

BUENOS AIRES NA CONJUNTURA BORBÔNICA.

EMANOEL SOARES DA VEIGA GARCIA

do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

A Espanha, melhor que qualquer outro país europeu, sentiu o advento do século XVIII. Com efeito, a mudança dinástica, estabelecida com a ascensão dos Borbons, coincidindo com a passagem do século, veio oferecer à comunidade espanhola novas perspectivas. Sentia-se realmente uma sensação de vida nova (1). Esperava-se, sem dúvida uma tendência revisionista da novel administração, levando-se em conta os desastrosos resultados da política colonial dos Áustrias. Seria conveniente lembrar que na centúria anterior já se esboçara algumas tentativas de caráter eminentemente revisionista. Dentre estas poder-se-ia citar as posições assumidas por Stuzzi, Lyra, Castro, que se caracterizavam pelo revisionismo crítico.

Entretanto, a melhor posição crítica do sistema político adotado pelos Habsburgos foi assumida por Sancho de Moncada através do seu magnífico trabalho subordinado ao título: *Restauración política de España* (1619) (2).

Não obstante, somente a partir da administração de Felipe V é que se procurou, através de reformulações na política administrativa e econômica, salvaguardar o patrimônio da Coroa, bem como o processo de desenvolvimento econômico nacional.

Muito bem assessorado, o primeiro Soberano *Borbon* teve à sua disposição o magnífico programa fomentista preparado por Gerônimo de Uztariz. Posteriormente, em 1740, retomava-se de forma mais vi-

(1). — Cf. Muñoz Perez (José), "La España de Carlos III y su conciencia de período Histórico". Separata da *Revista Arbos*, nº 149, pág. 5, Madrid, 1958.

(2). — Moncada (Sancho de), *Restauración política de España* (1619): Madrid, Juan de Zúñiga, 1746, págs. 40-42 apud Muñoz Perez: "El comercio de Indios Bajo los Austrias y la critica del Projectismo del XVIII. Separata do Tomo XIII do *Anuário de Estudios Americanos*.

va a tendência fomentista através da obra de Bernardo Ulhoa (3). A cúpula administrativa espanhola sentia de perto a necessidade de reformulações no seu relacionamento comercial com as Índias Ocidentais, bem como a premência de fomentar sua produção interna. A título de resolver o primeiro problema os primeiros *Borbons* decidiram experimentar uma outra forma de exploração do tráfico ultramarino. Foram estabelecidas as primeiras Companhias Privilegiadas de comércio espanholas. A solução adotada, a despeito de evidenciar a grande frustração de monopólio Régio, bem como os erros do regime do porto único, mantinha-se na tradicional linha do mercantilismo proibicionista. Bem verdade é que a medida em questão não se tratava de uma solução nova. Pelo contrário, já fôra fartamente utilizada pelas potências mercantilistas no decurso do século anterior. Poder-se-ia mesmo afirmar que o sucesso das companhias privilegiadas de comércio e navegação alcançado pela Inglaterra e Holanda no século XVII necessariamente poderia não se repetir na Espanha do século XVIII. Afinal, tratava-se de uma solução ultrapassada, levando-se em conta as novas tendências econômicas do século, francamente voltadas para o liberalismo econômico.

Por outro lado, seria interessante lembrar que os dois últimos soberanos Habsburgos, Felipe IV e Carlos II, tendo em vista o êxito das companhias estrangeiras, haviam tentado o estabelecimento de instituições semelhantes em seu país. Faltou-lhes, entretanto, recursos suficientes para levar a bom termo suas pretensões, levando-se principalmente em conta a ausência de capitais suficientes. Com efeito, a burguesia comercial espanhola fora colocada na situação de simples “testa de ferro” dos poderosos grupos financeiros alienígenas (4).

A propósito do problema em tela não podemos deixar de lado as informações de Henry Séé. De acordo com os cálculos daquele brilhante historiador francês, mais de 90% do capital do comércio entre as Índias Ocidentais e Sevilha pertenciam à instituições comerciais estrangeiras (5). E, como se não bastasse esse quadro econômico tenebroso, a Coroa espanhola continuava enfrentando o grande problema do “*deficit* orçamentário”.

