

## **COMERCIO Y GUERRA A PRINCIPIOS DEL XIX:**

### **Los comerciantes porteños, las oscilaciones del mercado y el poder de la información**

**Marcela Viviana Tejerina\***

Simposio sobre: COMERCIO Y COMERCIANTES: EL RÍO DE LA PLATA  
DURANTE EL SIGLO XVIII

Coordinación:

Fernando Jumar y Carlos María Birocco

A partir de la participación de los rioplatenses en el tráfico de esclavos, el comercio con colonias extranjeras, la compra - venta de naves y las transacciones bajo condiciones de neutralidad, la expansión de sus negocios en el Brasil durante la época virreinal los obligó a mantener corresponsales y apoderados que representaran sus intereses.

A lo largo del trabajo verificaremos cómo se fueron generando estas relaciones y la forma en que la existencia de estos corresponsales, sumada a la cercanía de la colonia portuguesa y la asiduidad de las comunicaciones, permitió a los españoles adelantarse a las noticias provenientes de Europa, pulsar con mayor rapidez los vaivenes del mercado o reaccionar con premura ante circunstancias imponderables, sobre todo en épocas de conflicto.

#### ***Los vínculos al amparo de la neutralidad portuguesa***

Las guerra contra Inglaterra (1779 - 1783)

Hacia la segunda mitad del siglo XVIII los lusitanos demostraban tener mucho interés en mantener sus vinculaciones comerciales con los españoles, así como estaban abiertos a generar nuevas vías que les facilitasen su injerencia el tráfico mercantil. Es por esta razón que, según Corcino Medeiros, siempre recibían con una consideración especial a

---

\* Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur. E mail [mtejerin@bblanca.com.ar](mailto:mtejerin@bblanca.com.ar)

los españoles que se acercaban a los puertos brasileños. La posibilidad de hacer negocios y el consecuente ingreso de plata configuraban un considerable aliciente para que esto así sucediera. Hacia el año 1766 el gobierno portugués reconocía la utilidad que dejaban los huéspedes de origen hispano que pasaban por los puertos del Brasil, en viaje desde o hacia el viejo continente. Si los que iban desde Buenos Aires traían oro y plata para dejar en las plazas brasileñas, los que volvían de Europa también dejaban buenos dividendos, en relación con la introducción ilegal de esclavos en las posesiones españolas. Asimismo, los contactos que así se fortalecían podían favorecer la expansión de los negocios lusos en la capital porteña.<sup>1</sup>

Haciendo gala de estos principios, unos años después el portugués Antonio Machado de Carvalho se presentaba ante el gobierno rioplatense, con una serie de certificaciones que daban cuenta de su actitud solidaria frente a los españoles que habían llegado en emergencia a Río de Janeiro.<sup>2</sup> En su nota al gobierno español, este lusitano también hacía hincapié en los beneficios prestados al haber introducido en su barco, la vacuna para la viruela.<sup>3</sup> Nada era gratuito. A cambio de aquellos servicios y de la introducción de la vacuna, solicitaba a la corona española el permiso de introducir al Río de la Plata entre 600 y 700 toneladas de efectos de lícito comercio y exportar su valor en frutos y producción del país, toda la operación bajo bandera portuguesa y libre de derechos.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> “... e que da mesma sorte o são indo da Europa para o Rio da Prata; porque compram fazendas nessa cidade, para introduzirem por contrabando nos domínios da Espanha, e pelo meio dos capitães desses navios, se poderá estabelecer em Buenos Aires, um negócio muito interessante.” ( “... y que en la misma forma, yendo de Europa para el Río de la Plata; porque compran hacienda en esa ciudad, para introducirla por contrabando en los dominios de España, y por el mismo intermedio de los capitanes de esos navíos, se podrá establecer en Buenos Aires, un negocio muy interesante.) Oficio del ministro Francisco Xavier de Mendonça Furtado al Conde da Cunha. Lisboa, 17 de abril de 1766. En Corcino Medeiros dos SANTOS, *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808)*. Río de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1980.

<sup>2</sup> “...auxiliando familias de empleados, socorriendo a comerciantes, tripulaciones desvalidas, y arrojadas a aquellas costas por los enemigos de la corona, contribuyendo a salvar los intereses nacionales [sic] por medio de oportunos avisos y socorros a las embarcaciones...” 4 de septiembre de 1805. Archivo General de Indias (En adelante AGI), Buenos Aires, 138.

<sup>3</sup> Antonio Machado de Carvalho ingresó a Montevideo en julio de 1805, como capitán de la fragata la Rosa del Río, con carga de negros a los que el capitán había hecho inocular la vacuna contra la viruela. Por tales servicios se presentaba como el instrumento para la salvación de la plaza rioplatense del fantasma de la epidemia: “... poniendo el sello a la beneficencia y humanidad con haber conducido con la mayor prolijidad, y cuidado el pus de la vacuna, cuyos maravillosos efectos se experimentan ya en Montevideo y esta Capital, mucho más habiendo llegado a tiempo que se sufría la peste cruel de las viruelas de las que perecían muchas personas...” 4 de septiembre de 1805. *Ibidem*.

<sup>4</sup> Pese a lo rotundo de los avales presentados, la corona no accedió a su pedido, aunque resolvió dispensarle un trato especial, “... del mismo modo que él ha tratado a los españoles en su Patria, y que se le

A principios de 1780, la tradicional predisposición de los lusitanos abrió las puertas a las gestiones particulares realizadas en el Brasil, a fin de implementar una vía informal que contribuyera a amortiguar los efectos negativos de la guerra en el tráfico con la península.

Poco tiempo después de estas tratativas, la corona española decidió oficializar la intervención portuguesa y habilitar los puertos de Buenos Aires y Montevideo para el comercio y la comunicación bajo bandera lusitana, utilizando la neutralidad de Portugal en la guerra contra los ingleses.<sup>5</sup> Tal como demuestra Hernán Silva, tanto aquel tráfico neutral informal como el que posteriormente fue sistematizado, buscaban el mismo objetivo: proteger el movimiento de mercaderías, caudales y correspondencia entre el Río de la Plata y la Península.<sup>6</sup>

El sistema de permisos para transportar mercaderías y metálicos a España, por medio de naves portuguesas se inauguró en febrero de 1781 y fue utilizado hasta que la firma de los preliminares de paz con Inglaterra, a principios de 1783, ya no lo hizo más necesario.<sup>7</sup> Las condiciones bajo las cuales se aprestaron los navíos destinados a este tráfico, explica Silva, cubrieron una amplia gama de posibilidades. Hubo autorizaciones para navegar en barcos españoles, con pasaporte, bandera e incluso con capitán y tripulación portuguesa y en naves de procedencia lusitana; embarques en barcos fletados y propios, con nombre preciso o sin determinar, etc.<sup>8</sup> Las presiones de la guerra obligaban a aguzar el ingenio y a implementar medidas de excepción, como la portuguización de navíos

---

satisfagan los gastos que haya hecho para la introducción de la vacuna.” Real Orden del 9 de marzo de 1806. En DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA ARGENTINA (En adelante DHA), Publicados por la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, T. VII: “Comercio de Indias. Consulado. Comercio de negros y de extranjeros” (1791-1809). Buenos Aires, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, 1916, p. 325.

<sup>5</sup> Cfr. “Tratado de El Pardo”, 11 de marzo de 1778, en CAMPAÑA DEL BRASIL, ANTECEDENTES COLONIALES, T. 3, pp. 500-507.

<sup>6</sup> Hernán Asdrúbal SILVA, “La Colonia del Sacramento, el Virreinato del Río de la Plata y el Libre Comercio. Mito y realidad en el rompimiento de relaciones económicas con Brasil”. En Hernán A. SILVA (Dir.), *Navegación y Comercio rioplatense -I-*, Bahía Blanca, Gabinete de Investigación de Historia Americana y Argentina, Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur, 1996, pp. 7 a 72.

<sup>7</sup> Si bien las preliminares de paz se firmaron el 20 de enero de 1783, el conflicto finalizó formalmente el 3 de septiembre de ese año.

<sup>8</sup> En lo que sí se hacía especial hincapié era en que los navíos debían pasar o partir de Río de Janeiro. Hernán SILVA, op. cit.

españoles<sup>9</sup> o la utilización de doble bandera, por parte de los navíos de origen portugués,<sup>10</sup> según lo exigieran las circunstancias.<sup>11</sup>

Si bien los beneficiarios de los permisos para comerciar por medio de Portugal eran vasallos del rey de España, los lusitanos también pudieron participar, pero en calidad de testafierros, a cuyo nombre, cuenta y riesgo se fletaban las embarcaciones y/o se consignaban las cargas.

