la Colonia del Sacramento. Como esta orden no coincidía con las prácticas vigentes, el entonces gobernador Pedro de Cevallos pidió instrucciones al Rey, quien en diciembre de 1760 convalidó la Cédula de 1757, dando por finalizado el Convenio de 1748. R.O. 18-12-1760, AGN IX-24-10-12, f. 280.

de estos reclamos cesaba ante la posibilidad de alterar la buena armonía entre las coronas.

Otra circunstancia amplió las posibilidades de comercio ilegal, fue el tratado de límites que España y Portugal firmaron en Madrid en enero de 1750¹¹, conocido como el Tratado de Permuta. España recibiría la Colonia del Sacramento y a cambio entregaría la región de las Misiones. El artículo 23 establecía que debía fijarse el día en que se haría la entrega mutua de territorios. En la práctica nunca se llevó a cabo y la Colonia continuó en manos portuguesas. Sin embargo durante los años que el tratado tuvo vigencia, algunos de sus artículos se aplicaron desde que los comisionados de ambos reinos iniciaron su actividad en el Río de la Plata, en los primeros meses de 1752¹². El artículo 15 es el que nos interesa especialmente, en él se fijaba que

...los moradores podrán quedarse libremente en ella [Colonia], o retirarse a otras tierras del dominio portugués con sus efectos y muebles, vendiendo los **bienes raíces**. El gobernador, oficiales y soldados llevarán también todos sus efectos y tendrán la misma libertad de vender sus bienes raíces¹³.

El Marqués de Valdelirios fue el encargado de otorgar las licencias a los españoles que quisiesen adquirir dichos bienes.

Un intercambio activo se inició a partir de la puesta en práctica de la disposición comentada. Los bienes eran pagaderos en plata o cueros y se utilizaban para su reventa en Buenos Aires. A pesar de que el tratado explicitaba que la venta sería de bienes raíces, la mayor adquisición fue de bienes muebles, según podemos comprobar a través de los casos registrados en las fuentes existentes en el Archivo General de la Nación, y que son sólo una pequeña parte de los intercambios realizados y que facilitaban la comisión de contrabando.

Mientras los comisionados reales permanecieron en el territorio y se llevaron a cabo las expediciones a Misiones, se ofrecieron otras posibilidades para el contrabando: la manutención de la tropa aumentó la necesidad de víveres, el intercambio de correspondencia con Valdelirios fue permanente, el capitán Gomez Freire de Andrade compraba con asiduidad caballos chilenos, vía Buenos Aires. Todo ello aumentó la frecuencia y número de navíos en el Riachuelo. En el trienio 1749-1751 habían llegado oficialmente a Buenos Aires treinta y seis embarcaciones, provenientes de Colonia; en el período 1752-1754 el número llegó a cincuenta y ocho¹⁴.

¹¹ "Tratado de límites en las posesiones españolas y portuguesas de América, concluido entre ambas coronas y firmado en Madrid a 13 de enero de 1750, y ratificado en febrero del mismo año", en: Antonio Bermejo de la Rica(1920), 260 a 276.

¹² El comisionado por España fue el Marqués de Valdelirios, del Consejo de Indias; por Portugal lo fue el Maestre de Campo General Gomez Freire de Andrade, Gobernador y Capitán General de Río de Janeiro. Valdelirios llegó a Montevideo el 27-1-1752 y a Buenos Aires el 18 de febrero. Su primera reunión con Gomez Freire de Andrade se realizó el 25 de setiembre de ese año. Ver: "Manifiesto de las operaciones del teniente general de los Reales ejércitos D. José de Andonaegui, Gobernador y Capitán General de las provincias del Río de la Plata en observancia de las ordenes del Rey, para el reglamento de límites con la Corona de Portugal" [Copia del original], AGN Archivo Lamas, leg.28.

¹³ "Tratado de límites..." op.cit. p.270. El resaltado es nuestro.

¹⁴ Cálculos obtenidos a partir de la Correspondencia entre Gobernadores. AGN. IX-3-8-2 y IX-3-8-3. Permisos para viajar y transportar cargas. AGN. IX-18-9-1 y IX-18-9-2.

La actitud del gobierno de Buenos Aires cambió a partir de 1761, cuando se anuló el Tratado de Permuta. Gómez Freire de Andrade pretendió retomar Martín García y Las Hermanas, lo que no fue aceptado por Pedro de Cevallos quién además, por orden real, dio por finalizado el Convenio de 1748¹⁵. Las relaciones oficiales entre los gobernadores locales prácticamente se dieron por terminadas con los preparativos de Cevallos para ceñir la Colonia a sus límites formales, seguidas de la acción tendiente a retomarla por la fuerza. No obstante el contrabando particular continuó, a pesar del estricto bloqueo y posterior lucha, que terminó con la toma fugaz de Colonia en noviembre de 1762.

Los caminos de la introducción

Las características del espacio rioplatense tuvieron mucha relación con el comercio. En los textos que se refieren al contrabando con Buenos Aires, encontramos expresiones referidas a la vastedad de la costa, la cantidad de corrientes de agua que facilitaban el ocultamiento de pequeñas embarcaciones, las dificultades para entrar al Riachuelo o las ventajas que ofrecía la Ensenada de Barragán, analizaremos entonces en detalle estas características para comprender mejor ese espacio en que se realizaban las introducciones.

Otros trabajos han tratado las rutas hacia el interior¹⁶, en el que aquí nos ocupa acotaremos dicho espacio a la conexión de las costas de la Banda Oriental, especialmente Colonia del Sacramento, con el territorio que se extiende desde San Pedro hasta cabo San Antonio en la costa bonaerense, teniendo al Río de la Plata como protagonista central.

El emplazamiento de la Colonia del Sacramento se realizó en una pequeña punta, frente a la isla San Gabriel. Para la época de nuestro estudio, los controles españoles más cercanos estaban en Montevideo (32 leguas al este) y en el Campo del Bloqueo. Este bloqueo fue establecido en 1737 por las autoridades españolas para controlar el movimiento portugués e impedir que los lusitanos se extendieran más allá del límite establecido¹⁷. Teóricamente ese límite era la distancia de un tiro de cañón, en la práctica nunca se realizó la medición, pero las patrullas españolas establecieron una línea de bloqueo que circunvalaba la Colonia a distancia de una legua, con asiento en lo que se llamó el Real de San Carlos. Desde dicho asentamiento *se tiene el Puerto de la Colonia descubierto, y a poca distancia, pues con la misma sola vista, se ve cuanto pasa en el mismo Puerto*¹⁸.