(3). — Ulhoa (Bernardo), “Restabelecimento de las fábricas y comercio español”, Madrid, 1740, apud Nunes Dias, *O Comércio Livre entre Havana e os portos de Espanha*, ob. cit., pág. 69.

(4). — Cf. Séé (Henry), *Documents sur le commerce de Cadix*, pág. 21, e seg., Paris, 1932.

(5). — *Ibidem*,

Tratava-se de um mal muito velho. Desde os tempos de Carlos I, a Coroa espanhola vinha enfrentando, sem muito sucesso, a terrível doença do desequilíbrio orçamentário. Não raras vezes, o governo via-se na contingência de sacar contra o futuro, comprometendo seriamente a receita pública. A propósito do assunto não devemos nos esquecer do magnífico trabalho de Ramon Carande (6). Somente no século XVIII é que a Espanha conseguiu efetivamente tornar realidade o sistema de companhias privilegiadas de comércio e navegação.

Manuel Nunes Dias ao abordar o problema em foco afirma:

“O século XVIII é a época das Companhias espanholas” (7).

De fato Felipe V não tinha muitas opções. O fracasso do monopólio régio, bem como todas as suas implicações negativas, forçosamente levaria o rei a tentar uma outra experiência monopolista. Foi o que fez, mesmo porque estivera às voltas com os graves problemas da sucessão do trono espanhol. Afinal, para preservar-se no poder fôra constringido a assumir compromissos que dificilmente lhe facultariam escapar de soluções que não estivessem no quadro dos monopólios e privilégios. Substituir o monopólio sevilhano por um outro, isto é, o das Companhias privilegiadas de comércio e navegação, seria o melhor caminho. Nesse sentido, as atenções do rei deveriam estar voltadas para a região do Caribe. Esta, dentre as várias áreas de interesse econômico da Espanha, era a que se mostrava mais carente de cuidados especiais e de proteção, tendo em vista a perigosa influência exercida pela Inglaterra e Holanda.

Surgia assim a primeira companhia de comércio espanhola em 1728, a *Real Companhia Guipuzcoana de Caracas*, cujo privilégio mercantil foi a província da Venezuela, Cumaná, Trinidad, Guayana e Margarita.

Com efeito, Felipe V não obstante possuir predicados modestos no que tange à capacidade administrativa, fôra educado na côrte mais esclarecida da época. Seu avô, Luis XIV, por outro lado, lhe ofereceu, além de sua consagrada experiência de administrador, um grupo de brilhantes assessores. Posteriormente, o primeiro *Borbon* da Espanha revelou-se plenamente feliz na escolha de excelentes colaboradores, dentre os quais poder-se-ia colocar em destaque as figuras de Jean Orry, Alberoni e Ripperda. Não há dúvida nenhuma que o

(6). — Cf. Carande (Ramon), *Carlos V y sus banqueros (1516-1556)*, Madrid, 1943.

(7). — Cf. Nunes Dias (Manuel), *O Comércio Livre entre Havana e os portos de Espanha*, ob. cit., pág. 71.

modelo econômico francês, o “Colbertismo”, seria o novo figurino da cúpula administrativa espanhola. Foi nesse ambiente que nasceu a *Real Companhia Guipuzcoana de Caracas*.

A instituição em apreço, cujos privilégios foram publicados a 25 de setembro de 1728, de pronto atendia a dois problemas graves.

Em primeiro lugar resolvia, até certo ponto, a séria ameaça representada pelo desenvolvimento do comércio ilícito da parte dos holandeses e hamburgueses na Venezuela. Por outro lado, a Companhia de Caracas vinha ao encontro dos interesses dos mercadores da Guipuzcoa. Estes jamais haviam se conformado com o exclusivismo sevilhano, principalmente os comerciantes sediados em San Sebastián (8).