El ocultamiento de la propiedad española era uno de los propósitos fundamentales, con el fin de protegerse de los ataques de los enemigos. Y para esto se podía utilizar tanto el nombre del capitán de la nave como el de algún importante comerciante de Lisboa. Así se hizo, por ejemplo, en ocasión del permiso otorgado a la Viuda, hijos y herederos de Lorenzo Berestain, para expedir desde Cádiz a Montevideo el paquebot portugués “Nuestra Señora de Loreto”, con carga general de frutos y efectos permitidos en el Reglamento de 1778 y en retorno transportar parte de los 40.000 cueros que se le permitía extraer.<sup>12</sup> El fletamiento de esta nave se hizo en función del contrato firmado por Agustín de Beristain con Enrique Ribeiro Neves, portugués residente en Cádiz,<sup>13</sup> cuya participación en el tráfico con el Río de la Plata por esta época pareciera ser bastante activa, si tenemos en cuenta que el 8 de noviembre de 1782, firmaba una carta de fletamiento del bergantín “Santa Ana”, del mismo origen, a los puertos del Río de la Plata.<sup>14</sup> Asimismo, junto con su hermano

---

<sup>9</sup> Hacia 1782, el testimonio de un portugués que desde Montevideo necesitaba regresar al territorio brasileño indicaba que lo había logrado en un barco español que, “... con registro de plata de Don Juan Pedro Aguirre, fue conducido al Río de Janeiro, para traerlo a estos reinos bajo bandera portuguesa”. ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN URUGUAYA, Colección Dr. Mario Falção Espalter., Serie 2, T. IV, p. 66

<sup>10</sup> Según el Segundo Comandante del Resguardo del puerto de Montevideo, hacia 1782 se encontraba en el puerto un “... buque portugués que estaba junto al muelle cargando cueros con bandera española, y con licencia del Rey para el conde de Reparaz...” ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN ARGENTINA (En adelante AGNA) IX 36-6-4.

<sup>11</sup> Hernán SILVA, op. cit.

<sup>12</sup> Dadas las medidas de seguridad que se debían tomar en este tipo de fletamiento, en la comunicación realizada al gobierno porteño se explicaban las diligencias que se habían realizado. “Como para seguridad de la expedición debe ocultarse en lo posible la pertenencia de ella a Españoles, no solo ha de hacerse con pasaporte y patentes del Rey de Portugal, sino también ha de suponerse que la carga se verifica a nombre y de cuenta y riesgo del Capitán del buque; y de la propia suerte se tomarán cuantas precauciones se juzgaren oportunas para evitar sea presa de los enemigos.” Instrucción dada por el Sr. Don José de Galvez al Intendente de Buenos Aires, acerca del permiso otorgado por Real Cédula del 4 de junio de 1782. San Ildefonso, 9 de agosto de 1782. En DHA, T. VI, pp. 217 y 218

<sup>13</sup> Citado por Juan C. GARAVAGLIA, *Economía, Sociedad y Regiones*. Buenos Aires, Ediciones de La Flor, 1987, p. 93.

<sup>14</sup> AGNA, IX 30-9-6

Jerónimo Ribeiro Neves, en un documento fechado en marzo de 1782 figuraban como testaferros del comerciante gaditano Francisco Sierra, con el fin de que este pudiera efectivizar sin inconvenientes la extracción de unos 80.000 cueros del Río de la plata, “por la vía de Portugal, y con bandera de la misma nación”.<sup>15</sup> A pesar de que en este momento lo vemos operando desde Europa, ambos hermanos Ribeiro Neves son reputados por la historiografía brasileña como importantes hombres de negocios de la ciudad de Bahía, con activa participación en el comercio marítimo y en el medio financiero de su tiempo, junto a dos hermanos más, todos socios.<sup>16</sup> Años más tarde, las conexiones de esta familia con el Río de la Plata se mantuvieron a través de Enrique Ribeiro Neves, cónsul de Portugal en España, apoderado de algunos portugueses involucrados en causas por contrabando en esta región.<sup>17</sup>

#### El tráfico de neutrales (1797-1799)

Hacia fines de la década de 1790 los conflictos bélicos internacionales volvieron a repercutir fuertemente en las comunicaciones e intercambio entre España y sus dominios de ultramar, obligándola a implementar medidas de excepción que restablecieron antiguos escenarios para la intervención lusitana en el comercio y la navegación del Plata. El 19 de agosto de 1796 se firmó el Tratado de San Ildefonso, por el que España se alió con los galos en la lucha contra Gran Bretaña. Este cambio de alianzas asestó un duro golpe al comercio colonial y obligó nuevamente a la corona española a buscar vías colaterales, a los efectos de vivificar las relaciones mercantiles con sus colonias de ultramar. Fue en este contexto que se decidió autorizar el comercio de efectos no prohibidos en buques extranjeros, desde puertos de potencias neutrales o desde España, siempre y cuando se respetara el retorno a sus puertos peninsulares.<sup>18</sup> En esta primera etapa, la habilitación para

---

<sup>15</sup> Comunicación del Sr. Don José de Gálvez, fechada en El Pardo, el 1 de marzo de 1782. En DHA, T. VI, p. 210.

<sup>16</sup> Domingos Riberiro Neves, Administrador de la décima de Aduana, en 1769, Francisco Ribeiro Neves, quien lo sustituyó en el mismo cargo cuando murió en 1783, Jerónimo Ribeiro Neves, nombrado en 1801 Juez de la Balanza de la Casa de la Moneda, Ambrosio Ribeiro Neves y Enrique Ribeiro Neves. Marieta ALVES, “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia (VII)”. En *Revista de História*. São Paulo, abril – junio 1971, Año XXII, Vol. XLII, N° 86, pp. 476-478.

<sup>17</sup> En 1802 se presentaba como apoderado de los implicados en el comiso de la sumaca “Nuestra Señora de los Dolores” que, con permiso de negros, había arribado a Montevideo en 1786. AGNA IX 31-1-10.

<sup>18</sup> Real Orden del 18 de noviembre de 1797. En DHA, T. VII, p. 134.

comerciar por medio de neutrales se dio entre noviembre de 1797 y abril de 1799, si bien el ingreso de naves en tales condiciones se produjo hasta bastante tiempo después.

Como consecuencia de la implementación del comercio con neutrales, los portugueses intervinieron en el tráfico rioplatense a través de diferentes vías: a) como testaferros de los españoles, b) en calidad de beneficiarios de un permiso de la Corona y c) a modo de comisionados de los comerciantes hispanos en cada uno de los puntos de la escala que la mercadería debía hacer tanto en Portugal, como en Brasil, en su ruta hacia y desde el Río de la Plata.

En primera instancia, los que operaban desde la península ibérica volvieron a actuar como testaferros de los españoles, prestando sus nombres para enmascarar la propiedad de las cargas transportadas rumbo al Río de la Plata o desde allí hacia Europa. En diciembre de 1798, por ejemplo, un comerciante gaditano era autorizado a cargar en Buenos Aires o Montevideo, cacao, cueros y otros productos, en la Fragata Portuguesa “Judit”, su capitán Antonio Ignacio Reyes de Setubal, despachando el registro a nombre del comerciante de Lisboa, Enrique José Sampayo. Al salir del Río de la Plata, la embarcación debía realizar una escala en cualquiera de los puertos del Brasil, donde debía unirse a algún convoy rumbo a Lisboa. Desde allí, por último, transbordaría para dirigirse a España.<sup>19</sup> Otro lisboeta, José Ventura Montano prestó su nombre a la Compañía de Filipinas para extraer 300.000 pesos desde Montevideo y regresar con carga de efectos asiáticos. Las prevenciones en este caso llegaban al extremo de organizar la compra de un buque en Lisboa, que luego se vendería en Calcuta, para reemplazarlo por otro de mayor porte, que haría el viaje de regreso.<sup>20</sup>

También se dio el hecho de que el lusitano apareciera directamente como beneficiario para importar mercadería y extraer cueros, además de una carga de caudales cuyo transporte hacia la península debía asegurarse. Hacia fines de 1805, Joaquín Fernández da Silva, del comercio de Oporto, recibió autorización para introducir en el Río

---

<sup>19</sup> DHA, T. VII, p. 155. Esta transacción se completó casi 3 años después, cuando el 31 de marzo de 1801 la mencionada embarcación salió de Montevideo rumbo a Lisboa, con Real Permiso, para luego desde allí transbordar su carga para España. Ejemplar del 4 de abril de 1801 del TELÉGRAFO MERCANTIL, RURAL, POLÍTICO – ECONÓMICO E HISTORIOGRÁFICO DEL RÍO DE LA PLATA (1801-1802). (En adelante TELÉGRAFO) Reimpresión Facsimilar. Biblioteca de la Junta de Historia y Numismática Americana. Buenos Aires, 1914, Tomo I, p.46.