¹⁵ Ver nota 10.

¹⁶ Entre otros, es posible consultar para este tema: Moutoukías (1988), capítulos I y II; Céspedes del Castillo (1947); Assadourian (1983); Paredes, (2001) y (2002).

¹⁷ R.O. 8-10-1733, AGN VII-3-1-9. R.O.17-5-1737, AGN IX-24-10-10. Carta de Pedro de Cevallos al Conde de la Bovadela 15-7-1762, en "Respuesta del Marqués de Grimaldi a Don Francisco de Souza Coutiño", Archivo Museo Mitre (en adelante AMM), ABC-19C-Nº5.

¹⁸ "Discurso sobre el comercio legítimo...",26

Las sementeras y el ganado de los portugueses ocuparon el territorio comprendidos entre los límites de la ciudadela y la línea del bloqueo, a pesar de los reclamos españoles y de las desmentidas de las autoridades lusitanas. Para 1759 las chacras portuguesas sobrepasaban largamente los límites fijados¹⁹; se extendían entre el arroyo del Molino y el Riachuelo al este; hasta las nacientes del río San Juan al norte y hasta el arroyo de San Pedro al oeste. Esta situación facilitó el comercio de ganado que, hasta 1762, mantuvieron con la estancia jesuítica de la Calera de las Vacas²⁰.

De la misma manera, en la década de 1740 los portugueses se extendieron a la isla Martín García y a la de Las Hermanas que, sumadas a la San Gabriel, formaban un rosario de escalada que les permitía desplazarse por el canal norte del Río de la Plata. De esta manera tenían fácil acceso a los arroyos de Las Vacas y Las Víboras.

La provisión de leña y cal para Buenos Aires, se obtenía de la zona comprendida entre el arroyo de Las Vacas y la reducción de Santo Domingo Soriano. Esta zona, a mediados del siglo XVIII, estaba ocupada por algunas estancias y población dispersa. El arroyo Las Víboras resultaba apropiado para abrigar pequeñas embarcaciones y como guarida de hombres, pues sus márgenes de barrancas elevadas forman desfiladeros de difícil tránsito²¹. La llegada de lanchas desde Buenos Aires era muy frecuente. Si bien la leña era imprescindible para la ciudad, ésta también se abastecía en otros lugares, por lo que se hace sospechosa la verdadera finalidad de esos viajes²².

Por su parte, la costa bonaerense nos llevó a considerar tres sectores: desde San Pedro hasta San Isidro; la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores y el pago de la Magdalena que se extendía hasta el cabo San Antonio. Pensamos que, en los dos primeros, los pobladores portugueses pudieron facilitar el paso de contrabando.

El primer sector comprende el rincón de San Pedro, la desembocadura de los ríos Tala y Arrecifes, las cañadas Honda y de la Cruz, el río Luján, la cañada de Escobar, la desembocadura del río Las Conchas y San Isidro (también conocido como Monte Grande), considerado refugio de contrabandistas²³. Los ríos mencionados, de poco fondo, desembocan en el Paraná y en los bañados del delta. Hasta allí llegaban botes y

¹⁹ En la "Planta da Nova Colonia do Sacramento e de seu territorio elevada A°1752" (AMM), queda demostrado cartográficamente el uso que los portugueses daban al espacio que debía ser neutral. En el "Plano de la costa al norte del Río de la Plata hecho por orden de Dn. Pedro de Cevallos. Año 1759" aparecen señaladas las chacras portuguesas en la zona que indicamos. Ver: *Cartografía y relaciones históricas de ultramar*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1992, Tomo VII, mapa N°75.

²⁰ Carlos Leonhardt, S.J. (1926) .

²¹ Araujo (1900), 182.

²² Como ejemplo mencionaremos dos de los muchos casos detectados: el 2 de junio de 1756, cuatro lanchas salieron del Riachuelo a buscar leña. El 12 de junio de 1758, llegaron al Riachuelo siete lanchas cargadas de leña. (Permisos para viajar y transportar cargas. AGN IX-18-9-2). La leña se obtenía también de las islas distantes a siete u ocho leguas, de cardos que abundaban en Buenos Aires, de plantaciones de durazno y de pequeños montes en Las Conchas. Ver: Concolorcorvo, *El lazarillo de ciegos caminantes [1773]*. (1942), p.39/40." Breve relación geográfica y política de la Gobernación de Río de la Plata, Buenos Aires (1760)". p.7/8 (AMM. B 18-2-31).

²³ Luis García de Bivar a Alonso de la Vega, 21/5/1756. AGN IX-3-8-2

lanchas transportando contrabando²⁴. Por el lugar, muy cerca de la costa, pasaba el camino que unía Buenos Aires con Santa Fe. Según el censo de 1744, en una dispar y diseminada población, en esta zona había diecinueve portugueses dedicados a labranza, oficios manuales, hacienda y pulpería²⁵. En este sector, entre 1757 y 1762, el 83% de los comisos registrados, se hicieron sobre efectos provenientes de Colonia²⁶.

En el segundo sector el paso de mercadería ilícita estuvo ligado a tres lugares que unían a San Isidro con la planta urbana de Buenos Aires: la chacra de los Jesuitas, el convento de la Recolectión y el Retiro. El 53% de la mercadería allí comisada entre 1757 y 1762, era de Colonia²⁷. La traza central de la ciudad de Buenos Aires se encontraba delimitada por los zanjones de Matorras al norte y del Hospital al sur, prolongándose hacia los arrabales. Hacia el oeste tenía una extensión aproximada de quince cuadras²⁸. Desde la tercera cuadra al norte del Fuerte, comenzaba el Barrio Recio, considerado barrio de arrabal. Hacia el sur, en cambio, se encontraba la zona más poblada, con barrios nacidos alrededor de las iglesias y conventos. Allí residían los vecinos más importantes, funcionarios y comerciantes.