Uma análise, ainda que perfunctória dos estatutos da Real Companhia Guipuzcoana de Caracas nos levaria a sentir a grande influência exercida por Patiño. De fato, o famoso Ministro de Felipe V, cuja capacidade administrativa deve ser ressaltada, era muito preso à escola reguladora e monopolista. Preocupava-se principalmente por puzcoa. Estes jamais haviam se conformado com o exclusivismo marítimo.

Essa marca aparece claramente na formação das companhias espanholas.

A região do Caribe continuou merecendo as melhores atenções do governo espanhol.

Em 1740 foi instituída a *Compañia de Havana* tendo como objetivo principal o desenvolvimento da agricultura na ilha de Cuba, principalmente a exploração do açúcar e do tabaco. A seguir criou-se a *Compañia de Comércio de Barcelona* que recebeu como área de privilégio as regiões de Venezuela, justamente aquelas que haviam ficado fora da jurisdição da Companhia de Caracas. Posteriormente criava-se a *Compañia de Santo Domingo o de Cataluña* cuja área de ação compreendia as ilhas de *Hispañola, Puerto Rico e Margarita* (9). Novas empresas desse gênero foram criadas com vistas à recuperação econômica da Espanha. Poder-se-ia citar dentre elas a *Compañia de San Fernando de Sevilla* que recebeu privilégios para de-

(8). — A propósito da Real Companhia Guipuzcoana de Caracas destacou-se os trabalhos de Ronald D. Hussey: *La Compañia de Caracas-1728-1784*; tradução de Leopoldo Landaeta, Banco Central de Venezuela; Colección histórico-económica venezolana, vol. VIII; Caracas, 1962.

(9). — Nunes Dias (Manuel), *O Comércio Livre entre Havana e os portos de Espanha*, ob. cit., pág. 72 — 1º vol.

envolver o comércio marítimo no Caribe, sem entretanto exercer qualquer atividade nas regiões concedidas às companhias de Havana e Caracas.

Por outro lado, seria interessante considerar que, com a nova ordem econômica estabelecida pela instituição das Companhias de Comércio espanholas, a Coroa resolvia o difícil problema da defesa de seu enorme império colonial, colocando nos ombros dos particulares, empresários, os grandes riscos do empreendimento. E, se não bastasse essa posição muito cômoda havia ainda a circunstância deveras favorável para o Estado espanhol, qual seja a oportunidade criada para os capitais nacionais, minguados é bem de ver, mas ávidos por novos ensejos na conjuntura econômica do país. Tratava-se de uma nova política de ação ultramarina cujos objetivos outros não eram senão ampliar a atividade privada dos setores vários da economia nacional espanhola (10). Não obstante, poder-se-ia criticar a política econômica iniciada pela Espanha no século XVIII no que diz respeito à preservação de grandes áreas coloniais sem nenhuma oportunidade de desenvolvimento. A região do Prata foi uma delas. Sua marginalização persiste até o último quartel do século. É o que demonstraremos a seguir.

*

Buenos Aires e os Primeiros "Borbons".

Tal como ocorria na Espanha, quando da ascensão dos Borbons ao trono, o ambiente platino revelava grande expectativa revisionista. Preterido que fôra pelas administrações espanholas, o Prata impacientemente aguardava melhores oportunidades. Esperava-se por medidas governamentais que facultassem, pelo menos, o relacionamento comercial através do porto de Buenos Aires.

Ansiava-se por soluções oficiais que acabassem com a penúria e miséria dos arrais portenhos. Entretanto, as esperanças muito cedo foram anuladas pela nova realidade econômica imposta pelos novos mandatários espanhóis. Estes mantiveram o porto de Buenos Aires sujeito às terríveis restrições anteriores, bem como suas relações com a interlândia platina prejudicada pela Aduana Seca de Córdoba. A propósito do problema em questão, Octávio Gil Munilla afirma:

"la salvación de Buenos Aires consistia en mantener un estrecho contacto con el interior, convirtiéndose en el puerto de

(10). — Cf. Avelino (Yvone Dias), *A Prata de Veracruz na época do Comércio Livre (1778-1787)*. Tese de doutoramento apresentada ao Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, pág. 41.

salida de sus productos. Ahora bien, para conseguirlo que debia contar con el apoyo del gobierno peninsular” (11).