<sup>20</sup> Real Orden del 14 de abril de 1806. DHA, VII, p. 329

de la Plata una carga de frutos, géneros y efectos con buques de bandera lusitana. Se encargaba al Virrey rioplatense que facilitara todos los medios necesarios al comisionado local, para que en retorno se pudiera realizar un embarque de plata, con el disimulo, las precauciones y la brevedad deseada.<sup>21</sup>

Por otra parte, los comerciantes metropolitanos formaron parte imprescindible de la sucesión de contactos con la que los españoles debían contar para que durante su recorrido hacia o desde el Río de la Plata, la carga no tuviera ningún inconveniente. En esta ocasión los peninsulares actuaban junto con los que operaban desde el Brasil. Como verdaderos eslabones de una cadena, estos individuos cubrían cada una de las etapas del largo y penoso trayecto que cumplían las mercaderías y los caudales entre puertos españoles y rioplatenses, pasando por el Portugal y el Brasil. Estas enormes distancias eran recorridas, por lo tanto, a partir de una compleja e integrada conjunción de operaciones que se organizaba sobre la base de la existencia de una red de relaciones personales que entrelazaba a vasallos de ambas coronas, tanto si eran peninsulares como americanos.

Así lo hicieron, por ejemplo, José Antonio Capdevila y Antonio Costa, dos comerciantes de Buenos Aires que debieron utilizar la vía Lisboa - Brasil para extraer ciertos fondos que tenían inmovilizado en La Coruña.<sup>22</sup> Dentro de este circuito, los comerciantes españoles necesitaban un representante en Portugal, que se encargase de invertir el dinero en las mercaderías a importar en territorio americano y otro en el Brasil, para que una vez recibida la carga, se ocupara de su re envío hacia su destino final en algún punto de las posesiones españolas. En el caso antes mencionado, el apoderado era el comerciante carioca Francisco Piñeyro Guimarays. La misma función cumplió Francisco Pereira Mesquita, también del Río de Janeiro, al organizar el transporte del cargamento despachado por orden de Vea Munguía y Lisaur, del comercio de Cádiz, a nombre de Tomás de Balenzategui, en el Río de la Plata, vía Lisboa y Río de Janeiro.<sup>23</sup>

---

<sup>21</sup> Real Orden del 9 de noviembre de 1805. DHA, T. VII, pp. 313-315.

<sup>22</sup> "... pasamos orden a nuestro Apoderado para que en Letra o como mejor conviniese, pasase a Lisboa aquella cantidad, se invirtiese en los artículos que significamos en nota que remitimos y se nos enviasen en el primer convoy de Lisboa que saliese para los puertos del Brasil a fin de que se nos remitiesen desde allí..." AGNA IX 31-1-6

<sup>23</sup> AGNA IX 49-3-2

Tanto Francisco Pereira de Mesquita como Francisco Piñeyro Guimarães eran reconocidos representantes de la elite comercial carioca, con importantes fortunas de origen mercantil.<sup>24</sup> Otro de los importantes comerciantes que participó desde Río de Janeiro en instancias similares fue Luis Antonio Ferreira, cuyo nombre aparece junto a los más conspicuos de la plaza mercantil carioca, en oportunidad de brindarle su aval a un paisano con pretensiones de lograr algunos privilegios en el comercio rioplatense.<sup>25</sup> A fines de 1801, Luis Antonio Ferreira fue el encargado de despachar la fragata portuguesa “La Caña Verde”, fletada al Río de la Plata por José de Belaustegui, negociante de Cádiz residente en Lisboa, a consignación de su hermano, Francisco Antonio de Belaustegui, con el fin de extraer en cueros y otros frutos los productos de la esclavatura que los hermanos habían introducido con anterioridad.<sup>26</sup>

### ***Las oportunidades comerciales de fines de siglo XVIII***

#### **La libertad del tráfico negrero**

Hacia fines del siglo XVIII, el mercado rioplatense estaba dentro de la red de comercialización de los esclavos introducidos al Brasil por el grupo de comerciantes de Bahía y, fundamentalmente, de Río de Janeiro. Ellos manejaban todo el circuito de la operación, desde la fase de adquisición hasta la de distribución que, en caso de la ciudad carioca, abarcaba una vasta zona, limitada al norte por el Mato Grosso y que en el sur llegaba hasta Buenos Aires.<sup>27</sup> La existencia de esta extensa red de comercialización podría incorporarse al número de razones que aduce Studer al explicar el hecho de que, a pesar de que las autoridades rioplatenses intentaran fomentar el tráfico directo desde África, los

---

<sup>24</sup> Cfr. João Luis Ribeiro FRAGOSO, *Homens de grossa aventura: acumulacao e hierarquia na praca mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Río de Janeiro, Arquivo Nacional, 1992 y João Luis Ribeiro FRAGOSO y Manolo FLORENTINO, *O Arcaísmo como projeto. Mercado Atlantico, sociedade agraria e elite mercantil no Rio de Janeiro (1790-1840)*. Río de Janeiro, Diadorim Editora Ltda, 1993.

<sup>25</sup> Luis Antonio Ferreira fue uno de los “comerciantes de esta plaza de San Sebastián de Río de Janeiro” firmante de una certificación en aval de Antonio Machado de Carballo, portugués capitán de la fragata la Rosa del Río, quien pretendía ciertas prerrogativas por el hecho de haber ingresado al Río de la Plata la vacuna contra la viruela. 4 de septiembre de 1805. AGI Buenos Aires, 138.

<sup>26</sup> AGNA IX 31-1-9.

<sup>27</sup> Jorge CALDEIRA, *A nação mercantilista. Ensaio sobre o Brasil*. San Pablo, Editora 34, 1999, p. 260.



negocios con la colonia portuguesa continuaran realizándose.<sup>28</sup> Es por ello que en la documentación relativa a los tratos entre españoles y lusitanos continuaremos viendo aparecer los nombres de grandes negociantes brasileños. Entre ellos, el bahiano Manuel José Machado y Cayetano Pinto, uno de los mayores comerciantes de Río de Janeiro de fines del siglo XVIII.<sup>29</sup>

Los permisos otorgados por la Corona para introducir esclavatura durante el conflicto con Inglaterra, así como la posibilidad de seguir utilizando la vía de la arribada forzosa, mantuvieron vigente la articulación del Río de la Plata con Bahía de Todos los Santos y, fundamentalmente, Río de Janeiro. Tal articulación se asentaba en una trama de relaciones y complicidades entre españoles y lusitanos, que permitían la continuación de aquellas prácticas y su fortalecimiento, aún en contra de los circunstanciales intentos oficiales por ponerles restringirlos.

Si estos permisos podían motivar el arribo de los portugueses, aún mayor fue la influencia de la Real Cédula del 24 de noviembre de 1791, por la cual la corona resolvió autorizar la libre trata de negros en el Río de la Plata, tanto para los comerciantes españoles como para los extranjeros.<sup>30</sup> A fin de llevar a cabo esta negociación, los vasallos de SMC. podían extraer dinero y frutos, mediante el pago de un derecho del 6%. La venta de los frutos no debía hacerse necesariamente en el lugar donde se adquirieran los negros, sino que se permitía una suerte de comercialización triangular, por la cual podían venderlos en cualquier puerto y luego trasladarse a adquirir la esclavatura. De la misma forma, los retornos de negros podían introducirse en el puerto del que habían salido o en otro cualquiera habilitado para este comercio. En principio, la concesión de esta gracia fue por

---

<sup>28</sup> Según su análisis, el hecho se debía a que "... allí se conseguían los negros relativamente baratos y porque suministraban excelentes oportunidades para el contrabando Elena F. S. de STUDER, *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Departamento Editorial, 1958, p. 268.