Por otro lado, el núcleo poblacional en expansión era el Alto de San Pedro, que se hallaba al sur del zanjón del hospital. Este barrio no formaba parte del centro de la ciudad, sin embargo su importancia fue creciente, por varias razones: era el barrio del puerto, allí llegaban las carretas provenientes de la campaña del sur, en el lugar existían el horno de ladrillos y el almacén de pólvora. En 1734 precariamente y desde 1748 con autorización real, se instaló en el Alto la segunda casa jesuita en Buenos Aires, conocida como la Residencia. Todo el barrio fue escenario de contrabando, en gran parte proveniente de Colonia²⁹.

La presencia de pobladores portugueses en Buenos Aires fue registrada por el censo de 1744. Si bien este documento se conserva incompleto, según las constancias que en él encontramos, en ese momento en la ciudad había sesenta y nueve portugueses, de los cuales siete estaban de paso, los sesenta y dos restantes residían en forma permanente, de ellos veintitrés tenían casa propia y nueve se dedicaban al comercio en sus distintas variantes³⁰. Para 1749, el número de portugueses residentes en Buenos Aires que estaban en el comercio ascendía por lo menos a veintitrés³¹, cuatro de ellos ya figuraban como tales en 1744. A estas cantidades hay que agregar los factores de navíos de registro portugueses, que a fines de 1749 eran seis.

²⁴ Por ejemplo, en mayo de 1757 se remataron mercaderías de contrabando con Colonia, que se habían encontrado en tres diferentes aprehensiones en botes abandonados en el río Las Conchas (Manual de Hacienda 1757 AGN XIII-43-2-16).

²⁵ Censo de 1744. En Facultad de Filosofía y Letras: *Documentos para la Historia Argentina*. (en adelante DHA) Tomo X.

²⁶ Calculado en base a datos del Libro Real Mayor AGN. XIII-43-2-20.

²⁷ Ibidem.

²⁸ Para la descripción de Buenos Aires a mediados del siglo XVIII, hemos seguido especialmente: Lafuente Machain (1980). Lyman L. Jhonson y Susan M. Socolow (1980). Maroni (1971).

²⁹ En 1760 de diez comisos realizados en la zona, con certeza seis correspondían a Colonia. (Manual de Hacienda 1757-AGN XIII-43-2-16).

³⁰ Debe recordarse que en el censo de 1744, el padrón correspondiente a tres cuadras de la zona sur se perdió, por lo que los datos que damos podrían ser menores a la cantidad real. DHA. T. X.

³¹ AGN Tribunales-IX-39-7-3, expte.7.

Con respecto al tercer sector geográfico al que hicimos referencia, el pago de la Magdalena se extendía al sur del Riachuelo, hasta el río Salado. Desde 1727 se utilizaba la Ensenada de Barragán, distante diez leguas de Buenos Aires, como puerto alternativo, lo que hacía de la zona comprendida entre Punta Lara y el Monte de Santiago un lugar de frecuente actividad naviera:

Los Registros que venían de España eran barcos de mucho porte, venían al amarradero y descargaban la mitad de la carga y con la otra mitad se metían en la Ensenada como en sagrado. Para cargar hacían lo mismo. A media carga salían y concluían en punta de Lara³²

Las introducciones ilícitas se realizaron también por varios puntos, ubicados al sur del Monte de Santiago³³. El arroyo del Atalaya o puerto de la Balandra, a quince leguas de Buenos Aires, permitía la llegada de cualquier lancha, pues ésta quedaba fuera de la vista de la guardia, situada a media legua de la desembocadura y en terreno bajo. A cuarenta y dos leguas de Buenos Aires, el río Samborombón admitía embarcaciones pequeñas que contaban con fácil desembarcadero; los puestos y estancias estaban alejados de la desembocadura y la guardia a ocho leguas del paso accesible para el cruce del río, dificultado aún más por lo pantanoso del terreno. Las lanchas del Río de la Plata, aún las más grandes, podían entrar al río Salado. A menos de una legua de la desembocadura, la isla del Carbón era refugio seguro para los contrabandistas, ya que las últimas estancias estaban a orillas del Samborombón y la guardia era la misma que custodiaba este río, con los inconvenientes de distancia y transitabilidad ya mencionados. En las cercanías, el arroyo del Árbol Solo o de Juan Blanco, de boca pequeña pero con fondo limpio y profundo, permitía embarcaciones que quedaban ocultas por la vegetación. Para 1767, a una legua de su desembocadura se agrupaban tres estancias, pero ninguna guardia.

En este sector, donde en 1744 sólo había dos portugueses, encontramos que el 75% de los comisos efectuados entre 1757 y 1762, se hicieron sobre mercaderías de Colonia³⁴. Sin embargo, las autoridades no tomaron medidas efectivas para evitarlo. En 1762 Juan Noario, vecino de Buenos Aires y hacendado de la Magdalena e isla de Samborombón, pidió una guardia en dicha isla. El se comprometía, con el hacendado Juan Blanco, a abastecer de carne a la guarnición, por el término de un año. Este pedido fue desestimado por no haber tropa disponible³⁵.

El nexo entre las dos riberas descriptas fue el Río de la Plata³⁶. Es sabido que la entrada de navíos desde Europa o desde Montevideo ofrecía serios inconvenientes por la presencia de los bancos de arena, especialmente el de Ortiz y el Inglés. Sin embargo no había mayor impedimento para unir Colonia del Sacramento con Buenos Aires, salvo los días que a veces había que esperar por viento favorable. Partiendo de la Plaza

³² Manuel J.de Lavardén [1801]. (1955) p.151.

³³ Para analizar las características de esta zona nos hemos valido especialmente de los croquis y observaciones realizados por Agustín Pinedo en 1767. (AGN IX-1-5-2).

³⁴ Calculado en base a los datos del Libro Real Mayor-AGN.XIII-43-2-20

³⁵ Noario se quejaba de la mala disposición del gobernador hacia su persona y de las continuas denuncias en su contra, que lo acusaban de abastecer con víveres a Colonia. AGN.IX-18-9-2.

³⁶ Seguimos la descripción de Lavarden, op.cit. y la de Francisco Millau [1772]. (1947).

portuguesa existían tres entradas posibles a Buenos Aires: por el Riachuelo, por Ensenada de Barragán y por San Isidro.

