

Mercados invisibles y “gente que no ha visto la cara al miedo”: bandoleros y contrabandistas entre los imperios español y portugués en la “banda norte” del Río de la Plata colonial



Adriana Dávila

Universidad de la República, Centro Universitario Regional Litoral Norte (Paysandú), Uruguay.
Correo electrónico: adrianajuana@gmail.com.

María Inés Moraes

Universidad de la República, Facultad de Ciencias Económicas y Administración (Montevideo), Uruguay.
Correo electrónico: mariaines.moraes@fcea.edu.uy

Fecha de recepción: 30 de enero de 2024.

Fecha de aceptación parcial: 17 de junio de 2024.

Fecha de aceptación definitiva: 6 de septiembre de 2024.

Resumen

Este trabajo recurre a fuentes primarias para ofrecer una aproximación a las personas, los bienes y la geografía del contrabando terrestre en algunos territorios del Virreinato del Río de la Plata ubicados entre el imperio español y el imperio portugués en las décadas finales del dominio español, entre los años 1780 y 1805. Los resultados ofrecen, por primera vez para el caso de las zonas analizadas en este trabajo, información cuantitativa sobre el perfil ocupacional de las personas acusadas de cometer delitos en estas acciones represivas, su nacionalidad y procedencia, así como sobre las cargas o “bultos” que traficaban, e información georreferenciada sobre los espacios donde se movían. Tiene como objetivo documentar información sobre dos asuntos de interés historiográfico: la condición social de los sujetos involucrados en el tráfico ilegal fronterizo y la espacialidad del fenómeno.

Palabras clave: Río de la Plata colonial, contrabando, frontera

Invisible markets and "fearless people": bandits and smugglers between the Spanish and Portuguese empires in late colonial Río de la Plata

Abstract

This work uses primary sources to provide an insight of the people, commodities, and geography of land smuggling in some regions of the Viceroyalty of the Río de la Plata located between the Spanish Empire and the Portuguese Empire in the late decades of Spanish rule (1780-1805). For the first time in the territories studied in this paper, the results offer quantitative information on the occupational profile of the people accused of being smugglers, their nationality and origin, as well as the cargoes they trafficked, and geo-referenced information on the spaces where they moved. It aims to document on two facts of historical interest: the social status of the subjects involved in illegal border trafficking and the spatiality of the phenomenon.

Keywords: Colonial Río de la Plata, smuggling, frontier

1. Introducción

En un informe de 1790 sobre el contrabando terrestre el Capitán de Milicias de Montevideo Lorenzo Figueredo, ex baqueano de la Segunda Partida de la Expedición de Límites, condenó la presencia en el campo de:

... los muchos malévolos, ladrones, desertores y peones de todas castas que llaman Gauchos o Gauderios, los cuales sin ocupación alguna, oficio ni beneficio sólo andan vagueando y circulando (...) viviendo de los que pillan; ya en changadas de cueros, ya en arreadas de caballos robados y otros insultos para el tráfico clandestino (...)¹

El pasaje expresa con elocuencia una perspectiva dominante entre los sectores gobernantes del Río de la Plata del período virreinal, según la cual circulaba por los campos fronterizos con el vecino Brasil portugués una suerte de chusma rural incontrolable formada por "malévolos, ladrones, desertores", "gauchos o gauderios", que se desplazaba continuamente ejecutando actividades de "tráfico clandestino". El estigma que encarna esta visión no es otra cosa que la contracara de la ansiedad que tales tráficos y tales actores sociales generaban en los funcionarios virreinales.

Aunque la historiografía actual sobre el Río de la Plata del período virreinal está muy lejos de esa perspectiva, encontrar evidencia documental sobre las figuras anónimas de esos tráficos por fuera de los informes gubernamentales sigue

1 Nota dirigida a José Varela y Ulloa, firmada por Lorenzo Figueredo el 30 de abril de 1790, Archivo General de la Nación (Argentina), Sala IX-Interior, Legajo 24. Expediente 7, f. 263.

siendo un desafío. Por razones de visibilidad social resulta más fácil identificar a los miembros de la élite vinculados al tráfico ilícito, que a los anónimos traficantes que conforman el último eslabón de una larga cadena, formada por altos funcionarios, grandes comerciantes, pulperos, transportistas y consumidores. Existen, por lo tanto, dificultades específicas para estudiar los sectores socialmente menos poderosos involucrados en el contrabando, cuya visibilidad social era nula, excepto como infractores de la ley.

En este trabajo se utilizan fuentes que permiten una aproximación al perfil sociodemográfico del operador del tráfico ilícito terrestre en un área próxima a la frontera interimperial entre 1780-1805. Ubicada en la "banda norte" del Río de la Plata, el área de estudio conformaba un caso de lo que John TePaske llamó "periferias vitales" de los imperios (TePaske, 2013): una zona marginal en comparación con los grandes focos colonizadores, pero que adquirió creciente importancia estratégica en el marco del despliegue de los proyectos imperiales europeos en América, en este caso, de los de España y Portugal. Desde el punto de vista administrativo y judicial, en ese espacio se localizaban territorios bajo la jurisdicción de los cabildos de Buenos Aires, de Montevideo y de algunos pueblos guaraní-misioneros. Desde el punto de vista militar, en el período de este trabajo tenían competencia sobre esos territorios el gobernador de Montevideo (desde 1751), el gobernador de Misiones (desde 1768) y el virrey del Río de la Plata (desde 1776).

Existe una vasta literatura sobre el comercio ilícito desarrollado entre 1500-1800, cuando las políticas comerciales se basaban en diversas formas de monopolio y privilegio. Durante el siglo XVIII, cuando la trama de regulaciones comerciales impuestas por los imperios europeos llevaba más de cien años de historia, el tráfico ilegal de todo tipo de mercancías formaba parte de la vida económica regular en numerosas regiones del mundo. En 1898 Gustav Schmoller escribió: "Casi podría decirse que la verdadera historia del comercio en el siglo XVIII es la historia del contrabando" (Salvemini y Zaugg, 2013).

La frase de Schmoller no puede ser más acertada para el caso americano. En efecto, el tráfico ilegal de mercancías (y también de personas esclavizadas) adquirió dimensiones particularmente agudas en este continente, donde convergían y rivalizaban las diversas potencias europeas de la modernidad temprana con sus respectivos proyectos imperiales.

Si los holandeses e ingleses violentaron desde el siglo XVII el mercantilismo español en América fundando verdaderos emporios del comercio ilegal en Curazao y Jamaica, los portugueses también ocuparon tempranamente nichos de mercado cruciales, como la introducción de personas esclavizadas, a cuya sombra promovieron, en el caso de su relación con la corona española, la introducción ilícita de mercancías y la extracción ilícita de plata. En la mitad del siglo XVIII el contrabando campeaba en todo el continente americano. En aquellas regiones donde coexistían imperios rivales surgieron verdaderos hervideros de contrabando marítimo: las islas del Caribe, la costa venezolana caribeña, las costas de

América Central y del Norte y el complejo portuario del Río de la Plata. No solo las islas y costas oceánicas formaban parte del mundo del contrabando. En el interior del continente americano numerosos circuitos más o menos ocultos de tabaco, azúcar, aguardiente, melaza, té, textiles, manufacturas y personas esclavizadas recorrían como arterias invisibles los imperios europeos atravesando ríos y cordilleras, así como fronteras políticas, lingüísticas, religiosas y étnicas. Aunque desde 1760 diversos reformismos intentaron aflojar la legislación mercantilista en todos los imperios, con fortunas y resultados diversos, al comenzar la “era de las revoluciones” el contrabando seguía siendo parte constitutiva de la experiencia imperial. Para entonces, el comercio libre se había convertido en una bandera revolucionaria, desde Filadelfia hasta Buenos Aires (Klooster, 2009).

La historiografía reciente sobre el contrabando en la modernidad temprana destaca tres aspectos del fenómeno: su papel en la construcción de poder imperial y, en particular, en los procesos de territorialización de los imperios, la convergencia de sectores sociales diversos en el tráfico ilícito, y la complejidad institucional y moral del contrabando como práctica social generalizada (Cromwell, 2018; Rupert, 2019; von Grafenstein *et al.*, 2019; del Valle Pavón, 2023). Los tres aspectos tienen relevancia para el caso rioplatense.

Como en otras “periferias vitales” del imperio español, en el Río de la Plata el contrabando contribuyó a moldear los proyectos imperiales de las coronas de España y Portugal desde el siglo XVII. La temprana configuración de unos circuitos comerciales (legales e ilegales) y unos espacios económicos inter-imperiales en la desembocadura de la cuenca platense precipitó el despliegue de estrategias defensivas multiescalares, que incluyeron demarcaciones fronterizas y rediseños territoriales e institucionales de vasto alcance a lo largo del siglo XVIII (Moutoukias, 1988a; Jumar, 2000; Prado, 2015, 2019; Secreto, 2022).