<sup>29</sup> Hacia 1804, por ejemplo, Manuel Cayetano Pinto mantenía negocios con Pedro Duval Este Pinto también fue uno de los importantes comerciantes de Río de Janeiro que firmaban el aval a favor de Machado de Carvalho. AGI, Buenos Aires, 138. Según Frago, Manuel Cayetano Pinto era uno de los ejemplos del negociante que se aprovechó de la acumulación mercantil para constituir una fortuna rentista y así, subir en la escala social. Al morir en 1842, sólo el 19,8% de su patrimonio se ligaba la comercio y más del 50 % del valor de sus bienes se distribuía entre predios urbanos y otras propiedades. João Luis Ribeiro FRAGOSOS, op. cit., pp. 283-284.

<sup>30</sup> Los españoles quedaban habilitados para pasar en embarcaciones propias o fletadas de su cuenta a cualquier puerto extranjero de América, en busca de negros. Real Orden del 24 de noviembre de 1791 y Real Cédula con la misma fecha. En DHA, T. VII, pp. 486, pp. 3-9.

el término de 6 años, a partir del 1 de enero de 1792. Posteriormente, el plazo se amplió merced a sucesivas prórrogas.<sup>31</sup>

El permiso para la libre trata abrió un universo mayor de vínculos comerciales entre portugueses y españoles. El comerciante Tomás Antonio Romero, quien luego se convertiría en uno de los pioneros de las empresas destinadas al África, hacia principios de 1790 reconocía su dependencia con respecto a los traficantes de dicho origen:

“Efectivamente adopté el medio de convenirme con los portugueses para la introducción de negros que me está permitida teniendo por menos arriesgado que emprender expediciones a la África e Islas adyacentes (...) aunque no desconocidos son difíciles de practicar por muchos, en toda la impericia de los españoles para estas expediciones.”<sup>32</sup>

A lo largo de su correspondencia con Francisco Eustaquio Daraux, entonces en Montevideo, Tomás Antonio Romero mencionaba la existencia de otros rioplatenses que por entonces tenían negocios con individuos de aquella nacionalidad. Se aludía a Argibel y a Necochea, como deudores,<sup>33</sup> y al mismo Ortega y Monroy, quien había sido Comandante del Resguardo de Montevideo.<sup>34</sup>

Dada la dependencia con respecto al Brasil, como centro proveedor de mano de obra esclava, era imprescindible conocer el estado de las plazas brasileñas, como dato ineludible a la hora de tomar las decisiones sobre la compra de negros. Hacia 1791, Tomás Antonio Romero manifestaba estar “pendiente”

“...de las noticias que por instantes espero del Janeiro y Río Grande sobre expediciones de negros para enterarme por ellas de cómo éstos vienen y en qué número, no me atrevo de pronto a resolver la compra...”<sup>35</sup>

Tres años después el comerciante andaluz constataba la existencia de inconvenientes suscitados en aquellos mercados, todo lo cual no hacía más que perjudicar a los lusitanos dedicados al comercio negrero y, por ende, a los españoles a ellos asociados:

---

<sup>31</sup> Ver Real Orden del 24 de noviembre de 1791, Real Orden del 12 de abril de 1798, Real Orden del 4 de septiembre de 1800 y Real Cédula del 22 de abril de 1804, cuando finalmente se resolvió su continuación por 12 años para los españoles y 6 para los extranjeros. Elena F. S. de STUDER, op. cit., p. 317.

<sup>32</sup> Carta de Tomás Antonio Romero a Francisco Eustaquio Daraux. AGNA IX 33-8-8

<sup>33</sup> Aparecen nombrados como deudores de los lusitanos Pinto y Correa, introductores de negros. Carta a Manuel Cipriano de Melo, del 19 de marzo de 1794. Ibidem.

<sup>34</sup> Ya en Madrid, este no había pagado su “descubierto” con el portugués Juan Marcos Vieira. Carta a Francisco Eustaquio Daraux del 27 de noviembre de 1793. Ibidem..

<sup>35</sup> Carta de Tomás Antonio Romero a Francisco Eustaquio Daraux del 6 de octubre de 1791. Ibidem.

“Doloroso es el acaecimiento del Bergantín del mando de Arruda – comentaba Romero en mayo de 1794 –, y temo que por causa de los que le siguieron no pueda libertarse los demás, pero si aquel sale bien debemos confiar a los otros no les irá mal, y en tal caso se salvarán mis quinientos quintales de harina consignados al mismo Arruda...”<sup>36</sup>

En julio del mismo año volvía a hacer referencia a “...la desgraciada suerte que parece han corrido los buques portugueses que regresaban al Brasil...”, alegrándose de no haberse visto directamente afectado por los “citados comisos”, aunque más no fuera por no haber tenido “proporción” en el negocio.<sup>37</sup> En febrero de 1795 su diagnóstico acerca de las posibilidades del comercio negrero desde el Río de Janeiro no era demasiado alentador:

“El estado de cosas en el Janeiro parece poco favorable a los dedicados al negocio de negros, y es de temer se ponga de peor semblante...”<sup>38</sup>

Sucedía que los comerciantes de esclavos debían enfrentar la reiterada prohibición virreinal de extraer negros desde el Brasil y las prevenciones de algunos sectores brasileños que, dado el caudal de estas negociaciones, veían perjudicados sus intereses. En la “Representación de la Cámara de Río Grande al Príncipe Regente, contra el contrabando y la exportación de esclavos a Montevideo”, se presentaba la queja contra los comerciantes de Río de Janeiro quienes, a cambio de los esclavos que dirigían al Río de la Plata, conducían trigo, harina, carne salada y otros géneros que impedían la salida de productos iguales o similares desde el Río Grande.<sup>39</sup>

Atento a cualquier cambio en el mercado, Romero analizaba el mejor modo de acción para adecuarse a las nuevas condiciones originadas en el Brasil, prediciendo el cambio de rumbo que tomarían las empresas que al poco tiempo organizaría directamente hacia la costa del África:

“Si efectivamente ha sucedido lo que se dice los negros tomarán valor, y mis atrevidas expediciones podrán tal vez ser más fructuosas bajo del

---

<sup>36</sup> Carta de Tomás Antonio Romero a Francisco Eustaquio Daraux del 30 de mayo de 1794. Ibidem.

<sup>37</sup> “... porque para este género de empresa soy el más tentado de los mortales así como el más cobarde para lo que huele a contrabando en estos dominios, quizá por ser un poco orgulloso, y no acomodarme a bajar la cabeza a guardas pícaros y otros canallas a quienes es preciso humillarse para no exponerse”.<sup>37</sup> Carta de Tomás Antonio Romero a Francisco Eustaquio Daraux del 19 de julio de 1794. Ibidem.

<sup>38</sup> Carta de Tomás Antonio Romero a Francisco Eustaquio Daraux del 24 de febrero de 1795. Ibidem

<sup>39</sup> 5 de noviembre de 1800. Elena F. S. de STUDER, op. cit., p. 298. Corcino Medeiros dos Santos cita una Representación de los comerciantes de la plaza de Río Grande del mismo tenor que la mencionada por STUDER, aunque en este caso, por no tener fecha, el documento es ubicado por Medeiros en la década de 1780. Corcino Medeiros dos SANTOS, op. cit., pp. 102, 145.

pabellón español y a los puertos libres aunque la esclavatura sea más costosa ...”<sup>40</sup>

A lo largo de su correspondencia se ve reflejada también la oposición interna que se estaba gestando, en contra de la creciente injerencia de los lusitanos en el comercio local, a poco de implementada la libre trata.<sup>41</sup> En este sentido, hablaba de la “polvareda tremenda” que se había levantado con la cuestión de los portugueses y las extracciones, refiriéndose a la discusión que se había generado en el seno de la comunidad mercantil porteña, en torno a la posibilidad de extraer cueros, en calidad de frutos y como retorno por los esclavos introducidos.<sup>42</sup> Por otra parte, al rechazo que el tráfico con el Brasil producía entre los comerciantes monopolistas, se sumaba la reticencia de las autoridades coloniales rioplatenses para hacer efectivas las mercedes de los negreros, frente a la generalización de los ilícitos.

No obstante las presiones internas que se fueron presentando, las sucesivas prórrogas a esta medida propiciaron las condiciones necesarias para que los lusitanos intensificaran su intervención directa en el espacio portuario rioplatense. Ello, muy a pesar de los reiterados intentos de la Corona española por promover al Africa el tráfico directo por parte de sus súbditos, con la firme intención de eludir la intermediación lusitana. En algún punto veremos cómo, aún las medidas tomadas a tales efectos, paradójicamente contribuyeron a fortalecer su participación y los vínculos con los sectores naviero y mercantil locales.