La primera opción era navegar directamente a Buenos Aires, se llegaba a la costas de Retiro y desde allí se encaraba la entrada al Riachuelo, este camino lo utilizaban las embarcaciones que oficialmente unían ambas Plazas.

La segunda opción la presentaba la Ensenada, a nueve leguas de Colonia, pues permitía fácil ida y vuelta aún en época de sudestada. En esas condiciones desde allí o punta Lara se tenía río libre a Colonia; al cesar la sudestada y cambiar el viento, el río bajaba con fuerza en la costa norte y las embarcaciones llegaban con derechura y sin peligro en la Ensenada. Según Lavardén, los portugueses entraban y salían de allí continuamente, sin sufrir pérdidas de embarcaciones³⁷. En verano la bajante del río demoraba la salida de lanchas desde Ensenada, aún así, el lugar era propicio pues los carros podían ir y venir hasta las embarcaciones y también era posible utilizar botes a remo³⁸.

La tercera opción era, una vez sorteado el canal del norte de fuertes corrientes, rodear la isla Martín García y navegar hasta la costa de San Isidro, aprovechando la facilidad de aguas tranquilas que daban al lugar la denominación de El Placer. Esta travesía podía hacerse, con viento favorable, en menos de una noche.

La capacidad de carga de las embarcaciones variaba notoriamente. Se usaban desde botes a remo y guarandumbas hasta bergantines y fragatas. Las de mayor porte eran las oficiales, que también practicaban contrabando; las más rápidas y pequeñas las usaban especialmente para el tráfico ilegal. En este escenario se desarrolló la actividad objeto de nuestra investigación.

El intercambio

En el análisis de los modos y productos de intercambio entre Buenos Aires y Colonia debe hacerse la distinción entre comercio oficial y particular. El primero era el realizado en cumplimiento del Convenio de 1748, se llevaba a cabo en falúas reales o de particulares con autorización y podía o no incluir contrabando. El segundo, en cambio, no tenía autorización, se llevaba a cabo entre habitantes regionales, utilizaba pequeñas embarcaciones, tenía siempre como objetivo la transacción ilícita y cubría necesidades de abastecimiento local.

En general no ha quedado constancia del tipo y cantidad de víveres enviados oficialmente de Buenos Aires a Colonia, sin embargo puede apreciarse que los cargamentos era dispares en volumen, en algunas épocas los pedidos eran muy seguidos y no siempre justificados³⁹. Los pedidos de víveres discriminaban trigo, gallinas y

³⁷Lavardén, 144

³⁸Lavarden, 153.

³⁹ Paredes (1996), cuadro 2.

víveres, incluyendo en este último rubro maíz, frutas frescas y secas, verduras, porotos, cebolla, ajos, yerba y harina⁴⁰. También se solicitaban con frecuencia sebo y velas⁴¹. En ocasiones la solicitud incluía la aclaración de que los víveres eran para la mesa del gobernador, en cantidades que no tenían equivalencia con las que se transportaban para el hospital o la plaza en general.

Ejemplo de lo dicho es la solicitud del 21 de mayo de 1756, para que la falúa real Santa Teresa transportara algunas fanegas de trigo para la población y algunos víveres y aves para la mesa de García de Bivar. Se le permitió que llevara para consumo de la Plaza, doce zurrone de trigo y seis zurrone de harina, y para uso privado de la autoridad se le otorgaron seis sacos de pasas de uva, cuatro sacos de higos, cuatro sacos de nueces, cien gallinas, dos docenas de patos, cuatro docenas de pollos, seis tipas de manzanas, cinco docenas de repollos, cuatro tipas de jabón y dos tercios de yerba⁴². A comienzos de febrero, para abastecimiento de la ciudad se le habían enviado ochenta fanegas de trigo, sesenta gallinas, dos docenas de patos, un saco de nueces y grasa⁴³. Por muy numeroso que fuera el personal que compartía su manutención con el gobernador, no podemos pensar que consumiera más que la totalidad de la población.

Los volúmenes transportados dependían de las existencias disponibles en Buenos Aires, sobre todo el trigo, la harina y el maíz. Algunas cifras marcan grandes diferencias, por ejemplo los envíos de aves variaban entre una docena y doscientos animales⁴⁴. En 1755 encontramos un caso en que el pedido de víveres lo hizo Buenos Aires a Colonia: el 30 de julio se trasladó un alférez con ocho mil pesos para comprar "víveres y otras cosas", pues en Buenos Aires faltaban por la nueva expedición⁴⁵. Sin embargo, dos semanas después Buenos Aires estuvo en condiciones de entregar a dos falúas reales portuguesas doscientas fanegas de trigo y doce fanegas de harina con destino a Colonia⁴⁶.

Un reclamo reiterado del gobernador de Buenos Aires a su par de Colonia, era que la finalidad real de los pedidos de víveres era abastecer otros lugares o practicar otro tipo de comercio⁴⁷. Un indicio de ello es el hecho de que en los mismos viajes que los solicitaban, transportaban otros hacia Buenos Aires como puede comprobarse en los casos que se muestran en el siguiente cuadro:

⁴⁰Guardia del Riachuelo al Gobernador, 26-5-1752. AGN.IX-18-9-1.

⁴¹García de Bivar a Andonaegui, 31-8-52 y 31-3-53. AGN.IX-3-8-2.

⁴²Permisos para viajar y transportar cargas. AGN.IX-18-9-2.

⁴³García de Bivar a de la Vega, 7-2-56. AGN.IX-3-8-2.

⁴⁴De los envíos que detallan cantidad de gallinas, el del 14-2-54 registra una docena y el del 30-3-53 especifica el número de 200. AGN.IX-3-8-2.

⁴⁵García de Bivar a Andonaegui, 11-8-1755. AGN.IX-3-8-2

⁴⁶García de Bivar a Andonaegui, 17-8-1755. AGN.IX-3-8-2

⁴⁷Andonaegui a García de Bivar, 23-1-1751 y 13-1-1753. García de Bivar a Andonaegui, 19-7-1750 y 28-1-1751. AGN. IX-3-8-2.