En buena medida, el vigor del contrabando para generar dinámicas políticas y territoriales imperiales derivaba de su importancia económica, pero también de su amplitud y extensión social. Como en otras áreas de contacto interimperial, en el Río de la Plata el tráfico ilícito estaba presente de diversas formas en toda la extensión de la escalera social. Para las élites locales el contrabando era una fuente de riqueza y poder, que simultáneamente multiplicaban su capacidad de negociación con los niveles superiores del orden imperial pactista, mientras extendían y profundizaban sus redes clientelares con sectores subalternos (Bentancur, 1982; Moutoukias, 1988b, 1996; Prado, 2012). Después de la reforma comercial de 1778 los comerciantes rioplatenses construyeron redes de negocios extensas, vinculando personas y mercados tanto en dirección al Atlántico (enlazando con Río de Janeiro, la costa occidental africana, La Habana, Cádiz, Barcelona y La Coruña) como hacia el Océano Pacífico, a través de Valparaíso, Santiago de Chile, Lima y Guayaquil (Bentancur, 1997; Prado, 2015; Barraza y Cussen, 2024). En la década de 1790 las políticas de la corona española para la introducción de esclavizados en sus posesiones americanas y el llamado comercio “con neutrales” le dieron al complejo portuario rioplatense una interacción planetaria, al ponerlo en contacto con los emergentes puertos estadounidenses, África oriental

y el Océano Índico (Borucki, 2009b, 2020, 2022; Prado, 2022). En paralelo con el comercio legal y por las mismas rutas, agentes y mercados, aumentaba el ilegal.

Por su parte, en el caso rioplatense los sectores subalternos encontraron en el contrabando la posibilidad de insertarse en redes de confianza y reciprocidad encabezadas por figuras nodales de las élites locales, lo que implicaba el acceso a ventajas tanto materiales como inmateriales, y la posibilidad de acceder a ciertos bienes que, como el tabaco negro de Brasil y los tejidos europeos, eran muy apreciados. Los estudios recientes destacan, por lo tanto, que los tráficos ilícitos daban lugar a la formación de redes sociales de gran amplitud no solo geográfica, sino también social, configurando "espacios sociales porosos" (Moutoukias, 2016: 6) donde interactuaban y se vinculaban elementos de los sectores dominantes y de las capas más bajas de la sociedad (Bentancur, 1985; Gil, 2007; Jumar y Paredes, 2008; Paredes, 2011). Finalmente, se ha comenzado a explorar si las prácticas desarrolladas por los sectores subalternos que convergían en el tráfico ilícito terrestre señalaban el despunte de nuevas formas de acción colectiva y agencia política, con repercusiones en los procesos políticos posteriores a 1810 (Fradkin, 2022).

Esto no es del todo ajeno a un tercer aspecto destacado por la historiografía reciente, referido a los aspectos culturales e ideológicos implicados en el contrabando. Así, se ha discutido las prácticas de contrabando en relación con los conceptos de obediencia/desobediencia a las leyes (por parte de los gobernados) y de corrupción (por parte de los gobernantes y funcionarios), en un contexto político, social y legal de Antiguo Régimen (Melon Jiménez, 2009), así como la existencia de una "economía moral" del contrabando en las comunidades donde el fenómeno estaba generalizado (Cromwell, 2018). Para el caso rioplatense, todos los autores ya mencionados han abordado con mayor o menor profundidad esta dimensión del problema, destacándose en este aspecto las contribuciones pioneras de Zacarías Moutoukias (1988b, 1996; Moutoukias y Amaral, 2010).

Este trabajo se propone hacer una contribución al segundo de estos tres grandes objetos de estudio, al poner el foco en los sectores sociales subalternos involucrados en los tráficos ilícitos terrestres en la "banda norte" del Río de la Plata. Presenta información particularizada sobre individuos concretos involucrados en el tráfico, sobre las cargas o "bultos" que traficaban y sobre los espacios donde se movían. Los resultados ofrecen, por primera vez para la banda norte del Río de la Plata, información sobre el perfil ocupacional de las personas acusadas de cometer delitos en estas acciones represivas, su procedencia y su movilidad espacial.

2. Fuentes

La base empírica de este artículo fue obtenida de tres colecciones documentales: dos voluminosos expedientes oficiales del período 1787-1805 producidos

en Buenos Aires y Montevideo y un registro generado en Montevideo sobre los decomisos terrestres efectuados por diversos contingentes armados al servicio de la Real Hacienda entre 1780-1805.

El primer expediente se titula *Expediente sobre el arreglo y resguardo de la campaña de este virreinato*.² Fue iniciado por el Intendente de Buenos Aires en 1787 siguiendo una orden directa del ministro de Indias Juan José de Gálvez para dar solución a un conflicto entre el superintendente y el virrey, y también a un conjunto de conflictos que alimentaban su enfrentamiento, con el objetivo de someterlos a resolución final de la real Audiencia y la Junta Superior de Real Hacienda de Buenos Aires. El segundo expediente se titula *Expediente sobre el arreglo de los campos de la otra banda* y contiene, precisamente, los dictámenes de los oidores de la Real Audiencia y la resolución final de la Junta Superior de Real Hacienda, tomada en 1805.³ De estas dos colecciones documentales se utilizan en este trabajo diversos informes de gobernadores, comandantes militares, autoridades de Real Hacienda e informantes calificados (entre ellos un individuo que cumplía condena por tráfico ilegal) sobre el tema del contrabando terrestre en la frontera interimperial rioplatense. Estos documentos proporcionan información sobre las modalidades del tráfico, las rutas terrestres más empleadas y los bienes intercambiados, así como conjeturas sobre el valor monetario del tráfico, las actitudes (condescendientes o combativas) de las autoridades portuguesas y sobre el personal ocupado en esta actividad: quiénes eran, si su volumen era numeroso y si constituían un peligro para los intereses del reino.

La tercera fuente empleada son los registros de los decomisos terrestres efectuados por la Real Hacienda que se conservan en el Archivo General de la Nación de Uruguay. Fueron recogidos un total 158 expedientes fechados entre 1785 y 1804, donde se registran 165 acciones represivas de operaciones de contrabando terrestre y los datos personales de 394 individuos involucrados en episodios de contrabando.⁴ Los expedientes analizados reportan operaciones represivas realizadas por partidas militares de la Comandancia de Resguardo, dependencia de la Real Hacienda creada en 1779 bajo jerarquía directa de la Aduana de Montevideo.⁵ Tenía sede en esa ciudad y su cometido era la vigilancia del tráfico de mercancías en la "banda norte del Río de la Plata" mediante un patrullaje sistemático por vía marítima y terrestre. Su personal jerárquico estaba formado por un comandante

2 AGN, Argentina, Sala IX, Interior, Legajo 24. Expediente 7. *Expediente sobre el arreglo y resguardo de la campaña de este virreinato*. Existe una transcripción completa en: Biblioteca Artigas, Colección Clásicos Uruguayos, Vol. 199: *El arreglo de los campos*, Montevideo, 2015, pp. 1-432. En adelante se citará esta versión.

3 AGN, Argentina, Sala IX, Legajo 144. Expediente 9. *Expediente sobre el arreglo de los campos de la otra banda*. Existe una transcripción completa en: Biblioteca Artigas, Colección Clásicos Uruguayos, *El arreglo de los campos*, Vol. 199, Montevideo, 2015, pp. 433-521. En adelante se citará esta versión. Puede verse una análisis detallado del contenido de ambos expedientes en Moraes, María Inés (2015). Prólogo, en Biblioteca Artigas, Colección Clásicos Uruguayos, *El arreglo de los campos*, pp. VII-CXLVI.

4 AGN-Uruguay, Escribanía de Gobierno y Hacienda, Cajas, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 22, 23, 26, 27, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 51, 53, 54, 59, 60, 62, 63, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 76, 77, 78 y 79.

5 Quedan fuera de este conjunto las actividades represivas de otro organismo de vigilancia (la Comandancia de la Campaña) sobre las faenas clandestinas de cueros destinados al puerto de Montevideo. Véase: Biangardi (2015).

y un segundo comandante; el personal subalterno eran soldados que ejercían la vigilancia. La ruta marítima era vigilada con un sistema de pequeños botes, mientras que la ruta terrestre era vigilada por partidas militares móviles que recorrían el territorio entre la jurisdicción de Montevideo y la frontera con el Brasil portugués.⁶

Los expedientes de decomisos constituyen una fuente de valor inestimable para conocer quiénes eran los sujetos del contrabando y los detalles de sus formas de operación en el terreno (Treviño, 2014). Contienen información sobre las circunstancias de la incautación, la conformación de la partida represora, las diligencias obradas por esta y, casi siempre, los testimonios de las personas que resultaron arrestadas en el procedimiento. En cambio, y tal como ha sido señalado por otros autores, los decomisos no son una fuente útil para intentar conocer el volumen del tráfico ilícito, ya que solo permiten conocer la porción que cayó en manos de los vigilantes (Jumar y Paredes, 2008). Es sabido que la voluntad represiva de los funcionarios reales, así como la eficacia de los dispositivos represores ensayados, fue sumamente cambiante a lo largo del período de interés.

Las partidas represivas, en ocasiones, lograban detener a los contrabandistas que hallaban en acción, que a veces lograban huir dejando los bienes por el camino y en otras ocasiones ofrecían resistencia armada. Cuando se producían apresamientos y había pruebas suficientes, los detenidos eran imputados del delito de contrabando, que implicaba no solo una transgresión a la norma fiscal sino una traición a la fidelidad al monarca. Sin embargo, los casos registrados en estos expedientes dan a entender que los resultados de las acciones represivas sobre las personas involucradas en el tráfico dependían de muchos factores, como su habilidad para declarar, la posibilidad de demostrar que eran dueños legales de los animales, en el caso de los operativos con cueros o con animales vivos, y si eran portugueses o españoles.

La utilización de fuentes judiciales para aproximarse a los sectores populares que aparecen acusados en ellas es problemática. En este trabajo se adopta una postura pragmática, que sugiere tomar la información de los interrogatorios judiciales como una vía de acceso –casi la única– al estudio individualizado de sectores pobres e invisibilizados de la sociedad del Antiguo Régimen (Ginzburg, 1993), sin por ello desconocer que en este tipo de documentos los interrogados tenderán a presentar un discurso que los proteja de eventuales penas legales y sanciones sociales (Scott, 2004).