Y nos referimos a una medida en particular, que tuvo una decidida influencia en estos términos: la exoneración de derechos para la compra de naves de construcción extranjera, con el preciso fin de ser utilizadas en el comercio con Africa.<sup>43</sup> Cabe recordar

---

<sup>40</sup> AGNA IX 33-8-8

<sup>41</sup> Carta de Tomás Antonio Romero a Manuel Cipriano de Melo, Buenos Aires, 19 de marzo de 1794. *Ibidem*.

<sup>42</sup> Este asunto dio origen a voluminosos expedientes, como el entablado por José Martínez de Hoz, Jaime Alcina y Verjes y Diego Agüero, en calidad de diputados de la Junta General del Comercio, frente al propio Romero, el cuerpo de Hacendados, el contador administrador interino de la Aduana Angel Izquierdo, el síndico procurado general Miguel de Azcuénaga y el fiscal Francisco Manuel Herrera. Elena F. S. de STUDER, op. cit., pp. 280-282.

<sup>43</sup> Real Orden del 24 de enero de 1793. DHA, T. VII, pp. 29-30. Por Real Orden del 23 de agosto de 1796 se permitió que los comerciantes rioplatenses emplearan buques de su propiedad para el comercio con la metrópoli. *Idem*, pp. 120 a 121. En marzo de 1797 se ratificó exonerarlos de derechos para la compra de naves de construcción extranjera, tanto ésta se efectuara en el exterior como en el Río de la Plata y siempre y

que hasta estas fechas, los navíos debían ser de construcción nacional y los capitanes, oficiales y los dos tercios de la tripulación españoles o naturalizados.<sup>44</sup>

### La compra venta de naves en el Brasil

Hacia finales del siglo XVIII, la influencia de los portugueses en el comercio y la navegación rioplatenses era evidente, aún para los observadores contemporáneos. Diego de Alvear describía los distintos planos bajo los cuales esa influencia se hacía tangible:

"...surtiéndonos de algunas embarcaciones y pertrechos navales - decía el español -, nos dieron parte en sus expediciones del Brasil y de la costa de África, se tomó el gusto a la navegación y principió el comercio marítimo."<sup>45</sup>

Por la abundancia y lo barato de las maderas del Brasil, esta colonia de Portugal se convirtió en una de las principales proveedoras de los rioplatenses.<sup>46</sup> La capitanía de Bahía, señalaba Francisco Aguirre en su diario, era la que más consideración merecía para los recursos de la marina:

"En Bahía se construye con más comodidad que aquí – explicaba -, porque sus maderas están mas baratas y son de la misma especie; hay abundancia de fábricas Ambé, Viasava y también de Maestranza"<sup>47</sup>

Una de las opciones que se manejaba, la más directa, era la de mandar a fabricar las embarcaciones a la mencionada ciudad brasileña o también a Río de Janeiro. Esta parecía ser una buena elección para los lusitanos que se encontraban establecidos en territorio

---

cuando estuvieran destinadas a la introducción de esclavos. Esta aclaración se originó luego que Pedro Duval fuera exonerado del pago de derechos por la compra de una nave en Río de Janeiro para emplearla en el intercambio de negros y frutos del país. Real Orden del 20 de marzo de 1797. En Idem, p. 123. Por Real Orden del 3 de julio de 1804 se estableció que todo buque extranjero que se comprara con cualquier motivo sin limitación y preciso destino para el tráfico directo al África debía pagar el 4% de alcabala y el 7% de extranjería. En Idem, pp. 293 a 294

<sup>44</sup> "Reglamento y aranceles para el comercio libre de España a Indias 12 de octubre de 1778". En DHA, T. VI, pp. 14 y 15.

<sup>45</sup> Diego de ALVEAR, "Descripción del Virreinato de Buenos Aires", en Sabina ALVEAR Y WARD, *Historia de D. Diego de Alvear y Ponce*. Madrid, Luis Aguado, 1891, p. 577.

<sup>46</sup> Según el historiador uruguayo Arturo Bentancur, el Brasil era el principal abastecedor de naves para el comercio negrero, le seguían los proveedores corsarios nacionales o extranjeros y por último, los navieros norteamericanos. Arturo Ariel BENTANCUR, *El puerto colonial de Montevideo*. Montevideo, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, T. 1, 1997, p. 270.

<sup>47</sup> "Diario de Juan Francisco Aguirre", en Paul GROUSSAC, *Anales de la Biblioteca*. T. V. Buenos Aires, Coni Hnos., 1905, pp. 40-41.

español, tal vez porque su mismo origen brindaba mayores facilidades para tales encargos. Hacia principios del siglo XIX, el platero Francisco Silva Lemus, asentado en la ciudad desde hacía mucho tiempo, mandó a construir una balandra en la plaza de Bahía de Todos los Santos, con parte de la herencia materna que había cobrado en aquel territorio.<sup>48</sup> Hacia 1801, el portugués Juan de Silva Cordeiro, también avecindado en Buenos Aires, envió a construir una escuna en Río de Janeiro, con el objeto de utilizarla en el puerto, para la carga y descarga de sus buques mayores. En esta ocasión, a pesar de tener muchos conocidos y contar con un apoderado local, el trámite se dilató por más tiempo del esperado debido a los imponderables propios de una época convulsiva y a las distancias que complicaban los acuerdos. Silva Cordeiro enumeraba las dificultades que había tenido que enfrentar a poco de haber contratado el servicio:

“... como después se declarase la guerra con Portugal, quedó por mucho tiempo inutilizada la remesa de dicha embarcación, y también por que el Maestro Carpintero que la hizo, eludiendo su primer ajuste, pretendió se le aliene más por ella, hasta que por último, se resolvió entregarla...”<sup>49</sup>

No obstante los encargos especiales que se podían realizar para la construcción de naves en el Brasil y tal vez como consecuencia de los problemas que éstos podían acarrear, lo más común era la adquisición de embarcaciones usadas.

El precio pagado por las embarcaciones de origen brasileño oscilaba entre los dos mil o cuatro mil pesos para sumacas y corbetas y podía llegar a los seis mil pesos en el caso de los bergantines. Algunos podían pagar en efectivo<sup>50</sup> y otros lo hacían bajo diferentes formas de crédito, en pesos fuertes. Para esto último se podía entregar un adelanto, con el compromiso de pago del resto de la suma al llegar al Río de la Plata,<sup>51</sup> o también se podía obligar al pago diferido, en mercancías.<sup>52</sup>

---

<sup>48</sup> AGNA IX 1-2-5.

<sup>49</sup> Por esta embarcación, finalmente pagó la suma de \$ 4000. AGNA IX 36-3-1.

<sup>50</sup> En la escritura de compra venta del bergantín “San Juan Crisóstomo” a Juan Montaner, el vendedor dejaba constancia de “haber recibido de el en dinero corriente”, la suma correspondiente. 8 de Julio de 1802. AGNA IX 31-1-9.

<sup>51</sup> Para la compra del bergantín el “Feliz Gobierno”, para Pedro Duval, se adelantó el pago de 1000 pesos, con la condición de que los restantes 5000 se pagarían una vez en el Río de la Plata. Escritura de compra venta, 5 de octubre de 1795. AGNA IX 31-1-2

<sup>52</sup> En la escritura de venta del bergantín el “Belisario” al apoderado de Manuel Cayetano Pacheco, se establecía un plazo de nueve meses, para entregar la suma correspondiente en el lugar de la compra (en este caso Pernambuco), “... con los frutos que retornare en la expedición, como son carnes, sebos y harinas, al

Si bien no hemos rastreado el lugar de construcción de las naves adquiridas durante esta época, comprobamos que las negociaciones se realizaron generalmente con individuos de Río de Janeiro, encontrándose entre ellos algún importante representante del sector mercantil carioca. Tal el caso de Juan Gómez Barroso, uno de los “maiores comerciantes de grosso trato” de la ciudad de Río de Janeiro, miembro de la elite que nucleaba a quienes eran, al mismo tiempo, grandes importadores y exportadores, traficantes y aseguradores.<sup>53</sup> A fines de 1797, este portugués aparece como propietario de la sumaca “San Francisco de Paula”, que había llegado al Río de la Plata con un cargamento desde el Brasil y que luego fue vendida al comerciante porteño Manuel de Aguirre.<sup>54</sup>

Cuando las adquisiciones se realizaban en territorio rioplatense, el negocio se podía concretar con la presencia directa del lusitano interesado<sup>55</sup> o a través de un apoderado que éste nombraba para tales efectos.<sup>56</sup> Cuando la venta se hacía en el Brasil, los españoles optaron por manejarse a través de un representante o apoderado establecido en territorio brasileño<sup>57</sup> o por medio de algún intermediario español<sup>58</sup> o lusitano de confianza.<sup>59</sup> En los

---

precio que conviniera en esta plaza....”. Si así no se cumpliera, se comprometía a pagar un medio por ciento mensual por la demora. 20 de mayo de 1802. AGNA IX 31-2-11

<sup>53</sup> Cfr. los textos João Luis Ribeiro FRAGOSO, op. cit. y João Luis Ribeiro FRAGOSO y Manolo FLORENTINO, op. cit.