Envío recíproco de víveres (1750-1759)

Fecha	objeto del viaje	transporta a Buenos Aires
14/08/50	busca víveres	12 barriles de dulce
		4 sacos de arroz
		8 cajas de azúcar (todo de regalo)
08/01/51	comprar trigo, gallinas y víveres	6 sacos de arroz (para Felicio da Fonseca) (*)
22/04/53	busca víveres y entrega cartas	comestibles de regalo
28/09/54	12 fanegas de maíz	12 barriles de dulce(de regalo)
12/12/57	comprar aves y víveres	arroz y azúcar (limosna para franciscanos y capuchinas)
14/03/58	comprar aves y frutas	1 frasco de azúcar
		1 barril de aceite
		1 barril de vino
		chocolate
		1 quintal de bacalao
		1 arroba de arroz (todo para Francisco Rodríguez de Vida) (**)
26/04/59	comprar aves y víveres	12 frascos de té y 12 de café
		12 barriles de dulce de diversas frutas
		2 arrobas de arroz
		2 arrobas de chocolate
		4 cajas de azúcar (todo comprado por el Obispo de Buenos Aires, con otros objetos) (***)

Fuente: Correspondencia entre gobernadores-AGN.IX-3-8-2 y IX-3-8-3

Permisos para viajar y transportar cargas-AGN.IX-18-9-1 y IX-18-9-2

(*) Felicio da Fonseca: Capitán del navío de registro portugués La Luz

(**) Francisco Rodríguez de Vida: comerciante acaudalado de origen español. En 1744 poseía varias casas en Buenos Aires. Alcalde del Cabildo de Buenos Aires en 1747, 1748 y 1759. Síndico del Convento de Santa Catalina. Alguacil Mayor del Santo Oficio.(Udaondo (1945)- Fernandez de Burzaco (1986)- Razón individual... AGN. Archivo Lamas Leg.28

(***) El Obispo de Buenos Aires fue nombrado Arzobispo de Charcas y compró mercadería en Colonia para su viaje (Correspondencia entre gobernadores AGN. IX-3-8-3)

Otro de los métodos para la introducción de contrabando, fue el de las arribadas forzosas y las acciones individuales, es en estas últimas en las que incluimos el llamado *contrabando hormiga* . Al respecto se debe tener en cuenta que la ocupación de Martín García por parte de los portugueses sirvió de excusa para justificar la presencia de embarcaciones con víveres y otros efectos en el río, fuera de los lugares permitidos por el Convenio. Cuando era evidente el contrabando de productos europeos, se recurría a la justificación de robo por parte de los marineros a sus patrones.

En base a reclamos del gobernador de Colonia a su par de Buenos Aires y las respuestas de éste, analizamos dieciocho casos⁴⁸, en los que observamos que en siete de ellos la carga de las embarcaciones consistía en pequeñas cantidades de víveres que marcan el intercambio de productos locales, fuera del circuito de contrabando de los grandes comerciantes. Afirmamos esto teniendo en cuenta, también, que la capacidad de algunos de los botes utilizados no permitía el transporte de mucha mercadería. Pensamos que este tipo de acciones establecía relaciones propias zonales, como el patrón de lancha Agostinho de Deos quien, por lo menos desde 1749, utilizaba el método de intercambio directo con productores rurales. Para 1753 tenía tres procesos por introducción ilícita. Aún así utilizaba como excusa, que actuaba por ignorar los términos del Convenio⁴⁹.

La justificación de las tormentas, se utilizó en seis casos, aunque ello no explicara que, por ejemplo, la lancha que en 1756 iba a buscar leña, necesitara para su manutención una res y veintidós fanegas de trigo⁵⁰. Con referencia a las denuncias de robo, cuatro de las cinco embarcaciones apresadas eran particulares. Los dueños se manifestaban siempre ajenos a los hechos, pidiendo así la devolución de lo apresado.

Con respecto a los valores de los productos intercambiados, variaban según el lugar, la cantidad de personas involucradas y la necesidad que se tuviese del producto. Podemos calcular, por ejemplo, que 100 quesos podían cambiarse por 1 barril de aguardiente o 4@ de azúcar y que 2 vacas en pie, representaban 1 @ de tabaco o 4@ de arroz⁵¹. Según Marcoleta⁵², una pieza de bretaña proveniente de Colonia valía tres pesos, que se pagaba con carne, trigo u otros frutos. La misma mercancía, llegada en registro, costaba cinco o seis pesos en dinero al contado. Con la carne de una vaca vendida en partes a Colonia, se compraban tres o cuatro bretañas; en el registro no pagaba una pieza con la carne de seis animales. Comerciendo directamente con Colonia se obtenían mejoras de, por lo menos, un 30% en los precios. Estas diferencias serían las que hicieron calcular a Lavardén, que aún perdiendo dos de tres cargamentos, los contrabandistas obtenían ganancias exorbitantes⁵³.

El contrabando fue importante para quienes lo practicaban en gran escala, es decir, los comerciantes y funcionarios, sin embargo también lo fue para quienes participaban de él transportándolo, comisándolo o utilizándolo como intercambio de subsistencia. Sostenemos entonces que analizar los comisos nos permite tomar contacto con un

⁴⁸Paredes (1996), cuadro 4.

⁴⁹García de Bivar a Andonaegui, 5-11-1753. Andonaegui a García de Bivar, noviembre 1753. AGN. IX-3-8-2.

⁵⁰ García de Bivar a de la Vega, 5-3-1756. De la Vega a García de Bivar, 22-3-1756. AGN. IX-3-8-2.

⁵¹Realizamos la equivalencia entre los precios que figuran en la "Breve relación geográfica..." p.9; Concoloncorvo, p.33; Marcoleta, 1750, p.134/135 y 144/145 y las tasaciones del Libro de Almoneda, AGN. XIII-42-1-11.

⁵² "Representación que hace al Rey Nuestro Señor (que Dios Guarde) D. Domingo Marcoleta, Secretario de su Magestad, y apoderado de la Ciudad de Buenos-Ayres, en que expone en nombre de la misma ciudad y su comun los graves perjuicios que ocasiona a la Real Hacienda, y à aquellas Provincias, el Comercio ilícito, que practican en ella los Estrangeros, y propone todo lo que puede ser conducente a sugerir materia que de idea para un nuevo sistema o a lo menos a que se mejore y reforme el que hasta aquí se ha premeditado", Madrid, 1750, parágrafo 9, (en adelante Marcoleta, 1750) en: J.M. Mariluz Urquijo (1981), pp 123-157.