Con la información de los decomisos se creó a una base de datos que contiene el nombre del paraje donde se produjo la acción represiva, datos personales de los arrestados, bienes incautados y su destino posterior. La frecuencia de esta información es diversa, ya que como se verá en los cuadros, no en todos los casos se registraba la misma información personal: mientras que el nombre

⁶ No hay evidencia de que estas partidas actuaran en las costas occidentales del río Uruguay, un territorio cuya vigilancia recaía en otros actores del aparato administrativo del virreinato.

propio y la procedencia u origen de los acusados se consigna en casi todos los casos, la ocupación ("ejercicio"), la radicación ("vecindad"), el estado civil y la edad son datos menos frecuentes. La información de la base se empleó para obtener una aproximación el perfil sociodemográfico de los implicados y para conocer los bienes traficados. Asimismo, se utilizaron técnicas de los sistemas de información geo-referenciados (SIG) para representar la localización de los episodios represivos.

3. La geografía del contrabando terrestre

En el Río de la Plata de la segunda mitad del siglo XVIII pueden distinguirse dos grandes rutas de tráfico ilegal. Una era la ruta marítima que discurría sobre el complejo portuario del Río de la Plata formado por Montevideo, Colonia y Buenos Aires, a través de las numerosas ensenadas y puertos naturales del estuario, birlando de múltiples formas la prohibición de recibir navíos de bandera no española.

La otra ruta estaba formada por diversos caminos terrestres trazados sobre la pradera y la sierra de las áreas contiguas a la línea fronteriza entre los dos imperios ibéricos. Allí una red de caminos más o menos secretos, ríos y lagunas, permitía el trasiego ilegal de mercancías, animales y personas esclavizadas de uno a otro lado de la frontera (Gil, 2007; Osório, 2007; Miranda, 2009). En el último cuarto del siglo XVIII el tráfico ilegal en estos territorios –y en particular el tráfico por tierra– se intensificó como resultado de la convergencia de diversos factores de naturaleza diferente, cuyo desarrollo escapa a este trabajo.⁷

En cuanto a las mercancías, numerosos estudios han señalado, por un lado, la existencia de un tráfico de productos del Brasil portugués (especialmente tabaco y textiles) con destino a los reinos españoles, que tenía como contraparte la salida de animales vivos y cueros del lado español con destino a los reinos portugueses. Como se verá en lo que sigue, el mundo del contrabando terrestre agrupaba un conjunto heterogéneo de actividades y personas. Las transgresiones a la ley no consistían únicamente en evadir los controles fiscales; el robo de animales y las faenas clandestinas de cueros (es decir, sin el debido permiso de la autoridad competente) eran frecuentes, de modo que la línea divisoria entre el contrabando y diversas formas de bandolerismo rural era muy borrosa.

Una primera aproximación a la espacialidad del tráfico ilícito se obtiene observando el sistema de guardias de frontera dispuesto en los territorios rioplatenses

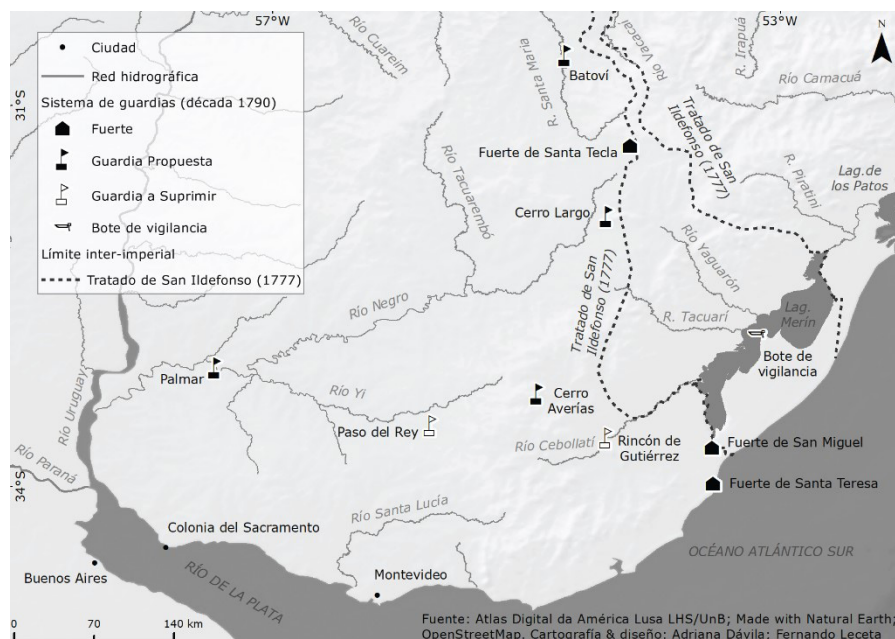
⁷ Entre ellos, cabe mencionar la avanzada castellana sobre territorios australes del Brasil portugués entre 1764-1776, la definición de una nueva línea fronteriza en 1777 (cuya demarcación fue morosa e incompleta), la voracidad creciente por comprar mano de obra esclava del lado castellano (que el monopolio español no alcanzaba a satisfacer), la expansión demográfica y económica de las poblaciones más australes del Brasil portugués, la impotencia de los pueblos guaraní-misioneros para defender su patrimonio comunal (especialmente sus ganados) frente a agentes rivales y el incremento del tráfico marítimo legal en los puertos del estuario platense, con su correlato de cargas ilegales.

contiguos al Brasil portugués. Debido a la importancia militar que revestía el avance portugués en la zona, los territorios de la orilla norte del Río de la Plata contiguos a la frontera con el Brasil portugués fueron, durante la segunda mitad del siglo XVIII, sede de un sistema de guardias bajo la dependencia directa del Comandante de la Campaña, una figura militar con sede en Montevideo y que respondía directamente al virrey. La localización elegida para las guardias fue el resultado de una extensa discusión entre informantes calificados, que tuvo lugar entre 1788-1791.⁸ El Mapa 1 presenta el sistema resultante.

En la década de 1780 existían las siguientes guardias: Paso del Rey, sobre el río Yi; el fuerte de Santa Tecla, en las nacientes del Río Negro, y los fuertes de Santa Teresa y San Miguel, sobre la costa atlántica. Debido a la importancia que cobraron los tráficlos ilícitos por tierra durante los años cubiertos por este estudio, la Real Hacienda estableció una guardia propia en el paraje Rincón de Gutiérrez, a orillas del río Cebollati (ver mapa).

Mapa 1

El sistema de guardias de frontera en la década de 1790



En la década de 1790 el sistema de guardias fue reformado: se creó un nuevo cordón de puestos de vigilancia que cubría un radio territorial bastante más amplio (Palmares, Averías, Cerro Largo y Batoví), fueron suprimidas las guardias de Rincón de Gutiérrez y Paso del Rey, y se mantuvo el antiguo fuerte de Santa Tecla. A este sistema se agregó un bote de vigilancia en la laguna Merín. Aunque los funcionarios virreinales involucrados en la gestión de este esquema defensivo coincidieron en que el resultado final era un plan insuficiente y mal equipado, alcanza para mostrar que los diversos espacios jurisdiccionales

8 Documentos N° 49 a 65, en Biblioteca Artigas (2015: 304-368).

tendían a concentrarse los rodeos bovinos y equinos silvestres.⁹ Vale la pena tener en cuenta que ese espacio había sido asiento de comunidades guenoaminuanes, quienes en los años que trata este estudio se habían convertido en actores de importancia en los tráficos ilícitos de la frontera interimperial (López Mazz y Bracco, 2010).

La campaña de Montevideo, como muestra el mapa, era quizás la más intensa "zona caliente" al sur del Río Negro. Es altamente probable que la ciudad de Montevideo, donde se concentraba la mayor parte de la población de la "banda norte" del Río de la Plata, fuera el principal destino de parte de los tráficos; en los hechos, el consumo de algunos bienes entre los sectores populares de la sociedad montevidéana (como el tabaco brasileño y, posiblemente, los textiles) podía considerarse subsidiado gracias al tráfico ilegal.

Al norte del Río Negro, sus nacientes, así como los territorios por donde cursa el río Tacuarembó, formaban parte de una secuencia de parajes que atravesaba la estancia comunal del pueblo misionero de San Miguel y hacían parte del camino portugués de las tropas en dirección al Río Pardo (Gil, 2020). Finalmente, el contrabando estaba presente en territorios que, como Colonia, tenían conexión muy fácil con la orilla occidental del río Uruguay. Cabe aclarar que aunque el Mapa 3 no contiene puntos del otro lado del Río de la Plata, eso no quiere decir que los tráficos procedentes de la línea fronteriza no alcanzaran la otra orilla, sino que su represión estaba fuera del alcance del Resguardo de Montevideo.

4. Las mercancías del tráfico ilícito terrestre

A los efectos de una correcta interpretación de los datos que siguen, es útil recordar que la fuente muestra información sobre los tráficos que cayeron bajo el accionar represivo, pero no permite conocer las características de aquellos que lograron eludirlo. Asimismo, las partidas de la Comandancia de Resguardos reprimían acciones tanto de introducción como de extracción de mercancías, pero han quedado registrados más operativos de introducción (el 58% de los expedientes disponibles) a los territorios del Virreinato del Río de la Plata, que de extracción hacia el reino de Portugal (el 42% de los casos disponibles). Finalmente, por regla general, en un mismo episodio represivo eran incautados diversos bienes ilícitos: como mínimo, la cuadrilla que traficaba cueros casi siempre también llevaba consigo algún tabaco brasileño.