Por outro lado, o tratado de Utrecht teve grande importância para a região do Prata. De acordo com seu artigo 6, Felipe V cedia para sempre a praça de Colônia à sua Magestade o Rei de Portugal, bem como a seus sucessores.

Sem dúvida alguma a repercussão dessa medida se fez sentir principalmente na vida econômica platina. É sabido que desde sua fundação em 1680, a Colônia do Sacramento, nos momentos da dominação portuguesa, vinha atuando como ativo foco contrabandista. A cúpula espanhola, não ignorava o grave erro político cometido, ao facultar aos portugueses a estratégica praça situada na margem esquerda do Rio Prata. Tanto é verdade que toda a política diplomática da Espanha em relação ao Prata, logo após a assinatura do tratado de Utrecht voltava-se no sentido da recuperação da famosa Colônia do Sacramento. Da fundação de Montevidéo em 1723, até a criação do vice-reino de Buenos Aires, outra não foi a preocupação do governo espanhol senão a de cercear a expansão lusitana no Prata.

Não obstante, Felipe V sentia-se incapaz de tomar medidas que a curto prazo afastassem a incômoda vizinhança no Prata.

Sabia perfeitamente o primeiro *Borbom* que decisões drásticas para o caso acarretariam certamente uma guerra contra a Inglaterra.

Não ignorava o governo espanhol que seu país não estava em condições de enfrentar uma campanha bélica contra os ingleses, principalmente levando-se em conta o poderio naval britânico. Dessa forma, o comportamento do rei em relação ao problema inglês limitava-se tão somente a exigir o fiel cumprimento das cláusulas estabelecidas pelo tratado de Utrecht (12). Por outro lado, Felipe V a 5 de abril de 1720, assinava o *Projecto para Galeones y Flotas del Peru y Nueva España para Navios de Registro y Avisos, que navegava a ambos Reynos* (13). O documento em questão evidencia claramente os propósitos fomentistas da Coroa espanhola. Em seu preâmbulo, intitulado: “El Rey”, o soberano manifesta sua confiança no restabelecimento do tráfico entre os seus vassallos através do projeto em tela. Mas vejamos o texto:

(11). — Cf. Munilla (Octávio Gil), *El Rio de la Plata en la política internacional*. Sevilla, 1949, pág. 351.

(12). — Cf. García (Emanuel S. V.), *Buenos Aires e Cadiz, ob. cit.*, pág. 24.

(13). — Cf. *Documentos para la História Argentina*, Facultad de Filosofía y Letras, Tomo V. Buenos Aires, 1915, pág. 21 e seguintes.

“He considerado que nada puede conducir tanto como el que los Galeones de tierra firme, y Flotas de la Nueva España, y navios de Registro, y Avisos para ambos Reynos se despachen con frecuencia...” (14).

O Capítulo 6º do famoso *Projecto para Galeones y Flotas y Avisos*... refere-se ao importantíssimo problema dos fretes. O texto revela claramente a preocupação da Coroa no que diz respeito ao tráfico para Buenos Aires (15). Não obstante, não houve qualquer mudança no panorama econômico portenho, uma vez que a tentativa de restabelecimento do sistema de *flotas y galeones*, além de não atingir os seus reais objetivos, voltava seus maiores interesses para o Caribe. Efetivamente, o Regulamento de 1720 não lograra alcançar os resultados esperados. Os vinte anos de sua vigência foram um terrível fracasso.

Em 1740, o sistema de *flotas y galeones* foi substituído pelo de registros soltos. Nessa ocasião foram suprimidas as feiras de Portobelo, bem como a via do Panamá. O provimento do Peru passou a ser atendido através da rota do Cabo Horn. Posteriormente, isto é, em 1754 foram restabelecidas as frotas tão somente para atender à Nova Espanha (16).