⁵³ Lavarden, p.12

amplio espectro de beneficiarios, del que formaban parte desde los lancheros hasta la Corona. Para ello tuvimos en cuenta los productos que se intercambiaban, el valor de los comisos y quiénes intervenían en su tramitación.

El origen de los productos introducidos podía ser brasileño o europeo. En el primer caso los efectos eran, generalmente, azúcar, tabaco y aguardiente cachaza⁵⁴, a los que debemos agregar arroz, bacalao, agrio de limón⁵⁵, dulces, chocolate y muebles. La mercadería europea, llevada a Colonia desde Río de Janeiro y de origen especialmente inglés, incluía todo tipo de telas de algodón y lino, confecciones, vajillas, elementos de metal (agujas, tijeras, cuchillos) y objetos suntuarios.

La procedencia de la mercadería la hemos establecido, cuando fue posible, directamente de la documentación. Cuando ésta no la aclara, recurrimos a otros datos y a la asociación de productos. Así pudimos averiguar que el azúcar de Colonia se conducía preferentemente en bolsas⁵⁶. Cuando encontramos cargamentos en caja o cajones, tuvimos en cuenta los otros efectos con que se la comiso. Con respecto al tabaco, que podía provenir de Paraguay, en el Libro Real Mayor de Hacienda se especificaba cuando era de Brasil y sabemos que la provisión legal de este producto habitualmente escaseaba o era caro. En cuanto a los vinos y aguardientes, si bien se producían en Paraguay y Cuyo, en el siglo XVIII los de origen paraguayo eran casi inexistentes y el aguardiente cuyano no era de caña como el brasileño, que aparecía identificado como cachaza. La cantidad comisada de estos productos fue variada. En el caso del tabaco, luego del remate lo adquirían las Reales Cajas para su posterior envío a España. En algunas ocasiones el aguardiente también fue adquirida por las Reales Cajas en prevención de que fuese necesaria para el real servicio.

Otros productos, como el arroz, los dulces, el chocolate y el bacalao⁵⁷ no ofrecen dudas de procedencia. Los tres primeros fueron utilizados como regalo deferente entre las autoridades o figuran en compras especiales⁵⁸. Esto nos indicaría que en Buenos Aires sólo se conseguían vía Colonia. En cuanto al bacalao, encontramos que, en ocasiones, fue adquirido legalmente para uso particular y para travesías. El volumen comisado de estos productos no era de gran envergadura, pero nos sirve para establecer por asociación, la procedencia de otros efectos.

⁵⁴ El aguardiente llamado cachaza se obtenía por destilación en alambiques, del azúcar de menor calidad. Fuera del ingenio había establecimientos propios y exclusivos para la producción de cachaza. Al respecto ver Simonsen (1978),109. Caio Prado Jr.(1960),42.

⁵⁵El agrio de limón (especie de limonada), también se hacía en Buenos Aires, pero el de Colonia era de mejor calidad y mayor duración. AGN.IX-32-3-3.Expte.6.

⁵⁶ El azúcar en tipa (bolsa), era de Colonia; en cajones también podía proceder de La Habana y la de Chile era en pilones. AGN.IX-32-3-3. Expte.6.La producción azucarera de La Habana fue promovida luego de 1762 y la de Paraguay, de escaso volumen, fue desplazada por la brasileña en el siglo XVIII. Al respecto ver D.A. Brading,(1987),309. Assadourian,(1983), 174 y 198.

⁵⁷Por bacalao se menciona el pescado seco. Los portugueses explotaban esta producción en la región amazónica. Caio Prado Jr., 82.

⁵⁸ En 1750 el gobernador de Colonia envió 4 sacos de arroz de regalo; en 1751 le enviaron 6 sacos a Fonseca; en 1757 Colonia envió arroz como limosna para los franciscanos y capuchinas; en 1758 Francisco Rodríguez de Vida recibió 1 @ de arroz desde Colonia. En 1750 y 1754 el gobernador portugués envió, 12 barriles de dulce de regalo; en 1759 el Obispo de Buenos Aires compró, 12 barriles de dulce y 2 @ de chocolate y en marzo de 1758, Rodríguez de Vida recibió chocolate. AGN.IX-3-8-2.

Como los comisos que nos interesan son los provenientes de Colonia, nos guiamos por distintos indicios para establecer si los efectos europeos hallados habían llegado por esa vía. Una de las maneras es, como ya se indicó, asociar el cargamento con productos locales. Otra forma es tener en cuenta la existencia de mercadería lícita en Buenos Aires y la presencia en el puerto de registros recién llegados. Así pudimos establecer, por ejemplo, que en el lapso mayo de 1758- febrero de 1759 y entre diciembre de 1761 y marzo de 1762 no había breña en Buenos Aires y las que se conseguían eran caras y de mala calidad⁵⁹, por lo que

...parece natural que de una suerte u otra vengan aquí los géneros de la Colonia y incesantemente dicen que están entrando...⁶⁰

Para determinar si el destino del contrabando era Colonia, cuando el comiso no lo aclara, hemos considerado el tipo de transporte usado, el lugar donde fue hallado el cargamento, la existencia de registros en el puerto y los otros efectos que lo acompañaban. Los comisos realizados de San Isidro hacia el norte, indicarían que su destino no eran los registros surtos en Ensenada de Barragán o Buenos Aires, por la distancia y el peligro en la navegación, especialmente cuando el transporte utilizado eran botes y guarandumbas. La cantidad de cuero oscilaba entre 20 y menos de 200, en relación con el tamaño de la embarcación. Los comisos realizados en embarcaciones portuguesas, en el campo del bloqueo, la costa cercana a Colonia o las islas ocupadas o utilizadas por los lusitanos, no ofrecen duda acerca de su destino. Tampoco lo ofrecen aquellos casos en que los productos se encontraron acompañados de pequeñas cantidades de cachaza, azúcar o tabaco, de presumible uso personal de los transportadores. Para el año 1758, tuvimos en cuenta que no había registros en Buenos Aires.

Las mercaderías que se entregaban a los lusitanos como pago del intercambio, fueron diversas. El elemento máspreciado era la plata, que estaba en manos de los grandes comerciantes de Buenos Aires. Los pequeños productores rurales, pulperos y mercachifles que realizaban el contrabando en menor escala, recurrían a otros efectos como cueros, trigo, harina, porotos, quesos y gallinas.