<sup>54</sup> Elena F. S. de STUDER (1958), Cuadro XV

<sup>55</sup> En noviembre de 1798 José de la Oyuela compraba la corbeta portuguesa “Santa Ana y San José” (a) el “Camarón” al portugués Dionisio José de los Santos, por la suma de 3750 pesos. AGNA IX 49-3-2. La nave había llegado procedente del Brasil con pasaporte para Montevideo, con efectos europeos que no se permitían como retorno de las colonias extranjeras. A pesar de esta ilegalidad, las autoridades permitieron la descarga y venta de su mercadería, atendiendo a los requerimientos del mercado durante la guerra. Hernán Asdrúbal SILVA, “Bases para el establecimiento de vínculos comerciales entre el Río de la Plata y el Brasil a fines de la etapa colonial”. En *Anuario de Estudios Americanos*, T. LIV, Nº 2, Sevilla, julio - diciembre de 1997.

<sup>56</sup> El portugués José Tomás de Almeida, que en agosto de 1798 se encontraba en Buenos Aires como apoderado de Manuel José de Silva, capitán y dueño de la sumaca portuguesa “El Buen Fin” (a) “San Antonio”, solicitaba permiso para otorgar escritura de venta de la sumaca a favor de Agustín García, José Alejo Alonso de la Cruz y Manuel Villaboa. AGNA IX 49-3-2.

<sup>57</sup> Luis Antonio Araujo Lima, del vecindario de Río de Janeiro, actuó como apoderado de Pedro Duval para la compra de la sumaca portuguesa “Nuestra Señora de la Concepción” (a) el “Lunes”. Se había acordado que la embarcación saliera con bandera portuguesa y con negros a cuenta de Duval y que, al llegar a Montevideo, esta fuera españolizada. AGNA IX 49-3-2. Un año antes, este mismo individuo había intervenido como testigo en la compra – venta de otra embarcación para el mismo español. AGNA IX 31-1-2. J. Francisco José de Souza, apoderado de José Francisco de Acosta en el Río de Janeiro, en 1802 compró en su nombre el Bergantín “Santísimo Sacramento” por 2186 pesos. AGNA IX 49-3-2. José Mauriño, como apoderado de José de María, en 1803 compró en Bahía el bergantín “Nuestra Señora del Carmen en 6000 pesos”. AGNA IX 49-3-2.

dos últimos casos mencionados, éstos debían trasladarse a la colonia portuguesa, para encargarse de la transacción. Luego entonces, realizar la conducción de la embarcación hasta el Río de la Plata, la que generalmente era conducida por su capitán de origen luso,<sup>60</sup> quien en ocasiones también era su dueño.<sup>61</sup>

### ***Los comerciantes locales y sus apoderados y testaferros en el Brasil***

Hacia fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX, los comerciantes que mayores vinculaciones tenían con el Brasil eran Pedro Duval, Tomás Antonio Romero (por lo menos en su etapa inicial) y Manuel Aguirre. Luego seguían José de María, Ventura Miguel Marcó del Pont, Martín Felipe de Añorga, Francisco Ignacio Ugarte, Francisco del Llano, Gregorio Peña, Francisco Antonio Beláustegui, Antonio de las Cagigas y Martín de Alzaga, entre otros.<sup>62</sup>

En la mayoría de los casos, estos individuos importaban negros, frutos y efectos en barcos propios o, en su defecto, fletaban barcos de pabellón extranjero, generalmente portugués, incluso para llevar a cabo el comercio triangular avalado por la Real Cédula de 1791.<sup>63</sup> Hombres como Duval, Romero y Beláustegui son incluidos por Garavaglia dentro del grupo de gran comercio porteño, que hizo su aparición en la última década del siglo

---

<sup>58</sup> En junio de 1799, Francisco de Llano pedía la españolización de la sumaca portuguesa “Nuestra Señora de Begoña”, comprada en Río de Janeiro por Tiburcio de Llano en 2500 pesos. AGNA IX 49-3-2

<sup>59</sup> En noviembre de 1795, Pedro Duval informaba haber enviado a Río de Janeiro al portugués Juan de Silva Cordeiro, como capitán de una de sus naves, con el objeto de comprar un bergantín destinado al tráfico con África. AGNA IX 31-1-2. Hacia 1802 Juan Antonio Acosta Pinto, capitán de un barco fletado a Río de Janeiro por Juan Montaner, compró en su nombre el bergantín “San Juan Chrisóstomo”, en 6066 pesos cinco reales y cuartillo. AGNA IX 31-1-9.

<sup>60</sup> El 19 de julio de 1799 se informaba acerca de la españolización de la sumaca portuguesa “La Santa Familia” (a) “Melo de Portugal”, recientemente adquirida por el comerciante montevideano José Ramón Milá de la Roca, que había entrado desde el Brasil a cargo del capitán Tomás de Lopetegui. AGNA A IX 49-3-2.

<sup>61</sup> Manuel Fonseca, dueño y capitán de la sumaca portuguesa “Nuestra Señora de la Concepción” (a) el “Lunes”, la condujo a Montevideo para entregársela a Pedro Duval, su nuevo dueño (15-11-1796). Lo mismo había hecho Manuel José de Silva, capitán y dueño de la sumaca portuguesa “El Buen Fin” (a) “San Antonio”, para entregársela a los nuevos dueños, Agustín García, José Alejandro de la Cruz y Manuel de Villaboa (21-08-1798). AGNA A IX 49-3-2.

<sup>62</sup> Ver las series de Elena F. S. de STUDER, op. cit.

<sup>63</sup> En virtud de un permiso para exportar cueros con retorno en negros, el 16 de junio de 1803 se informaba en el Semanario de Agricultura que en la Ensenada se hallaba una fragata portuguesa con un cargamento de cueros, lista para salir para Hamburgo a cuenta de Duval. SEMANARIO, T. I, p. 320. El 22 de agosto de 1802, están prontos para salir desde el puerto de Buenos Aires un buque portugués despachado por Beláustegui y otro por Pedro Duval, todos comerciantes que trabajaban por su cuenta y contaban con sus propios barcos. En TELEGRAFO, op. cit. T. IV, p. 572.



XVIII, dueños en su mayoría de la considerable flota mercantil que surge para esa época. Pero junto con éstos aparecen otras figuras, como la de Martín de Alzaga, tradicionalmente ubicado del lado del monopolio gaditano.<sup>64</sup>

La versatilidad de Martín de Alzaga en los negocios con los lusitanos es especialmente destacada por Germán Tjarks en su estudio sobre el Consulado de Buenos Aires. En ocasión de analizar las discusiones que se desarrollaron en su seno, en torno a la Real Orden que ponía fin a la habilitación para el comercio con neutrales, Tjarks contrapone la figura del prior Martín de Alzaga a la del síndico Antonio de las Cagigas, contra quien aquel tenía una especial animadversión. Al realizar este último una “sensata y valedera” defensa del comercio con neutrales, aquel lo atacó en forma directa, acusándolo de proteger intereses particulares, por ser uno de los más interesados en las expediciones a puertos extranjeros, en las cuales ya tenía experiencia, de donde se derivaba la compra de una embarcación para tales efectos.<sup>65</sup> Si bien en esta oportunidad Alzaga se opuso firmemente a la participación extranjera, pocos meses después cambió ostensiblemente de opinión, al apoyar la petición de un grupo de comerciantes para transportar por la vía del Brasil un cargamento recibido desde Lima.<sup>66</sup>

Otro de los comerciantes tradicionalmente ligados al monopolio que incursionó en las nuevas formas de comercialización que los ligaban con los portugueses, fue Juan Antonio Lecica. Garavaglia lo incluye dentro del grupo orientado hacia los grandes centros consumidores de efectos de Castilla, que monopolizaban este tráfico como intermediarios de las casas españolas.<sup>67</sup> A esto hay que agregar que también participaba en el tráfico de negros con el Brasil y se vinculó ampliamente con los lusitanos.<sup>68</sup> En 1805, Lecica

---

<sup>64</sup> Juan C. GARAVAGLIA, op. cit., pp. 122-140. En mayo de 1804, ingresaba al puerto de Montevideo la fragata de bandera portuguesa El Joaquín, fletada por Martín de Alzaga desde Mozambique, en donde contaba con Joaquín Monteiro como socio. Elena F. S. de STUDER, op. cit., p. 309 y Cuadro XV.