Seria interessante observar que nesta altura a Espanha desenvolvia francamente uma nova política do tráfico ultramarino. Tratava-se da política dos barcos de registro. Anteriormente, por ocasião dos interregnos das *Flotas*, a *Casa de la Contratacion*, trasladada para Cadiz desde 1717, concedia autorização para esse tipo de tráfico para todas as partes da América Espanhola. Com a abolição do sistema de *flotas y galeones*, a própria Coroa passou a conceder taes permissões, prescindindo completamente a *Casa de la Contratacion* dessa responsabilidade (17).

A propósito da importância dos navios de registros em geral e mui particularmente para Buenos Aires, temos o interessante comentário de Camponanes:

(14). — *Ibidem*, pág. 12.

(15). — “Lo que se ha de pagar por los fletes de España para Buenos Aires, de lo que se Cargare en las Naos que hicierem viaje a aquel puerto”.

Cf. — *Documentos para la Historia Argentina*, vol. V, pág. 40.

(16). — Cf. *Documentos para la História Argentina*, Tomo V, pág. XXX, *ob. cit.*

(17). — Cf. *Documentos para la História Argentina*, Tomo V, pág. XXXI, *ob. cit.*

“por el año 1740 el buque de Galeones se hallaba reducido a dos mil toneladas, de manera que el commercio ilícito extinguía 13 mil toneladas en el Peru y Tierra firme. Cotejese ahora el incremento que estas dos navegaciones han tomado con los registros sueltos y sera fácil deducir cual de los métodos es preferible. Yo creo que nadie daria su voto en el estado presente por los Galeones... Buenos Aires por este médio se ha hecho una plaza floreciente por su tráfico, la cual en el siglo pasado casi carecia de comercio... (18).

Realmente foram muitas as permissões concedidas pela Coroa espanhola para navios de registros destinados a Buenos Aires. No ano de 1716 D. Andrés Martínez de Arurba obtinha licença para navegar com dois navios de registro. Em 1722 e 1725 reais cédulas concediam igual privilégio para D. Francisco de Alzaibar e D. Cristóbal de Orquiju.

A freqüência dos navios de registro em Buenos Aires foi de tal ordem, a ponto de criar problemas para os oficiais reais lá sediados. Estes chegaram a reclamar junto à cúpula espanhola da falta de instalações adequadas na Aduana. Mas vejamos o texto:

“no ay capacidad de hazer en ella ningun cotejo de descarga sino es como esta aora a la Inclemencia” (19).

A despeito do movimento de navios de registro, severas restrições pesavam sobre o porto de Buenos Aires. Efetivamente, por ocasião da segunda metade do século XVIII, quando as demais regiões da América espanhola sentiram a benéfica influência da nova e liberal política dos Borbons, a dependência econômica do Prata, em relação ao Peru, estabeleceu rigorosas restrições comerciais e, segundo a opinião de Antunes Acevedo, nenhum porto sob o domínio espanhol desfrutou de menos liberdade comercial que o do Rio do Prata (20).

*

Buenos Aires e as restrições impostas pelo domínio peruano.

A terrível madrasta do Prata não foi a Espanha, mas sim o Peru. O comércio de Buenos Aires sempre foi tido como danoso aos

(18). — Campomanes, *Educación popular* II, págs. 436 e 440, apud *Documentos para la História Argentina*, Tomo V, pág. XXXII, *ob. cit.*

(19). — Cf. Peña (E.), *Documentos y Planos de Buenos Aires*, III, pág. 15, Buenos Aires, 1910.

(20). — Cf. *Documentos para la História Argentina*, vol. V., pág. XLI, *ob. cit.*

interesses dos mercadores limenhos. Essa foi sempre a tônica da política de Lima. Tanto é verdade que praticamente torna-se impossível entender a História Econômica do Prata sem ter em mente esse fato. Manter o porto de Buenos Aires fechado sempre foi o desejo da potestade sediada em Lima. Levando-se em conta a impossibilidade de um relacionamento comercial ativo entre o estuário do Prata e o Perú, por falta de caminhos, e sobretudo a grande dificuldade de se colocar em Potosi a produção de couros, sebo, carnes, oriunda da região ribeirinha do Prata, o núcleo urbano portenho via-se privado dos recursos imprescindíveis para viver. Faltava roupas, artefatos de ferro, artigos de devoção, afinal quase tudo de que tanto necessitavam (21).