Productos de contrabando hacia Colonia (1754-1761)

Producto	Total comisos	Con destino a Colonia
cueros	33	25
trigo	9	7
harina	5	4
porotos	4	2
quesos	2	2
gallinas	4	4

Fuentes: Libro Real Mayor-AGN. XIII-43-2-15 y XIII-43-2-20

Correspondencia entre gobernadores-AGN-IX-3-8-2 y IX-3-8-3

⁵⁹Cartas de J.E. Anchorena a Agustín Argüelles de fechas 16-5-58, 12-9-58, 14-11-58 y 12-2-59 donde expresaba que la falta de breña se debía a la ausencia de navíos de permiso. AGN.VII-4-1-1. Cartas entre Learte de Zegama y J.E. Anchorena de diciembre de 1761 y mayo de 1762. AGN.VII-4-2-5.

⁶⁰Carta de Manuel Martínez Ochagavía a J.E. Anchorena, 20-9-62. AGN.VII-4-2-5.

Con respecto a los cueros, debemos tener en cuenta que podían estar destinados a los registros. En este caso, se acopiaban en las barracas cercanas al Alto de San Pedro por parte de comerciantes que tenían autorización para ello. En el mismo lugar y bajo el mismo control se depositaban cantidades mayores a las permitidas, que eran las que luego se embarcaban clandestinamente. Los pequeños productores no podían competir en la carga de estos registros con *los que tenían porciones crecidas y eran sujetos de representación y valimento*⁶¹

Por otra parte, desde mediados del siglo XVIII, las corambres de Montevideo fueron sustituyendo a las de Buenos Aires y progresivamente los cargamentos en los registros comenzaron a realizarse en ese puerto⁶². Ante estas circunstancias y teniendo en cuenta la importancia que para los portugueses tenía el cuero⁶³, este fue un medio de pago habitual en las transacciones locales; de esta manera los habitantes de la campaña de menores recursos podían dar salida a sus cueros.

En cuanto a los comisos, éstos resultaban importantes para la corona y también para quienes participaban de ellos. Las mercaderías comisadas eran vendidas en almoneda. Del valor así obtenido, se retenía lo correspondiente a almojarifazgo y alcabala; de la suma restante se pagaban las costas procesales; de lo que quedaba se otorgaba la sexta parte al gobernador y jueces intervinientes; por último, del resto se aplicaba un tercio a los aprehensores y dos tercios a la corona.

Los asientos del Libro Real Mayor⁶⁴, muestran que en el período 1757-1762, el número de comisos realizado no fue constante. Sin embargo el intercambio clandestino con Colonia mantuvo un porcentaje por encima del cincuenta por ciento. Estos datos podrían ser mayores si pudiésemos constatar la procedencia de lo comisado que en muchos casos sólo aparece identificada como "mercadería y otros efectos".

Conclusiones

La permanente política hispana de apertura hacia Portugal creó las condiciones adecuadas para un comercio directo sin restricciones. Lo que la legislación trataba de limitar, la necesidad de unión y buena armonía entre las coronas, lo propiciaba. El convenio de 1748 y la errónea aplicación del artículo 15 del Tratado de Permuta, son los mejores ejemplos de la flexibilidad de las autoridades españolas.

Los contrabandistas de Buenos Aires, de mediados del siglo XVIII, no pueden ser ubicados en un sector social específico. La participación en el comercio directo incluyó desde funcionarios y grandes comerciantes hasta mercachifles y boteros. El comercio ilícito no estuvo siempre relacionado con importantes volúmenes de mercadería y

⁶¹Marcoleta, 1750, p.134/135.

⁶²"Breve relación geográfica...", 19; Concoloncorvo, 31; Lavardén, 129 y 133.

⁶³Acerca del uso intensivo del cuero en la vida diaria ver: Simonsen (1978), 166 a 172.

⁶⁴AGN. XIII-43-2-20.

grandes sumas de plata fluyendo hacia Colonia. Estas características correspondían a las introducciones que tenían como destino final a comerciantes con recursos y poder suficientes para hacerlo. Los pulperos, dueños de tendejones y mercachifles, al igual que los particulares rurales, sólo podían acceder a embarques menores, cuyo valor se cubría con pequeñas remesas de plata, cueros o productos locales.

La introducción de mercadería de Colonia no era un hecho aleatorio, que se llevara a cabo por cualquier lugar, sino que tenía vías de acceso definidas. Comprobamos que el sector norte de la costa bonaerense era utilizado, casi con exclusividad, por los lusitanos. La facilidad de navegabilidad y la presencia de población portuguesa en el lugar resultaban elementos favorables para el intercambio. La entrada a la ciudad se hacía por la chacra de los jesuitas y la Recolección. Luego, el cargamento se diseminaba por los distintos barrios. En la ciudad el gran centro receptor de mercadería de contrabando era el Alto de San Pedro, donde se concentraban los productos entrados por el Riachuelo y por el sector sur.

La totalidad del contrabando no llegaba a Buenos Aires. Parte de él se intercambiaba en la zona rural por frutos de labranza o animales que servían para abastecer a Colonia, gran emporio de productos europeos, con escasa disposición de alimentos. Otro elemento importante de intercambio era el cuero. Los pequeños criadores de ganado no podían competir con los grandes proveedores, por lo que debían buscar un mercado cuasi doméstico para ubicar su producción.

La diferencia de valores entre la mercadería legal y la ilícita, justificaba ampliamente el riesgo de ser descubierto y permitía a los habitantes de la campaña un acceso fluido y permanente a las mercaderías, sin depender de los abastecedores porteños. Eludieron así el circuito de los grandes comerciantes y establecieron relaciones zonales propias.

El intercambio permanente entre Colonia y Buenos Aires muestra un Río de la Plata activo y dinámico, con una población en contacto directo entre portugueses y españoles. Un panorama muy alejado de la idea de monopolio, puerto cerrado y aislamiento que imponían las disposiciones reales.-

BIBLIOGRAFIA

Documentos y obras del siglo XVIII

Concolorcorvo, *El lazarillo de ciegos caminantes. Desde Buenos Aires hasta Lima.1773.*Buenos Aires, Solar, 1942.