<sup>65</sup> Reunión del 5 de octubre de 1799. Germán O. E. TJARKS, *El Consulado de Buenos Aires y sus proyecciones en la Historia del Río de la Plata*. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, 1962., T. I, pp. 306-311.

<sup>66</sup> “Argumentos y ejemplos de esta índole son más que suficientes para demostrar la volubilidad de Martín de Alzaga y la validez precaria y demagógica de los argumentos del monopolismo porteño, del que el prior era egregio representante.” *Ibíd.*

<sup>67</sup> Junto con ellos nombra a los Lazcano, a Casimiro Francisco de Necochea y Manuel de Basualdo. J. C. GARAVAGLIA, op. cit., pp. 122-140

<sup>68</sup> En noviembre de 1802, el apoderado de Juan de Silva Cordeiro en el Río de Janeiro le informaba que en una de sus embarcaciones iba una carga de negros embarcados por Julián Antonio Viana, para entregar a “un español llamado Lecica”, de quien debería Cordeiro recibir el flete de doce mil ochocientos

intervino como apoderado de los interesados en la negociación de la zumaca portuguesa “Nuestra Señora de los Dolores” que, procedente de Bahía de Todos los Santos, había sido decomisada en 1786, siendo su sobrecargo don Juan de Silva Cordeiro.

Para la consecución de sus negocios, estos comerciantes necesitaban contar con corresponsales y apoderados en el territorio brasileño (Ver Tabla 1), a los efectos de resguardar sus intereses del ataque enemigo, realizar algún buen negocio con características de pseudo legalidad y, fundamentalmente, mantenerse informados. El acceso a la información y el control diferenciado de la misma era - tal como lo explica Moutoukias -, un recurso de poder, ya que permitía poner fin a la incertidumbre, afectaba los contratos y “la racionalidad de las decisiones empresariales”.<sup>69</sup>

**Tabla 1: Algunos comerciantes rioplatenses y sus apoderados en el Brasil**

Comerciante rioplatense	Apoderado portugués	Lugar	Año	Tipo de transacción	Nombre embarcación
Tellechea, Francisco	Pereira Guimaraens, José	Río de Janeiro	1806	Fletamiento de Nave	“Maravilla” (ingresada como “Flor del Cabo”)
Peña Fernández, Francisco de la	Pereira Guimaraens, José	Río de Janeiro	1806	Fletamiento de Nave	“Maravilla” (ingresada como “Flor del Cabo”)
Elorriaga, Juan Bautista de	Pereira Guimaraens, José	Río de Janeiro	1806	Fletamiento de Nave	“Maravilla” (ingresada como “Flor del Cabo”)
Balenzategui, Tomás de	Pereyra Mesquita, Francisco	Río de Janeiro	1799	Tráfico de neutrales	
Belaustegui, Francisco Antonio	Rodríguez Lima y Coito, Francisco	Río de Janeiro	1801	Fletamiento de embarcación	“La Caña Verde”
Cagigas, Antonio de las	Machado, Manuel José	Bahía de Todos los Santos	1803	Comercio de frutos	
Capdevila, José Antonio y Costa, Antonio	Piñeyro, Guimarays Francisco	Río de Janeiro	1799	Tráfico de neutrales	“N. S. de la Concepción “(a) la “Ciudad de Lisboa”

reis (que son \$ 17 medio real) y más dos mil cuatrocientos reis (que son \$ 3 y un cuartillo) de gastos de embarque por cada negro. AGNA Tribunales, Legajo 67, Expediente 7, IX 36-3-1.

<sup>69</sup> Zacarías: MOUTOUKIAS, “Redes, autoridad y negocios: racionalidad empresaria y consenso colonial en Buenos Aires (segunda Mitad del siglo XVIII)”. S/f. (Mimeo)

Comerciante rioplatense	Apoderado portugués	Lugar	Año	Tipo de transacción	Nombre embarcación
Duval, Pedro	Albes, Pedro Antonio	Río de Janeiro	1802	Fletamiento de embarcación con negros en consignación	“N. S. de la Lapa Los Tres Reyes”
Maciel, Francisco Antonio	Davalos, Silvestre	Río de Janeiro	1801	Fletamiento embarcación	Fragata la “Eliza”
Maciel, Francisco Antonio	Piñeiro, Francisco Antonio	Río de Janeiro	1801	Fletamiento embarcación	Fragata la “Eliza”
Merino Villanueva, Jerónimo	Machado, Manuel José	Bahía de Todos los Santos	1803	Trata de negros Compra de embarcación	Bergantín “Volcán del Sur”
Merino Villanueva, Jerónimo	Sequeira Nobre, Francisco Ignacio	Bahía de Todos los Santos	1802	Comercio de frutos y de Esclavos	Bergantín “Pilar”
Rosiano, Bartolomé y Gómez, Félix Victorino	Rivero Zoria, Antonio José	Río de Janeiro	1802	Comercio de frutos de la tierra	
Silva Cordeyro, Juan de	Méndez, Francisco Antonio	Río de Janeiro	1802	Construcción embarcación y fletamiento de negros	Escuna “N. S. de la Peña”
Viola, Juan	Silva Souza, Lorenzo Joaquín	Río de Janeiro	1801	Fletamiento Embarcación	Bergantín. el “Resingsun” de Boston y fragata la “Eliza”

Elaboración propia. Fuentes: A. G. N. Arg. Escribanías Marítimas, IX 49-3-2; Comerciales, IX 31-1-6, IX 31-1-9, IX 31-1-10; Tribunales, IX 36-3-1 y IX 36-3-2 y Protocolos de Comercio, Registro 73

Si bien la estabilidad de estos contactos entre españoles y portugueses eran útiles a diversos fines, era en épocas de conflicto cuando se hacían especialmente importantes, al asegurar la fluidez de las comunicaciones y el mantenimiento de los tratos.

### ***La importancia de los vínculos en épocas de guerra***

El 15 de junio de 1801, ya publicada por bando la guerra con Portugal, en el Río de la Plata se decidió el embargo de las embarcaciones lusitanas que estaban en el puerto y la detención de las nacionales con permiso para viajar a los dominios portugueses.<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> AGNA IX 1-2-4. Esta guerra, de corta duración, recibió el nombre de “Guerra de las Naranjas” y se originó en el convenio firmado entre España y Francia el 29 de enero de 1801, para obligar a Portugal a

Si bien la medida perjudicaba en forma inmediata a quienes se encontraban en el puerto, otros habían podido prevenirse de los perjuicios que se derivarían de la conflagración, merced a la oportuna intervención de sus corresponsales en la colonia portuguesa. En mayo de 1801, el representante del comerciante montevideano Francisco Antonio Maciel en Río de Janeiro, informaba acerca de las medidas de urgencia que había debido tomar ante la inminencia de la guerra entre España y Portugal:

“He tomado una determinación; pero una determinación apresurada, y por esto no sería juiciosa a no ser que por larga experiencia tengo conocido su inmutable bondad. Saqué a bulto de mis Almacenes las piezas de que le remití a usted la nómina y sin pesarlas, ni hacer cuenta de precios hice entrega de ellas a Don Silvestre Dávalos, por su simple recibo que va puesto al pie.”<sup>71</sup>

Algo similar hacía el apoderado de Juan Viola en la misma plaza carioca, cargando la mercadería en el Bergantín el “Resingsun” de Boston y la fragata la “Eliza”, ambos de bandera norteamericana,

“... aprovechando esta ocasión, temerosos del próximo rompimiento que nos amenazan todas las noticias y preparativos de guerra: pues ésta y el Bergantín “Resingsun”, son los únicos en el día han admitido ir a esos puertos, que confieso a usted han tenido no poca fortuna en aprovecharlos.”<sup>72</sup>

Poco tiempo después el apoderado de Viola dudaría de los beneficios de la decisión tomada, ante los inconvenientes que los españoles tuvieron para introducir las mercaderías en los buques mencionados:

“... asegurando a usted que si hubiese imaginado lo que sucede a usted en esa por haber ido en barcos americanos, pues eran los únicos con quien podía enviarlos, y que la guerra había de durar tan poco tiempo, pues ya ha terminado gracias a Dios, nunca hubiese determinado despacharla, y espero de su capacidad y prudencia no me culpará en nada jamás.”<sup>73</sup>

---

abandonar su alianza con Inglaterra. A su finalización, Portugal se comprometió a cerrar sus puertos a Inglaterra y España quedó en posesión de la plaza portuguesa de Olivenza, mientras cedía a los lusitanos los pueblos de las Misiones orientales del Uruguay.