A dependência econômica de Buenos Aires foi um processo histórico longo cujas balisas foram os séculos XVI e XVIII. As lutas para quebrar essa subordinação estão testemunhadas através de farta e preciosa documentação.

Guilhermo Cespedes de Castillo já teve ensejo de oferecer à historiografia sua eloqüente contribuição. A obra do brilhante historiador espanhol parece-nos esgotar o assunto (22).

Não obstante, a *Nueva representación que hace a SM. Don Domingo de Marcoleta, apoderado de la ciudad de Buenos Aires, con motivo de una ordem del Virrey de Lima sobre extracción de generos que hayan arribado á su puerto con facultad de internalos en los reynos del Peru y Chile, de 13 de Abril de 1750* levou-nos a reflexões sobre o problema em foco. Trata-se, sem dúvida, do documento mais expressivo a propósito da rivalidade entre Lima e Buenos Aires. Vasoado em termos enérgicos, o texto evidencia claramente a indignação de que estava possuída a população portenha.

A real ordem de 28 de outubro de 1749 havia proibido aos comerciantes portenhos o retorno dos resultados produzidos pelos registros concedidos a Buenos Aires. Coube ao Vice-Rei do Peru, Conde de Superunda, participar ao governador de Buenos Aires a decisão da cúpula espanhola. Tão logo tomava ciência o responsável pelo governo platino notificava os encomendeiros de navios no sentido de

(21). — “faltava todo lo que es menester para vivir... ropa, fierro y otras cosas de que tienem precisa necesidad” — Colección de Documentos Inéditos relativos al descubrimiento, conquista, etc. de las antiguas posesiones Españolas de América. XI, pág. 323, Madrid, 1864, apud *Documentos para la Historiografía Argentina*. Vol. V, pág. XLI, ob. cit.

(22). — Castillo (Guilhermo Cespedes), *Lima y Buenos Aires Repercusiones políticas de la nación del virreinato de la Plata*, ob. cit.

abandonarem a cidade juntamente com as mercadorias e gêneros, deixando tão somente o bastante para as premências locais. A repercussão da medida foi a pior possível. Os prejudicados pela resolução dirigiram um longo memorial ao governador, expondo as consequências danosas decorrentes daquela providência. Para uma possível avaliação do estado de indignação de que estavam possuídos os signatários do documento em tela transcrevemos alguns trechos mais significativos. Senão vejamos:

“no es la primeira vez que los comerciantes de Lima brotan su veneno y disparar las flechas de su encono contra los de esta carrera, y siempre están pensando prolijos medios de su exterminio, yá con dilatados Papeles llenos de autoridades, y textos, tan inconducentes para la economia del comercio, como libertinos para lastimar la opinion de aquellos à quienes el accidente, el destino, ó las circunstancias les precisaron á venir por esta senda, acumulados todo genero de fraudes, sin mas méritos ni prueba, que el propio antojo de su pasion...” (23).

O texto é bem claro. Evidencia claramente o estado mental dos comerciantes portenhos.

A representação finalmente solicita ao governador a suspensão pura e simples do cumprimento do decreto do vice-rei do Peru. José de Ardonategui, governador de Buenos Aires indefiniu pretensões dos peticionários alegando a impossibilidade legal de suspender a execução de ordens superiores. Diante disso, o *apoderado* da cidade de Buenos Aires dirigiu-se diretamente ao Rei no sentido de facultar aos comerciantes de Buenos Aires as oportunidades mercantis que tanto desejavam. O texto apresenta uma série de queixas e acusações contra as autoridades limenhas, além de ressaltar a validade das reivindicações dos portenhos. Sua tônica não foi outra senão chamar a atenção da cúpula espanhola para os graves prejuízos resultantes das drásticas restrições impostas ao porto de Buenos Aires, não só para os seus modestos comerciantes, mas especialmente para os altos interesses da Espanha. Mas vejamos o texto na sua parte conclusiva:

“suplica a V. Mag. la Ciudad de Buenos Aires se sirva dar sus ordenes al Virrey de Lima, a fim de que en consecuencia de lo que se dignó mandarle en Carta Ordem de 28 de Octubre del año proximo pasado, con motivo de haver prohibido el que los comerciantes de Buenos Ayres pudiessem retornar los caudales producidos de su negociacion, no moleste á los Dueños, é interessa-

(23). — Cf. *Documentos para la História Argentina*, vol. V., pág. XLIII, Introdução, *ob. cit.*

dos en la carga de los Registros que han arribado, y arribaren en adelante á aquel Puerto, y que les deixe seguir libremente la carrera de su Comercio en la forma que hasta aqui los han practicado, y V. Mag. lo tien resuelto, guardandoles religiosamente sus Contratas; previniendo al mesmo tiempo lo conveniente al Governador de Buenos Ayres para que suspenda la execucion de la ordem del Virrei de Lima de 12 de abril de 1749, por los graves perjuicios que de lo contrario o resultarion, no solo á los Comercios de España, y la America, sino también a los derechos de V. Mag. de cuya Real benignidad espera la Ciudad suplicante, que tomará las mas severas providencias, que de uma vez atangen los perjuicios, y daños que hasta aqui se han experimentado en el modo que se ha hecho aquel Comercio, a cujo fim repite el suplicante quanto, tiene expuesto en su ultima Representacion en que recibirá especial gracia dela piedad de V. Mag. Madrid, 13 de abril de 1750" (24).

A despeito do sentido patético da representação apreço, as restrições impostas a Buenos Aires perduram até a fundação do Vice-reino de Buenos Aires em 1776. O domínio peruano no Prata atuou sempre de forma negativa de modo a impedir qualquer oportunidade de expansão econômica daquela região. A título de preservação dos privilégios, o estamento burguês limenho não teve escrúpulos para reduzir ao mínimo as atividades mercantis de Buenos Aires. Dessa forma o antagonismo entre portenhos e limenhos acentuou-se de modo a provocar sérios atritos.

Por outro lado, a política restritiva desenvolvida pelo vice-reino do Peru favorecia o contrabando na região do Prata. Impedidos de uma participação legal no comércio com a interlândia platina, os portenhos viam-se atraídos para o exercício de práticas comerciais ilícitas, a saber: a introdução clandestina de escravos, lãs, casemiras, linhos, etc.. A famosa colônia do Sacramento, relativamente próxima, servia de ponto de apóio para o fomento do comércio ilícito no Prata.

O problema em foco não deixou de chegar ao conhecimento da cúpula administrativa da Espanha. Tanto é verdade que a criação do vice-reinado do Rio da Prata se configurou como resposta ao desafio contrabandista daquela região da América espanhola. Não há menor dúvida que a recuperação definitiva da colônia do Sacramento levou Carlos III a libertar o Prata do domínio peruano. Tratava-se de uma medida de emergência e de caráter provisório. Posteriormente, o

(24). — Museu Mitre — *Biblioteca; Reales órdenes sobre el Comercio de America*, etc. — Seccion 8a., 12, 7, 5.

caráter definitivo do vice-reino de Buenos Aires se impunha à medida que se desenvolvia a política administrativa do 1º vice-rei. Com efeito, o rei da Espanha havia concedido a Pedro Ceballos o título de vice-rei, com total autonomia do Peru, enquanto durasse a expedição militar contra a solônia do Sacramento (25). Entretanto, a preservação do vice-reinado, graças ao plano de reformas orgânicas levada a efeito por Ceballos, tornou-se realidade, em que pese as reações adversas, bem como das resistências partidas do Chile e principalmente do Alto Peru.

(25). — “el caráter de Virrey, con absoluta independencia del Peru, por todo el tiempo que permanezca en al especición” — *Catálogo de documentos del Archivo General de Indias*, II, pág. 252.