Facultad de Filosofía y Letras: *Documentos para la Historia Argentina-Tomo V: Comercio de Indias. Antecedentes legales. Tomo X: Padrones de la ciudad y campaña de Buenos Aires (1726-1810).*- Buenos Aires 1920-1925.

Lavardén, Manuel José de: *Nuevo aspecto del comercio en el Río de la Plata. (1801).* Buenos Aires-Raigal-1955.

Millau, Francisco: *Descripción de la provincia del Río de la Plata-1772.* Espasa Calpe-1947.

Pivel Devoto, Juan E. (director):*Colección de documentos para la historia económica y financiera de la República Oriental del Uruguay.* Tomo I: Tierras 1734-1810. Montevideo-Ministerio de Hacienda-1946.

Libros y artículos.

Araujo, Orestes (1900): *Diccionario geográfico del Uruguay.* Montevideo.

Assadourian, Carlos Sempat (1983):*El sistema de la economía colonial. El mercado interior. Regiones y espacio económico.* México- Nueva Imagen.

Assunção, Fernando O. (1982): "La presencia de la Colonia del Sacramento y el primer gran cambio de la ciudad de Buenos Aires". En: *Separata VI Congreso Internacional de Historia de América*- Tomo III-Buenos Aires-Academia Nacional de la Historia-pp 339-352

Bermejo de la Rica, Antonio (1920): *La Colonia del Sacramento. Su origen, desenvolvimiento y vicisitudes de su historia.* Toledo- Católica Toledana.

Brading, D.A. (1987):"El mercantilismo ibérico y el crecimiento económico en la América Latina del siglo XVIII". En: Florescano, Enrique (comp.), *Ensayos sobre el desarrollo económico de México y América Latina, 1500-1975.* México-Fondo de Cultura Económica- pp293-314.

Caio Prado Jr. (1960): *Historia económica de Brasil.* Buenos Aires-Futuro.

Cartografía y relaciones históricas de Ultramar. Madrid-Ministerio de Defensa-1992. Tomo VII Río de la Plata.

Céspedes del Castillo, Guillermo (1947): *Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del Virreinato del Río de la Plata.* Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

Fernández de Burzaco, Hugo (1986): *Aportes biogenealógicos para un padrón de habitantes del Río de la Plata*. Buenos Aires- 6 volúmenes

Johnson, Lyman L. y Socolow, Susan Migden (1980): "Población y espacio en el Buenos Aires del siglo XVIII". En: *Desarrollo Económico* V.20 N°79- Buenos Aires- octubre/diciembre 1980-pp329-349.

Jumar, Fernando (1994): "El Río de la Plata y sus relaciones atlánticas durante el siglo XVIII. Los rioplatenses y el Río de la Plata. Las modalidades del comercio rioplatense y los grupos locales-1680-1777." Trabajo presentado en las XIV Jornadas de Historia Económica. Córdoba.

Jumar, Fernando (1995): "Los portugueses, la Colonia del Sacramento y el Río de la Plata, 1680-1777". Trabajo presentado en las V Jornadas Inter Escuelas y Departamentos de Historia. I Jornadas Rioplatenses Universitarias de Historia. Montevideo.

Lafuente Machain, R (1946): *Buenos Aires en el siglo XVIII*. Buenos Aires- Secretaría de Cultura de la Municipalidad.

Leonhardt, Carlos S.J. (1926): "Documentos inéditos relativos a los antiguos jesuitas en la actual República Oriental del Uruguay, sacados de los Archivos de Buenos Aires". En: *Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay* Tomo V N°2. Montevideo-pp 505-556.

Malamud Rikles, Carlos Daniel (1986): *Cádiz y Saint Maló en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Cádiz.

Mariluz Urquijo, José M. (1981): *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochescos de compañías de comercio*. Universidad de Buenos Aires.

Maroni, José J. (1971): *El Alto de San Pedro. Parroquias de la Concepción y de San Telmo*. Buenos Aires, Municipalidad de la Ciudad. Cuadernos de Buenos Aires XXXIX.

Monteiro, Jonathas da Costa Rego 1937): *A Colonia do Sacramento (1680-1777)*. Porto Alegre.

Moutoukías, Zacarías (1988-b): *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*. Buenos Aires- CEAL.

Paredes, Isabel (1996): *Comercio y contrabando entre Colonia del Sacramento y Buenos Aires entre 1739 y 1762*. Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional de Luján.

Paredes, Isabel (2001): "Comerciantes lusitanos en el Reyno de Chile. Siglo XVIII". Ponencia presentada en el IV Congreso Chileno Argentino de Estudios Históricos e Integración Cultural. Valparaíso-Viña del Mar.

Paredes, Isabel (2002): "La ficción del monopolio: La ruta rioplatense a Chile y Lima a mediados del siglo XVIII". En: Documentos de Trabajo N°2. Facultad de Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Comunicación. UADE, 2002. pp.81-88.

Prado, Fabricio Pereira (2002): *A Colonia do Sacramento: o extremo sul da América Portuguesa no século XVIII*. Porto Alegre, F.P. Prado.

Riverós Tula, Aníbal M. (1955-a): "El Gibraltar del Río de la Plata. La Colonia del Sacramento". En: *Genealogía. Revista del Instituto Argentino de Ciencias Genealógicas*. N°11. Buenos Aires.

Riverós Tula, Aníbal (1955-b): "Historia de la Colonia del Sacramento (1680-1830)". En: *Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay* Tomo XXII. Montevideo- pp 469-721.

Riverós Tula, Aníbal (1955-c): "Notas sobre el espionaje internacional en el Río de la Plata durante el siglo XVIII". En: *Historia. Revista trimestral de Historia argentina, americana y española*. N°2- Buenos Aires-octubre/diciembre 1955-pp 83-91.

Silva, Hernán Asdrúbal (dir.) (1996): *Navegación y comercio rioplatense, I*. Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur.

Simonsen, Roberto C. (1978): *História Econômica do Brasil*. Sao Paulo- Nacional.

Torre Revello, José (1936): "La colonia del Sacramento". En: Levene, Ricardo (dir.): *Historia de la Nación Argentina*. Buenos Aires-Academia Nacional de la Historia- 3ª ed. 1961- vol.3- 341-350.

Udaondo (1945): *Diccionario biográfico colonial argentino*. Buenos Aires-Huarpes.