El Cuadro 1 muestra la frecuencia que presentan los distintos tipos de bienes incautados, tomando en cuenta la totalidad de casos disponibles. El cuadro muestra que el tabaco negro (proveniente de Brasil) y los cueros (obtenidos de

⁹ En el siglo XVII y primeras décadas del XVIII los pueblos misioneros tuvieron allí su "Vaquería del Mar", el más austral de los reservorios de animales silvestres al que acudían regularmente. El espacio de contrabando en torno a la Laguna Merín en las décadas finales del siglo XVIII ha sido estudiado con detalle en Gil (2007).

ganados del lado español) eran los bienes más frecuentemente decomisados, seguidos por los animales en pie ingresados al territorio lusitano. Aunque no es posible afirmar que esta frecuencia represente la composición total del tráfico terrestre, esta evidencia confirma que, tal como los denunciaban los numerosos informes de las autoridades del período, el tabaco, los cueros y los animales vivos formaban un trío recurrente.

Como evidencia el cuadro, más de un tercio de las incautaciones fueron sobre tabaco brasileño, un bien cuyo ingreso clandestino al Río de la Plata ya era frecuente mucho antes del período analizado en este trabajo (Jumar y Paredes, 2008). Sin embargo, existen numerosos indicios de que su circulación no menguó, y posiblemente haya aumentado, después de la instalación en 1778 de la Renta del Tabaco en el Río de la Plata. La sede montevideana de la Renta enfrentó numerosas dificultades para abastecer de manera legal en la banda norte la sostenida demanda de tabaco negro, un producto elaborado que originalmente solo se producía en Brasil, y a pesar de diversos ensayos, el tráfico ilegal se volvió la solución más corriente entre los consumidores (Dávila, 2024).

Las cantidades de tabaco incautadas en las operaciones represivas sugieren que apenas se capturaba a los eslabones finales de una larga cadena de distribución ilegal. En efecto, figuran cantidades modestas de tabaco decomisado en la campaña de la ciudad de Montevideo.

Cuadro 1

Cantidad de decomisos por bien decomisado, 1784-1805

Categoría	Cantidad de casos	% sobre el total
Tabaco	50	34,7
Cueros de ganado silvestre (sin marca)	38	26,4
Animales en pie	19	13,2
"Esclavos"	12	8,3
Textiles	7	4,9
Sebo	3	2,1
Charque	1	0,7
Otros	14	9,7
Total	144	100

Fuente: AGN-Uruguay, EGH, Cajas 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 22, 23, 26, 27, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 51, 53, 54, 59, 60, 62, 63, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 76, 77, 78 y 79. Otros incluye: carnes saladas, grasa, calzones, sombreros, ponchos, barajas, joyas de plata y sandías.

Los registros muestran que, en general, el tabaco se transportaba sobre caballos que los integrantes de las partidas represivas llamaban "cargueros" y reconocían por las marcas o "mataduras" que dejaba los rollos de tabaco en el cuerpo de los animales. Al igual que los textiles, esas modestas cantidades de tabaco podían ser ocultadas en los hogares, siendo frecuentes los expedientes donde se

descubrían estos ocultamientos en las casas de pobladores rurales de la jurisdicción de Montevideo.

El segundo producto más frecuentemente decomisado era el cuero. Durante el período analizado en este trabajo estaba en pleno apogeo un *boom* exportador de cueros por las vías legales: según estimaciones, el valor de los cueros exportados anualmente por aduanas de Buenos Aires y Montevideo, medido en precios constantes entre la mitad del siglo XVIII y el comienzo del siglo XIX, se multiplicó por un coeficiente de 17. Los paisajes agrarios de la banda norte del Río de la Plata se vieron profundamente afectados por una nueva economía del cuero, que corrió la frontera ganadera, introdujo nuevas lógicas en el negocio y desató un prolongado conflicto entre actores rivales por el control de los ganados cimarrones (Moraes, 2014, 2015). Con los cueros se daba, posiblemente, la misma paradoja que con otras mercancías: el incremento del tráfico legal no menguaba el contrabando, sino que hasta podía aumentarlo. Como se verá más adelante, las fuentes muestran que los mismos capitales, los mismos agentes y los mismos transportes que se empleaban para faenas legales de cuero podían, si se daba la oportunidad, movilizarse para faenas ilegales con destino a los mercados portugueses. La línea divisoria entre las actividades legales e ilegales era muy delgada.

El tráfico ilegal de cueros bovinos hacia territorios portugueses había cobrado magnitudes que los funcionarios consideraron alarmantes en los años que analiza este trabajo. Según informó en 1789 el Segundo Comandante de los Resguardos de Montevideo, Cipriano de Melo, la cantidad de cueros entrados al Brasil portugués por la frontera terrestre con el Río de la Plata alcanzaba la cifra de 50 mil por año. El comandante concluía que “este gran negocio sale precisamente de nuestras campañas”.¹⁰ Unos años después, el administrador de la Aduana de Buenos Aires estimó que entre 1790-1794 se había consumado una “asombrosa saca” de 200.000 cueros por año, por esta vía (Barba, 1955). Aunque las cifras de los funcionarios pueden estar exageradas, existe copiosa evidencia de que en el período de estudio de este trabajo en los campos de la banda norte pululaba la actividad corambrera ilegal (Biangardi, 2015; Moraes, 2015).

La extracción ilegal de cueros implicaba la organización de las llamadas “vaquerías de corambre”, cuadrillas de hombres encargados de arrinconar, matar y despellejar los bovinos. La puesta en marcha de una vaquería legal requería un importante volumen de capital y una licencia otorgada por autoridad competente (generalmente los cabildos) para ejecutar la actividad. Se trataba de una empresa compleja, entre otras razones porque se practicaba sobre ganados reputados como silvestres (“cimarrones”) y sin dueño, que era necesario salir a buscar a campo abierto. En consecuencia, organizar una vaquería implicaba movilizar personal con un conocimiento profundo de los espacios donde se agrupaban estos ganados, así como de los patrones de movilidad de los ganados silvestres y de los nativos “infielos” que merodeaban por los campos. Se precisaba una buena

¹⁰ “Carta dirigida a Nicolás de Arredondo, firmada Manuel Cipriano de Melo”. Buenos Aires, 16 de julio de 1790, en Biblioteca Artigas (2015: 394).

cantidad de mano de obra para arrear, faenar, desollar a los animales, estaquear las pieles y apilarlas. La "vaquería" se instalaba en un punto de la campaña y permanecía varios meses allí; eventualmente alcanzaba niveles de producción de miles de cueros. Finalmente, para transportar el producto de una vaquería era necesario un gran número de carros, así como la puesta en práctica de dispositivos para vadear ríos y arroyos (botes, canoas y "pipas"). Las vaquerías ejecutadas con el objetivo de extraer cueros hacia el Brasil portugués eran doblemente ilegales, ya que, además de tener como objetivo una exportación expresamente prohibida, carecían del permiso requerido para llevar a cabo la faena de cueros.

No es posible contabilizar el volumen total de cueros incautados porque los expedientes utilizan diversas unidades de medida: algunos expresan las cantidades de cueros en unidades, otros consignan la cantidad de carros cargados con cueros y otros simplemente consignan la cantidad de "pilas" de cuero. En contraste con el tabaco, que como se vio se transportaba en pequeñas cantidades en caballos, el transporte de los cueros movilizaba numerosos hombres, carros tirados por bueyes y, eventualmente, el uso de botes. Por ejemplo, en un expediente de 1787 fueron embargados 10 carros y 105 bueyes destinados a cargar cueros. Los dueños de los carros argumentaron no saber que la persona que los había contratado era un "tratante [ilegal] de cueros" puesto que aquél había asegurado poseer "licencia para hacer cueros".¹¹ Aunque los carreros y su personal no eran imputados como delincuentes si se demostraba que habían sido contratados como meros transportistas por un tercero, sus carros y bueyes eran embargados hasta que el sujeto que los había contratado se presentara ante la autoridad.

En cuanto a la extracción de ganado en pie, se trataba de una actividad practicada desde fines del siglo XVII, cuando los agentes de la colonización portuguesa del Brasil meridional realizaban arreadas de ganado silvestre desde el Río de la Plata con rumbo a sus enclaves meridionales, para poblar sus estancias. Después que terminó la ocupación española de una importante porción austral del territorio riograndense entre 1764-1776, los viejos circuitos de ganado vivo se reconfiguraron y ampliaron, para abastecer la creciente demanda de mulas, equinos y bovinos hacia San Pablo y Minas Gerais. Los pueblos de las antiguas misiones jesuíticas, cuyas estancias comunales practicaban un tipo de manejo ganadero que combinaba el arreo de ganados silvestres con la cría de ganados mansos, se volvieron blanco de reiteradas extracciones ilegales. En 1789 un célebre desertor portugués refugiado en Buenos Aires reconoció al virrey Loreto que:

Es cierto que muchas partidas de ganado llevan los ladrones a las fronteras del Río Pardo, tanto españoles, como portugueses; pero creo que la mayor parte es del ganado de los campos de Misiones, y muy poco de las estancias particulares, y allí lo venden por géneros (...)¹²

11 Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Uruguay. Escribanía de Gobierno y Hacienda, Caja 8, Expediente 9.

12 "Nota dirigida al Excelentísimo Señor Marqués de Loreto, firmada por José Custodio de Sá y Faria. Buenos Aires, 30 de julio de 1789", en Biblioteca Artigas (2015: 331).