<sup>71</sup> AGNA IX 36-3-2 Según datos de la prensa, la noticia de la declaración de guerra de España a Portugal, realizada en febrero de 1801, fue conocida en Buenos Aires recién en junio. TELÉGRAFO, Número correspondiente al 17 de junio de 1801, Tomo I, p. 208. El domingo 3 de enero de 1802 se anunciaba la paz y se publicaba el tratado de Badajoz, realizado el 6 junio del año anterior. Idem, T. III, p. 13 a 16.

<sup>72</sup> AGNA IX 36-3-2

<sup>73</sup> Ibídem

No obstante el margen de equivocación con que corrían los apoderados de los españoles en el Brasil, las grandes distancias, la lentitud de las comunicaciones y el imperio de las contingencias justificaban la libertad con que éstos se desenvolvían. En noviembre de 1802, el apoderado de Juan de Silva Cordeiro en Río de Janeiro informaba a éste que finalmente había podido recuperar la embarcación que había mandado a construir en dicha plaza carioca. A fin de evitar mayor pérdidas, el corresponsal de Silva Cordeiro invocaba “las amplias facultades” que le había otorgado para decidir sobre el mejor camino a seguir:

“... a fin de entrar en ese puerto con la bandera portuguesa y ganar algún flete para los gastos de ella, tuve a bien de comprar y embarcar por su cuenta cuarenta esclavos (...) importando con todos sus gastos puestos a bordo, en cuatro cuentas cuatrocientos y treinta mil reis (que son \$ 5893, dos y tres cuartillos) que quedan cargados en su cuenta...”<sup>74</sup>

La necesidad de conocer más rápidamente las novedades metropolitanas, hacía que quienes dependían de los acontecimientos en el viejo continente, las siguieran muy atentamente. Por otro lado, la exigencia de estar al tanto de las condiciones dentro de las cuales se desenvolverían los negocios, se profundizaba sobre todo en períodos de conflicto, cuando los comerciantes de ambas naciones eran afectados por igual con la misma intensidad. Para quienes dependían de los estados de guerra y de paz en pos de sus intereses comerciales, el fin de la contienda resultaba imperativo. En septiembre de 1801, los comerciantes cariocas daban a la paz europea como un hecho,

“... cuya noticia de oficio aguardamos por momentos y deseamos con grande ansia para restablecer nuestra correspondencia...”, afirmaba un corresponsal portugués.<sup>75</sup>

En noviembre del mismo año otro corresponsal escribía a un comerciante rioplatense que una sumaca proveniente de Bahía certificaba que allí se había publicado la paz “a toque de cajas”.<sup>76</sup> El cese de hostilidades entre España y Portugal, facilitado por el

---

<sup>74</sup> Ibídem

<sup>75</sup> AGNA IX 36-3-2 Pocos años después, la noticia del nuevo rompimiento con Inglaterra llegaba el 24 de diciembre de 1804, 12 días después de la declaración de guerra formal, en el bergantín portugués “El Pensamiento Feliz”, que venía de Río de Janeiro, con carga de negros consignada a Diego Agüero. AGNA IX 1-2-5

<sup>76</sup> Francisco Rodríguez Lima y Coito a Francisco Antonio Belaustegui, Río de Janeiro, 18 de noviembre de 1801. AGNA IX 31-1-9.

acuerdo entre ingleses y franceses que se concretó con la Paz de Amiens,<sup>77</sup> favoreció sin duda a los portugueses, quienes pudieron entonces restablecer su presencia en el comercio y la navegación rioplatenses, como así también a los españoles a ellos asociados.

La llegada y el conocimiento de esta noticia eran especialmente auspiciosos para los comerciantes lusitanos perjudicados por las actividades de los corsarios, sobre todo cuando las presas habían sido hechas con posterioridad a la firma de las paces. Juan Alberto de Almeida Vidal, dueño de una embarcación capturada por corsarios rioplatenses, con motivo del conflicto entre las coronas peninsulares, en noviembre de 1801 encargaba desde el Río de Janeiro, a un conocido de negocios, que reclamara la entrega de su barco:

“... y como acaban de llegar los tratados de Paz que el amigo y señor Juaquin Ribero de Almeida manda a VM la copia en los que se manda que las tomadias [sic] posteriores a la ratificación de los tratados sean restituidas a sus dueños, y por lo mismo la mía entra en esta cuenta porque la ratificación fue hecha en junio y la tomadia [sic] de dicho barquito en agosto...”<sup>78</sup>

Junto con este comerciante hubo otros que se encontraban en la misma situación, es decir, reclamando por la restitución de sus navíos, que habían sido apresados fuera del período de enfrentamientos bélicos.<sup>79</sup>

La actitud de los comerciantes de ambas colonias, más allá de la actividad corsaria cuyas ganancias justificaban el enfrentamiento, demuestra que los vínculos comerciales corrían en forma paralela a los intereses geopolíticos o estratégicos de los Estados, con los cuales no mantenían mayores contactos. En virtud de esta perspectiva, la guerra era vista

---

<sup>77</sup> El 1 de octubre de 1801 se firmaron los Preliminares de Londres y el 25 de marzo de 1802 la "Paz de Amiens".

<sup>78</sup> Manuel de Silva en representación de Juan Alberto de Almeida Vidal, comerciante de Río de Janeiro, sobre reclamar la sumaca "Santa Ana y Buen Jesus", apresada por el corsario español el "Gallo". AGNA IX 31-1-10

<sup>79</sup> Ver la Representación de Manuel José de Silva, en nombre de Gerónimo Francisco Coello, dueño del bergantín "San Antonio de los Angeles", apresado en la barra de Río de Janeiro el 18 de agosto de 1801 por el corsario español mercante "Pilar", de Gerónimo Merino. También la solicitud de Antonio Ruiz Guimarains, capitán y maestre del bergantín portugués "Nuestra Señora de los Pasos", propiedad de Luis Alvarez Rigaud, Francisco Luis Damota y Domingo Bas Chavez, comerciantes de la ciudad de Bahía, apresado también por el corsario "Pilar", el 31 de agosto del mismo año. AGNA IX 31-1-10 Otro caso fue el de Manuel Peregrino Ferreira, quien pedía que se le restituyera el bergantín portugués "Nuestra Señora de la Concepción", apresado por el corsario español el "Pollo", su capitán Thomas Antonio Lopetegui. AGNA IX 23-5-3.

únicamente como un obstáculo para el normal desenvolvimiento de los negocios y sólo se esperaba su pronta resolución.

### ***Algunas consideraciones finales***

Con la habilitación de los lusitanos en el tráfico rioplatense, se abrieron nuevas vías para que accedieran a las riquezas de la región. Durante la guerra contra Inglaterra (1779-1783) se les presentó la posibilidad de intermediar en el tráfico con la Península y beneficiarse con algunos permisos para introducir esclavos. Con posterioridad fueron habilitados para comerciarlos en forma libre y bajo las mismas condiciones que los españoles y se les permitió venderles sus barcos y conformar parte de sus tripulaciones. En el marco de las guerras napoleónicas y a partir de la vigencia del comercio de neutrales, volvieron a actuar como testaferros de los hispanos. Aún en momentos de conflicto entre ambas coronas fueron sus activos corresponsales en las colonias del Brasil. Y en gran parte del tiempo transcurrido, pudieron asociarse a ellos en forma lícita para la “portuguización” de los navíos españoles e ilícita en la falsa “españolización” de los navíos de propiedad lusitana.

Por su parte, los comerciantes locales vieron abrirse un amplio panorama de actividades y relaciones, que pudieron usufructuar en el futuro, de acuerdo a los distintos condicionamientos que se presentaron. Estas relaciones fueron utilizadas tanto en el propio territorio rioplatense como en la misma colonia portuguesa, en donde era importante contar con un corresponsal que pudiera hacer un seguimiento de los negocios, actuar como apoderado o brindar información acerca de las últimas noticias en el plano internacional.