Tiago Gil estudió en profundidad el extenso “camino de las tropas” portuguesas que, partiendo de territorios castellanos fronterizos con Brasil, conducían ilegalmente los animales comprados o robados en esos territorios hasta la feligresía portuguesa de Rio Pardo en la Capitanía de Rio Grande. Desde allí las tropas iniciaban un prolongado periplo en dirección al norte, pasando por diversos sitios de invernada hasta llegar a la feria de Sorocaba en la Capitanía de San Pablo, punto principal de comercio de ganados en las décadas finales del siglo XVIII (Gil, 2020). En cuanto al orden de magnitud de los arreos clandestinos, cabe suponer una variedad importante. Entre los casos analizados aquí se registra un arreo ilegal compuesto por “una punta” de novillos descornados (es decir, mansos) y otro de 800 animales que incluía mulas, potros y yeguas, pero no podemos afirmar que volúmenes tan grandes fueran la norma.

Los decomisos de personas esclavizadas ocupan el cuarto lugar en el Cuadro 1. La evidencia indica un promedio de dos por decomiso, lo que confirma que la forma más frecuente de introducir ilegalmente cautivos era por los puertos del Río de la Plata.¹³ Solo un expediente registra volúmenes de cierta importancia, con seis esclavos (cinco ladinos y un bozal) que fueron incautados junto con 63 rollos de tabaco.¹⁴

Finalmente, dentro del rubro “Otros” se encuentran diversos bienes traficados en volúmenes reducidos. Con destino al Brasil portugués, se encontraron carnes saladas, una pelota de grasa y un saco de sandías. Con destino a los mercados del virreinato, se encontraron barajas, joyas de plata con pedrería y prendas de vestir (calzones, sombreros y ponchos). También aparecen variedades de tabaco diferentes al negro, como cigarrillos y polvillo, pero es significativo que no hay registros de azúcar entre los bienes decomisados, lo que señala una diferencia con el contrabando marítimo.

5. Hombres y mujeres del tráfico ilícito

En la década de 1780 el tema del comercio ilegal entre los dos imperios vecinos cobró renovada centralidad en el discurso de las autoridades del Virreinato del Río de la Plata. En Montevideo, el Comandante de Resguardos Francisco Ortega y Monroy expresaba en una memoria fechada en 1783: “No hay remedio: la situación de este país por mar y tierra es la más a propósito que se pueda discurrir para mantener el trato ilícito, sus moradores están de inmemorial tiempo acostumbrados a él, y viciados en el lucro de su producto” (Pivel Devoto, 1952: 111).

13 Pueden verse las cifras de esclavos decomisados en Buenos Aires desde 1700 hasta 1777 en Jumar y Paredes (2008: 52). Sobre el tráfico ilegal de esclavizados por Montevideo en el período virreinal, véase Borucki (2009a). Sobre el transporte terrestre de los esclavizados ingresados por los puertos rioplatenses hasta Santiago de Chile, ver Barraza y Cussen (2024).

14 AGN, Uruguay. Escribanía de Gobierno y Hacienda, Caja 13, Expediente 23.

Los funcionarios del reformismo borbónico se persuadieron de que los territorios contiguos al imperio portugués eran escenario de un generalizado “desorden” y “decadencia”, resultante de la presencia de una numerosa población itinerante y peligrosa involucrada en los tráficos ilícitos. Como señaló Cromwell (2018) al analizar el contrabando en las costas venezolanas, al reformismo borbónico le inquietaba la incontrolable movilidad interimperial de mercancías, pero sobre todo de las personas involucradas en los tráficos, sobre quienes intentó diversas estrategias “sedentarizadoras”.

Desde el punto de vista de los funcionarios, los sectores sociales del contrabando terrestre formaban una población carente de toda virtud social, al juntar en un único cuerpo a los “vagos”, los delincuentes y los desertores de ambos imperios. Cabe recordar que desde 1745, cuando una Real Orden definió como “vagos” a “los que, sin oficio ni beneficio, hacienda y renta, viven sin saberse de que venga la subsistencia por medios lícitos y honestos”, se había iniciado un largo proceso de criminalización de las personas que se encontraban en esa situación. Hacia 1780 la vagancia se consideraba claramente un delito, asociado al juego, al vicio y a los individuos que figuraban como “arrimados” en las estancias (Alonso *et al.*, 2001; Fradkin, 2009a). En cuanto al ganado, la abundancia de animales sin dueño, la práctica histórica del arreo silvestre y la resbaladiza categoría de “ganado alzado”, multiplicaban las oportunidades de reclamar como propios animales de dudosa pertenencia. Es sugestivo que los expedientes documentan de manera reiterada que los acusados no reconocían como “robo” el arreo de ganado o el hacer cueros con ganados ajenos, especialmente si se trataba de ganados “cimarrones” o silvestres. Por ejemplo, Antonio Felipe, apresado del lado español en una faena de cuero, declaró que “no creyó que cometiese delito en hacerlos”.¹⁵ Como señaló la historiadora brasileña Helen Osório al estudiar el tráfico de ganado en pie durante la misma época y del lado portugués, la definición de “robo” debió ser impuesta por las autoridades: “Arrear significaba, para la población local, recoger, dar pastoreo al ganado en los campos indivisos. Para las autoridades (...) significaba robar ganado” (Osório, 2007).

Por su parte, los desertores de la Armada Real y del ejército eran parte del paisaje social de estos territorios. Las referencias a la desertión de soldados y marinos son reiteradas en la documentación militar y política del Virreinato del Río de la Plata. En la Armada Real, las condiciones de las travesías y el reclutamiento forzoso impuesto por el sistema de la “matrícula del mar” ambientaban la desertión (Santana, 2009). En el ejército, las duras condiciones de vida y el retraso en los pagos de la tropa aumentaban el fenómeno (Fradkin, 2009b). No solo los cuerpos militares de la corona española presentaban esta característica. Para el lado portugués, se ha señalado que en la década de 1780 desertaba entre el 3% y el 8% de la tropa apostada en los territorios de Rio Grande (Osório, 2007). No pocos de estos desertores se internaban en el medio rural, ya que los campos abiertos ofrecían una vía de escape a todos quienes estuvieran en conflicto con la ley (Mayo *et al.*, 1998).

15 AGN-Uruguay. Escribanía de Gobierno y Hacienda, Caja 3, Exp. 6.

La presencia de vasallos de Portugal inquietaba a los funcionarios virreinales, pero todo el tiempo surgían indicios de que españoles y portugueses operaban de conjunto en el tráfico ilícito. En 1783 un militar contratado por el pueblo de Yapeyú para vigilar sus ganados apresó una cuadrilla de hombres que, según su criterio, hacían cueros con ganados de los misioneros en la cuenca de la Laguna Merín. Se hallaba entre ellos Lorenzo de la Rocha, "natural de los Reinos de Portugal" de 25 años, ocupado como desollador. Era el único portugués en una lista de siete apresados: los demás eran de Paraguay, Buenos Aires, Santiago de Chile y Montevideo. Todos habían sido contratados por Francisca de Alzaybar (a) La Mariscal, viuda del primer gobernador de Montevideo y hacendada de gran fortuna, para faenar ganados sin marca en la cuenca de la laguna. No pudieron exhibir una licencia en regla para ejecutar esta actividad.¹⁶

Finalmente, para las autoridades virreinales la presencia de grupos dispersos de individuos armados en la campaña resultaba, además de un peligro para la seguridad física, una amenaza al orden establecido. Esta "casta de gente bandida" podía fácilmente convertirse en un ejército rebelde. Un extenso memorial de 1794 informó:

(...) si estos hombres se agavillasen alguna vez con el propósito de resistirse sostendrían una defensa vigorosa, y costaría mucho llegar a sujetarlos, porque es un linaje de **gente que no ha visto la cara al miedo**, que tiene por oficio lidiar con fieras bravas y burlarse de ellas con facilidad, y que estiman sus vidas en muy poco (...) no necesitan los estímulos del honor ni el apetito de la ambición para sacudir la cobardía.¹⁷

Los temores de los funcionarios sugieren que podría aplicarse a estos contrabandistas de la frontera interimperial americana a finales del siglo XVIII lo que Hobsbawm señaló para los bandidos de la Europa feudal: "(...) por definición, se resisten a obedecer, están fuera del alcance del poder, ellos mismos son ejercitadores potenciales de poder" (Hobsbawm, 2000).

¿Quiénes eran y de dónde venían las personas que practicaban el contrabando en los campos entre los dos imperios?

De los 394 individuos que aparecen involucrados en acciones de tráfico ilícito, 386 eran hombres y 8 eran mujeres. Ha quedado registro de la ocupación de las personas únicamente en 132 casos, apenas el 34% del total (Cuadro 2). Aunque no es posible considerar que se trata de una muestra representativa, es sugestiva la frecuencia de ocupaciones rurales.

16 "Dirigida a Juan José de Vértiz, firmado Antonio Pereyra, Guardia Paso del Rey, 15 de septiembre de 1783", en Biblioteca Artigas (2015: 181-194).

17 Anónimo, Noticias sobre los campos de Buenos Aires [y] Montevideo para su arreglo, en Brito (1953: 361). Negritas nuestras.

Cuadro 2

Ocupación declarada de los imputados

	Ocupación	N° de Casos
1	Trabajo rural no calificado	48
2	Trabajo rural calificado	27
3	Labradores y estancieros	27
4	Comerciante, pulpero y fletero	14
5	Otros	16
	Total, con ocupación declarada	132
	Total, sin ocupación declarada	262
	TOTAL	394

Fuente: AGN-Uruguay, EGH, Cajas 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 22, 23, 26, 27, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 51, 53, 54, 59, 60, 62, 63, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 76, 77, 78 y 79. Ocupación 1 incluye: "peón de campo", "changador", "faenero de corambre", "peón de labranza", "conchabado", etc.; Ocupación 2: "desollador", "capataz", "picador de carros", "picador capataz", "domador de potros", etc.; Ocupación 3: "estanciero", "dueño de chacra", "labrador", "amo de caballos", etc.; Ocupación 4: "dueño de carros", "comercio de pulpería", "carrero", "barraquero" y similares; Ocupación 5: "panadero", "zapatero", "marinero", "albañil" y "baqueano".

Las ocupaciones reportadas más frecuentemente son "peón de campo" o "peón de campaña", que según los detalles proporcionados en las fuentes, se presentan clasificados como trabajadores rurales calificados y no calificados. Vale la pena señalar que la mayoría de los que se autoidentificaron como peones declararon haber salido al campo contratados por un tercero, que muchas veces no se hallaba presente en el momento de la detención. Estos casos evocan la distinción entre "peones proletarios" y "peones campesinos" que propusiera Jorge Gelman al analizar la mano de obra rural en la "banda norte" del Río de la Plata a fines del siglo XVIII. Para el autor, los "peones proletarios" (los únicos que no tenían acceso a la tierra) eran minoritarios con relación al universo de familias campesinas, y se caracterizaban por ser "gente sin domicilio fijo, sin familia, que sólo depende del trabajo en las estancias y que por lo tanto puede verse tentada a recurrir a actividades ilegales, cuando su único sustento se encuentra en peligro por una caída en la demanda de trabajo en las estancias o una sobreoferta de trabajadores" (Gelman, 1998: 151-152).

Sin embargo, parece que no solo los trabajadores rurales sin tierra conformaban la base social del contrabando terrestre: es llamativo que, entre aquellos que conocemos su ocupación, un mismo número de imputados se declararon *labradores* o *estancieros*, dos categorías ocupacionales empleadas generalmente por personas que tenían acceso a la tierra y establecimiento fijo, fuera con título de propiedad o sin él.

El Cuadro 3 muestra la procedencia de los 122 casos en que esa información quedó registrada.

Cuadro 3

Procedencia de los arrestados

"Natural" de:	N° de casos	% sobre el total con datos
Portugal	65	53
"Español", español peninsular y "castellano"	21	17
Paraguay	12	10
Corrientes y Santa Fe	11	9
Buenos Aires y su campaña	5	4
Mendoza y Santiago del Estero	4	3
Capitanía de Chile	2	2
Pueblos misioneros	2	2
Subtotal con datos	122	100
Subtotal sin datos	272	223
TOTAL	394	

Fuente: AGN-Uruguay, EGH, Cajas 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 22, 23, 26, 27, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 51, 53, 54, 59, 60, 62, 63, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 76, 77, 78 y 79.

Como se trata de un 31% del total de casos, la información debe tomarse apenas como un indicio. La otra mitad estaba formada por súbditos de Castilla: la mayoría procedía de diversos territorios del virreinato del Río de la Plata y cerca de un tercio de este subconjunto era español de origen. Si bien no es posible descartar que los vasallos españoles tuvieran mejores oportunidades de escapar que sus pares portugueses frente a las partidas de la Real Hacienda española, es claro que el tráfico ilícito era una actividad en la que revistaban vasallos de ambos imperios.

Es destacable que las procedencias regionales americanas de los vasallos del rey de España correspondían con las mismas áreas de expulsión de población que, durante la segunda mitad el siglo XVIII, alimentaron el crecimiento de la población rural del Litoral rioplatense. No es raro, por lo tanto, que muchos de estos individuos fueran hombres solos: inmigrantes todavía no establecidos de manera definitiva en ninguna parte, que posiblemente encontraban en el contrabando un medio de supervivencia más, junto a otras actividades, más o menos legales que esta. El tiempo de permanencia de estos individuos en las campañas de la banda norte es variable. Algunos declararon estar "conchabados" en la campaña desde hacía varios años, mientras que en otros casos indicaron estarlo hacía apenas unos meses. Se da el caso de unos detenidos oriundos de la Capitanía brasileña de San Pablo, que dijeron hallarse solamente "de paso" en el lado español del territorio.

Por otro lado, es destacable la participación de dos contingentes de indios que no han sido incluidos en el cuadro porque no se sabe su número: el primero es referido como "una porción" de guaraní-misioneros que se dieron a la fuga y el segundo es un grupo de minuanes involucrados en una faena de cueros, que

no fueron arrestados y en cambio fueron devueltos a su “rey” (sic). Se sabe que las comunidades de la nación *minuán* o *guenoa* eran actores de importancia en la trama de relaciones económicas y sociales entre los dos imperios ibéricos a finales del período colonial (Bracco, 1999; Gil, 2007; Dávila y Azpiroz, 2015).

La evidencia documental sugiere que los actores tuvieron conciencia de los riesgos que implicaban sus actividades. En general evitaban confesar que se dirigían expresamente a dominios de Portugal, alegando que habían sido engañados u obligados por quienes los habían contratado, e incluso que desconocían el rumbo hacia donde se dirigían. La línea divisoria entre ambos imperios tenía significados diferentes según quién la mirase: “para a Coroa, era a definição de seus territórios. Para os súditos, era o que separava o comercio do contrabando” (Gil, 2007: 42). Un ejemplo fue el caso de Ignacio Torrealba, implicado en una introducción de tabaco en 1789 y quien se entregó a los guardias en las inmediaciones del Fuerte de San Miguel. El apresado declaró “ser desertor del Regimiento de Dragones de Buenos Aires” y haber sido engañado por alguien que lo contrató “diciéndole cuidase los caballos” para luego dejarlo solo y darse a la fuga.¹⁸ La inverosímil versión no fue aceptada por las autoridades, quienes decidieron enviarlo a juicio en Montevideo, pero cuando Torrealba comprendió que su estrategia había fracasado se dio a la fuga en la mitad del camino. Según consta en el expediente, al año siguiente resolvió sus problemas con la ley, acogiendo al “indulto a los contrabandistas” el 14 de noviembre de 1790.¹⁹

Respecto al nivel de reincidencia, es notorio que los arrestados trataban de defenderse declarando que era la primera vez que se ocupaban en este tipo de faenas. La excepción es el caso de Gregorio Franco que fue encontrado “de esta banda” del cerro de Aceguá. Declaró “que la causa de haber salido a hacer cueros fue la de la necesidad en que se hallaba”. Preguntado por qué salió sin licencia estando esto prohibido, respondió: “que si no llevó licencia fue porque **sabía no se la habían de dar**, y que aunque **no ignoraba castigarían** en caso de cogerlo, con todo la necesidad de buscar con que mantenerse le obligó a ejecutarlo”. Interrogado sobre si había salido otras veces respondió que hacía dos años había salido con el vaquero llamado *Melchorillo*, quien llevaba licencia de quien entonces ocupaba el cargo de Comandante de la Campaña. Ocurrió que cuando estaba ya avanzada la faena ese comandante fue removido por el virrey y su sucesor aprendió al declarante, lo confinó durante tres semanas en una de las guardias, luego lo liberó y procedió a enrolarlo –a modo de leva forzosa– como Blandengue, de cuyo ejercicio salió cuando el nuevo comandante fue removido.²⁰ Se observa el modo en que los diferentes comandantes se relacionaban con los agentes que protagonizaban el tráfico ilícito, pero también la versatilidad con que estos lograban quedar colocados de un lado o del otro de la legalidad.

18 AGN-Uruguay, Escribanía de Gobierno y Hacienda, Caja 8, Expediente 10.

19 AGN-Uruguay, Escribanía de Gobierno y Hacienda, Caja 8, Expediente 10.

20 AGN-Escribanía de Gobierno y Hacienda, Caja 4, Expediente 10.

6. Jerarquía y subordinación en el mundo del contrabando

En un informe de 1791 dirigido a sus superiores, el Segundo Comandante del Resguardo, Cipriano de Melo, se refería a las enormes ganancias que dejaba el tráfico ilegal de cueros y animales. Se preguntaba:

(...) Donde está este inmenso caudal? Según el contexto (...) es preciso creer que está repartido entre los ladrones del campo que llaman changadores y que por consiguiente estos están nadando en oro, o son infinitos. Pero yo, que casi puedo decir que los conozco, sabiendo que no son tantos y que están en la mayor miseria (...) antes bien me persuado que estos pobres hombres pasan una vida arrastradísima trabajando para amos crueles, y que se tendrán por muy dichosos siempre que tratados con indulgencia se les llame a Partido, y se les proporcionen arbitrios de vivir más descansados (...)²¹

Es claro que el autor piensa que los “peces gordos” del negocio no eran esos *miserables de vida arrastradísima* a quienes llamaban “changadores”. Cipriano de Melo conocía muy bien el negocio del tráfico ilícito, puesto que él mismo había protagonizado un sonado caso de introducción ilegal de personas esclavizadas por el puerto de Montevideo, con amplias ramificaciones (Bentancur, 1985; Prado, 2012). Aunque en su informe se abstiene de identificar a los eslabones más fuertes del negocio, trasmite la noción de que en la cadena del contrabando había eslabones de diferente importancia. Se trataba de una idea bastante generalizada entre algunos gobernantes de la época que denunciaron con diversos grados de firmeza la connivencia entre los hacendados de Montevideo y los operadores del tráfico ilícito de cueros (Moraes, 2017).

Aunque es innegable que el negocio del tráfico ilegal entre los dos imperios ibéricos no proporcionaba las mismas ganancias a todos quienes se veían involucrados en él, la operativa del contrabando adoptaba formas asociativas complejas, donde se superponían relaciones de jerarquía vertical y camaradería horizontal atravesadas por lazos de naturaleza diversa, y donde convivían la búsqueda del beneficio propio con lealtades personales de muy amplia configuración (Gil, 2005, 2007, 2014; Prado, 2012, 2015; Moutoukias, 1996, 2016; Dávila *et al.*, 2023).

A modo de ejemplo, en abril de 1788 el Comandante de Resguardos en Montevideo recibió una denuncia anónima según la cual el Juez Comisionado de Extramuros había decomisado unos rollos de tabaco brasileño de un domicilio particular sin informar a las autoridades. Los rollos de tabaco habían sido incautados del hogar de una mujer de nombre Prudencia Cano, quien vivía sola en un rancho perteneciente a otra mujer, en el paraje montevideano de la Aguada. Declaró que el tabaco lo había dejado allí un desconocido, “no sabiendo quiénes eran los dueños o interesados en el referido tabaco”. En el interrogatorio las autoridades exhortaron a Prudencia Cano a confesar la identidad del dueño de la carga, dado que “no se hace creíble que el dicho hombre vino con el tabaco a la casa de la declarante sin tener con esta algún conocimiento y confianza”. A pesar de la

21 “Dirigida a Nicolás de Arredondo, firmada Manuel Cipriano de Melo. Buenos Aires, 16 de julio de 1790”, en Biblioteca Artigas (2015: 350).

presión ejercida en el interrogatorio la mujer no reveló más datos a las autoridades. No se le imputó ningún cargo y en cambio las actuaciones apuntaron hacia otras personas, hasta que finalmente un testigo declaró que hubo "compostura" entre el juez y el lugarteniente de los soldados para la confiscación y reparto del tabaco. Aunque el introductor de la mercancía finalmente no fue encontrado, durante el desarrollo de la investigación fueron detenidos un buen número de soldados y también el mencionado juez.²² El episodio ilustra la diversidad de roles y estatus sociales involucrados en un mismo episodio de tráfico, así como la diversidad de resultados posibles en el accionar de la justicia.

La complejidad y diversidad de los vínculos que hacían posible el contrabando también se aprecia en las vaquerías de corambre. En 1785 fue descubierta una gran faena clandestina de corambre en un paraje cercano al río Bacacay sobre la línea demarcatoria.²³ En el episodio represivo, los faeneros se resistieron con armas de fuego; hubo varios heridos, un muerto y 12 detenidos que fueron conducidos a Montevideo. Las indagatorias fueron extensas y aunque la maraña de ocultamientos no permitió establecer con claridad las responsabilidades, el caso muestra la existencia de una serie de negocios eslabonados de intermediación de cueros faenados clandestinamente del lado español con destino al lado portugués que involucraba a un número mayor a 30 hombres dispuestos en diversos roles. Entre ellos había vasallos de las dos coronas, indios de las comunidades misioneras del lado español e "indios infieles" que no eran vasallos de ninguna de las dos coronas. En conjunto, había personas libres y personas esclavas, civiles y militares, europeos e indígenas de al menos dos etnias, así como habitantes de las más diversas localidades de la cuenca platense y hasta de San Pablo. Ese diverso equipo humano hablaría al menos tres idiomas: castellano, portugués y guaraní.

7. Conclusiones

Los elementos aportados por este trabajo refuerzan los principales argumentos de la historiografía reciente sobre el contrabando interimperial, mediante evidencia sobre el tráfico terrestre de la banda norte del Río de la Plata en el cambio del siglo XVIII al siglo XIX.

Durante mucho tiempo la naturaleza ilegal del contrabando terrestre opacó otras dimensiones del fenómeno. El caso estudiado confirma que el velo de la ilegalidad no debe ocultar el hecho de que estos mercados eran también mercados internos coloniales en el sentido de Assadourian (1982) que vinculaban, en este caso como en de los mercados altoperuanos, centros de consumo con centros de abastecimiento americanos muy distantes entre sí.

²² AGN-Escribanía de Gobierno y Hacienda, Caja 7, Expediente 5.

²³ AGN-Escribanía de Gobierno y Hacienda, Caja 3, Expediente 6. Este episodio se analiza con mayor profundidad en Dávila *et al.* (2023).

En las periferias imperiales vitales, como la estudiada en este trabajo, el contrabando fue en parte un resultado de los proyectos soberanos, pero también contribuyó a construirlos y darles formas espaciales, institucionales, sociales y económicas concretas. En el caso estudiado aquí el contrabando terrestre dibujó rutas y delineó territorialidades por encima de las líneas divisorias imperiales, pero a la vez se alimentó de ellas y les dio sentido. La geolocalización de las acciones represivas muestra el amplio espacio fronterizo definido por el tráfico ilícito terrestre capturado por los servicios represivos radicados en la banda norte del Río de la Plata. Las áreas contiguas a la línea fronteriza acordada en 1777 no eran el único escenario de estos tráficos, sino que los circuitos se extendían hasta Montevideo y las localidades más próximas a Buenos Aires, cubriendo por lo tanto toda la zona intermedia entre la línea divisoria interimperial y la capital virreinal. Aunque estas fuentes no permiten establecerlo y queda para una agenda futura de investigación, es muy probable que estos mismos circuitos se extendieran hasta la franja de tierra entre los ríos Paraná y Uruguay (patrullado por otras autoridades y por eso mismo no presente en las fuentes aquí utilizadas). Si fuera el caso, estaríamos ante un vasto espacio interimperial, una compleja articulación donde convivían y también disputaban normatividades, territorialidades e identidades, diversas.

Lejos de ser una actividad marginal en lo económico y en lo social, estos mercados ocultos fueron fuente de riqueza, integraron regiones productoras y consumidoras, absorbieron mano de obra y dieron existencia física a comunidades y subculturas populares singulares. En el borroso mundo del tráfico ilícito terrestre, los conchabos esporádicos y el robo de ganado, convergieron diversos sectores sociales y tuvieron amplia participación los sectores subalternos de la sociedad colonial, sobre todo, aunque no únicamente, de los espacios rurales.

Existen numerosos indicios de que la inserción de estos sujetos en el mundo del contrabando no era algo permanente y que estas actividades formaban parte de un menú de opciones que se abría tanto a los criollos sin tierra como a los migrantes y desertores recién llegados a la región fronteriza. Es posible que, como lo atestigua la biografía de José Artigas (1764-1850), ser contrabandista fuera también una etapa en el ciclo de vida de los hijos de las familias "respetables" de Montevideo. Finalmente, el contrabando terrestre era también una actividad interétnica, en la que convivían europeos, mestizos, pueblos originarios integrados a las coronas ibéricas (como los guaraní-misioneros) y pueblos originarios no incorporados formalmente a ninguna de ellas, aunque fuertemente integrados a su vida económica y social (como los guenoa-minuanos). La presencia de esclavizados como mano de obra en algunos de los ilícitos registrados en las fuentes, y en otros como mercancías transportadas, muestra la cualidad fluida de las condiciones y situaciones sociales en el mundo del contrabando, donde se fundían los límites entre imperios, normas legales, etnias e idiomas.

Bibliografía

- » Alonso, F., Barral, M. E., Fradkin, R. O. y Perri, G. (2001). Los vagos de la campaña bonaerense. La construcción histórica de una figura delictiva (1730-1830). *Prohistoria: historia, políticas de la historia*, 5, 171-202.
- » Barba, E. (1955). Contribución documental sobre la historia de la ganadería en el Río de la Plata al finalizar el Siglo XVIII. *Revista Histórica*, XXIV(70-72), 318-376.
- » Barraza, J. J. M. y Cussen, C. (2024). Trafficking Captives in South America's Southern Cone: The Continental Route from Río de la Plata to Lima in the Late Colonial Period. *Journal of Global Slavery*, 9(1-2), 228-257.
- » Bentancur, A. (1982). *Contrabando y contrabandistas: Historias coloniales*. Montevideo: Arca.
- » Bentancur, A. A. (1985). *Don Cipriano de Melo, señor de fronteras*. Montevideo: Arca.
- » Bentancur, A. A. (1997). *El puerto colonial de Montevideo* (Vol. 1). Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- » Biangardi, N. (2015). Faenados a contravención. Decomisos de cueros en la Banda Oriental durante 1784 y 1785. En M. E. Sandrín y N. Biangardi (Eds.), *Los espacios portuarios. Un lugar de encuentro entre disciplinas* (pp. 251-267). La Plata: Universidad Nacional de La Plata.
- » Biblioteca Artigas. (2015). *El arreglo de los campos* (Vol. 199). Ministerio de Educación y Cultura.
- » Borucki, A. (2009a). *Las rutas brasileñas del tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata, 1777-1812*. 4° Encuentro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba.
- » Borucki, A. (2009b). The 'African Colonists' of Montevideo: New Light on the Illegal Slave Trade to Río de Janeiro and the Río de la Plata (1830-42). *Slavery and Abolition*, 30(3), 427-444.
- » Borucki, A. (2020). The U.S. slave ship *Ascension* in the Río de la Plata: Slave routes and circuits of silver in the late eighteenth-century Atlantic and beyond. *Colonial Latin American Review*, 29(4), 630-657. <https://doi.org/10.1080/10609164.2020.1831314>
- » Borucki, A. (2022). El tráfico estadounidense de esclavos al Río de la Plata y los circuitos de la plata más allá del Atlántico, 1798-1809. *Ayer*, 128, 21-44.
- » Bracco, D. (1999). *Guenoas*. Montevideo: Ministerio de Educación y Cultura.
- » Brito, R. (1953). Dos noticias sobre el estado de los campos de la Banda Oriental al finalizar el siglo XVIII. *Revista Histórica*, XVIII(52-54), 517-527.
- » Cromwell, J. (2018). *The smugglers' world: Illicit trade and Atlantic communities in eighteenth-century Venezuela*. North Carolina: UNC Press Books.
- » Dávila, A. (2024). *Illegal, global y regional: El contrabando de tabaco en la frontera inter-imperial del Río de la Plata durante las reformas borbónicas*. Montevideo: Universidad de la República-Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- » Dávila, A., Gil, T. y Moraes, M. I. (2023). *The regional globality of smuggling (Río de la Plata, late 18th century)*. IX Encontro de História Colonial, São Cristóvão, SE, Brasil.
- » Dávila, D. C. y Azpiroz, A. (2015). *Indios, cautivos y renegados en la frontera: Los blandengues y la fundación de Belén, 1800-1801*. Montevideo: Ediciones Cruz del Sur.

- » Del Valle Pavón, G. (Ed.) (2023). *Contrabando y redes de negocios: Hispanoamérica en el comercio global, 1610-1814*. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- » Fradkin, R. (2009a). «*La ley es tela de araña*»: *Ley, justicia y sociedad rural en Buenos Aires, 1780-1830*. Buenos Aires: Prometeo.
- » Fradkin, R. (2009b). Tradiciones militares coloniales. El Río de la Plata antes de la revolución. En F. Heinz (Ed.), *Experiências nacionais, temas transversais: Subsídios para uma história comparada da América Latina* (pp. 74-126). São Leopoldo: Editora Oikos.
- » Fradkin, R. O. (2022). Miradas del bandolerismo rural en el litoral rioplatense a finales de la época colonial. *Revista de Indias*, 82(285), 391-423. <https://doi.org/10.3989/revindias.2022.012>
- » Gelman, J. (1998). *Campesinos y estancieros. Una región del Río de la Plata a fines de la época colonial*. Buenos Aires: Los Libros del Riel.
- » Gil, T. L. (2005). O Bando de Rafael Pinto Bandeira em uma representação gráfica: Uma tentativa de aplicação das social network analysis na histó. *Anais do Primer Coloquio do LAHES*. I Coloquio do LAHES, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, Minas Gerais.
- » Gil, T. L. (2007). *Infiéis Transgressores: Os contrabandistas da fronteira (1760-1810)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.
- » Gil, T. L. (2014). Elites locais e changadores no mercado atlântico de couros (Rio Grande e Soriano, 1780-1810). *História Unisinos*, 18(2), 287-300. <https://doi.org/10.4013/htu.2014.182.07>
- » Gil, T. L. (2020). Coisas do caminho: Crédito, confiança e informação na economia do comércio de gado entre Viamão e Sorocaba (1780-1810). En *Portal de Livros Digitais da UnB*. <https://doi.org/10.26512/9786558460299>
- » Ginzburg, C. (1993). *El juez y el historiador: Consideraciones al margen del proceso Sofri*. Madrid: Anaya & Mario Muchnik.
- » Hobsbawm, E. (2000). *Bandidos* (J. Sempere, J. B. Ferrer y M. D. F. Fornesa, Trans.). Barcelona: Crítica.
- » Melon Jiménez, M. Á. (2009). *Los tentáculos de la hidra: Contrabando y militarización del orden público en España (1784-1800)*. Madrid: Sílex.
- » Jumar, F. (2000). *Le Commerce Atlantique Au Río De La Plata, 1680-1778*. Tesis de posgrado. École de Hautes Études en Sciences Sociales.
- » Jumar, F. y Paredes, I. (2008). El comercio intrarregional en el complejo portuario rioplatense: El contrabando visto a través de los comisos, 1693-1777. *América Latina en la Historia Económica*, 29, 31-96.
- » Klooster, W. (2009). Inter-imperial smuggling in the Americas, 1600-1800. En B. Bailyn y P. L. Denault (Eds.), *Soundings in Atlantic history: Latent structures and intellectual currents, 1500-1830*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- » López Mazz, J. M. y Bracco, D. (2010). Minuanos. *Apuntes y notas para la historia y la arqueología del territorio guenoa-minuán (Indígenas de Uruguay, Argentina y Brasil)*. Montevideo: Linardi y Risso.
- » Mayo, C. A., Latrubesse, A. y de Díaz, A. L. (1998). *Terratenientes, soldados y cautivos: La frontera, 1736-1815*. Buenos Aires: Biblos.
- » Miranda, M. E. (2009). *A Estalagem e o Império*. São Paulo: HUCITEC.

- » Moraes, M. I. (2014). Tendencias y coyunturas agrarias del Litoral rioplatense, 1760-1800: Un análisis cuantitativo. *Investigaciones de Historia Económica-Economic History Research*, 10(1), 22-33.
- » Moraes, M. I. (2015). Prólogo. En *El arreglo de los campos*, Vol. 199, pp. VII-CXLVI.
- » Moraes, M. I. (2017). Algunos elementos sobre el tráfico ilícito de cueros y animales en el Río de la Plata a fines del siglo XVIII. En J. Vargas (Ed.), *Belicosas fronteras. Contribuições recentes sobre política, economia e escravidão em sociedades americanas (século XIX)*. Porto Alegre: Editora Fi.
- » Moutoukias, Z. (1988a). *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*. Centro Editor de América Latina.
- » Moutoukias, Z. (1988b). Power, corruption, and commerce: The making of the local administrative structure in seventeenth-century Buenos Aires. *Hispanic American Historical Review*, 68(4), 771-801.
- » Moutoukias, Z. (1996). Negocios y redes sociales: Modelo interpretativo a partir de un caso rioplatense (siglo XVIII). *Caravelle*, 67, 37-55.
- » Moutoukias, Z. (2016). Buenos Aires, port entre deux océans: Mobilités, réseaux, stratifications (2e moitié du XVIIIe siècle). *e-Spania. Revue interdisciplinaire d'études hispaniques médiévales et modernes*, 25, Article 25. <https://doi.org/10.4000/e-spania.25959>
- » Moutoukias, Z. y Amaral, S. (2010). Las tramas de la acción política: crisis fiscal, tolerancia comercial y construcción institucional (Buenos Aires, 1809). *Anuario IHES*, 25, 97-117.
- » Osório, H. (2007). *O império português no sul da América: Estancieros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: UFRGS Editora.
- » Paredes, I. (2011). *Entre la ilegalidad y la necesidad: Los contrabandistas en el Río de la Plata en la segunda mitad del siglo XVIII*. XIII Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia, San Fernando del Valle de Catamarca. <https://editorial.unca.edu.ar/Publicacione%20on%20line/CD%20INTERACTIVOS/INTERESCUELAS/CD/PDF/Mesa%2017/17-%20Paredes%20Isabel.pdf>
- » Pivel Devoto, J. E. (1952). *Raíces coloniales de la revolución oriental de 1811*. Montevideo: Medina.
- » Prado, F. (2012). A carreira transimperial de don Manuel Cipriano de Melo no rio da Prata do século XVIII. *TOPOI*, 13(25), 168-184.
- » Prado, F. (2015). *Edge of empire: Atlantic networks and revolution in Bourbon Rio de la Plata*. California: University of California Press.
- » Prado, F. (2019). Trans-imperial interaction and the Rio de la Plata as an Atlantic borderland. En D. Levin Rojo y C. Radding Murrieta (Eds.), *The Oxford Handbook of Borderlands of the Iberian world* (pp. 669-690). Oxford: Oxford University Press.
- » Prado, F. (2022). No such thing as neutral trade: U.S. shippers in the Rio de la Plata at the turn of the nineteenth century. *Colonial Latin American Review*, 31(1), 93-113. <https://doi.org/10.1080/10609164.2022.2036008>
- » Rupert, L. M. (2019). Shaping an Inter-Imperial Exchange Zone: Smugglers, Runaway Slaves, and Itinerant Priests in the Southern Caribbean. En D. Levin Rojo y C. Radding Murrieta (Eds.), *The Oxford Handbook of Borderlands of the Iberian Wolrds* (pp. 741-761).
- » Salvemini, B. y Zaugg, R. (2013). Premessa. *Quaderni Storici*, 2, 311-332.
- » Santana, J. M. (2009). La matrícula de mar y el banco sahariano. *Espacio Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 22.

- » Scott, J. C. (2004). *Los dominados y el arte de la resistencia*. Ciudad de México: Era.
- » Secreto, M. V. (2022). *O Sul do Sul: Geopolítica, mercadorias e atores nos mares do Sul. O Rio da Prata no século XVIII*. Rio de Janeiro: Mauad Editora.
- » TePaske, J. J. (2013). Integral to empire: The vital peripheries of colonial Spanish America. En C. Daniels y M. V. Kennedy (Eds.), *Negotiated Empires. Centers and Peripheries in the Americas, 1500-1820* (pp. 29-42). New York: Routledge.
- » Treviño, J. C. R. (2014). Quién da más? El funcionamiento de los decomisos y las subastas en la Real Hacienda del puerto de Veracruz durante la época borbónica. *Revista Brasileira do Caribe*, 14(28), 291-323.
- » Von Grafenstein, J., Reichert, R. y Rodríguez, J. C. (2019). *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino: Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX*. Ciudad de México: Instituto Mora.