

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

O CONTRABANDO NO RIO DA PRATA SETECENTISTA ATRAVÉS DOS *STATE PAPERS*

Alana Thaís Basso

Doutoranda na Universidade Federal Fluminense (PPGH-UFF, bolsista CNPQ)

Contato: alanatbasso@gmail.com

A região geográfica e histórica do Rio da Prata, que compreende territórios dos atuais Uruguai, Argentina e sul do Brasil, era no século XVIII um espaço fronteiriço cuja posse efetiva era disputada pelos impérios português e espanhol e em que o comércio ilegal de mercadorias e de seres humanos escravizados acontecia de maneira generalizada. Os ingleses possuíam forte interesse comercial na região, expresso principalmente pela *South Sea Company*, uma companhia comercial privada, mas intimamente ligada ao Estado inglês, que era responsável pela execução do *Asiento* na região – a concessão do monopólio do comércio de escravizados dada aos ingleses pelos espanhóis. O contrabando que acontecia de forma generalizada na região – e que por vezes prejudicava os negócios da Companhia, por vezes era feito por ela – era bastante discutido entre funcionários reais, embaixadores na Espanha e em Portugal, comissários e demais enviados da Inglaterra pelos portos do mundo Atlântico. Eles deixaram suas impressões e queixas sobre o comércio ilícito em inúmeras cartas, despachos, denúncias, petições, relatos e diversos registros que compõem parte dos chamados *State Papers*, um conjunto monumental de documentos administrativos ingleses que cobrem os séculos XVI a XIX.

Neste trabalho, pretendo analisar, dentro do conjunto dos *State Papers*, alguns documentos relacionados ao comércio e contrabando que ocorria no Prata durante o século XVIII. O objetivo é apresentar as possibilidades de pesquisa que esse conjunto documental oferece para o estudo das relações comerciais, políticas e econômicas entre os impérios português, espanhol e inglês na América Meridional na Idade Moderna –

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

mais especificamente sobre contrabando no Rio da Prata durante o século XVIII, meu tema de pesquisa. Buscarei evidenciar as potencialidades dessa fonte para o estudo do tema, discutindo, também, os desafios que a pesquisa sobre contrabando apresenta com relação à documentação existente. Visa-se destacar como os representantes da Coroa inglesa compreendiam o comércio ilegal, ressaltando alguns dos impactos do contrabando realizado no Rio da Prata nos circuitos comerciais globais.

A bacia hidrográfica do Rio da Prata abarca um extenso conjunto de rios que banham o centro e o sul da América do Sul, como os rios Paraná, Paraguai e Uruguai, por exemplo, que desembocam no Oceano Atlântico através do estuário do Rio da Prata, na divisa entre os atuais Uruguai e Argentina. No século XVIII, analiso o Rio da Prata como uma região histórica e geográfica de fronteira, portanto constituída temporal e espacialmente como entrecruzamento de gentes e interesses diversos nas margens meridionais dos impérios português e espanhol. O enfoque da análise se dá no contrabando que ocorria na região, especialmente na Banda Oriental (atual Uruguai) e em territórios que hoje compõem a Argentina e o sul do Brasil, enfatizando o papel que os três principais portos – Buenos Aires, Colônia do Sacramento e Montevideú – tiveram para a construção dos circuitos mercantis do Atlântico sul.

Buenos Aires foi fundada pela primeira vez em 1536, abandonada alguns anos depois devido a ataques de grupos indígenas na região, e refundada de forma definitiva em 1580; a partir de então, estabeleceu-se ali uma comunidade mercantil de portugueses que prosperaram nos anos seguintes (CANABRAVA, 1984; SOCOLOW, 1991). A Colônia do Sacramento, por seu turno, foi fundada em território espanhol (a Banda Oriental, atual Uruguai) por portugueses em 1680 como forma de manter a presença lusa no estuário do prata e participar do comércio de prata, couro e escravizados na região (ALMEIDA, 1973; PRADO, 2002, 2015). Montevideú, por fim, foi fundada por espanhóis em 1723 com o intuito de povoar de fato a região e impedir que a presença portuguesa aumentasse.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Desde sua fundação em 1680 até 1777, quando deixa definitivamente de ser dos portugueses, a Colônia do Sacramento atuou como um entreposto lucrativo de rotas transimperiais de comércio e de tráfico de escravizados; era a porta de entrada de escravizados vindos da América portuguesa e ilegalmente entrando na América espanhola em troca da prata vinda de Potosí. Conforme o postulado por Luiz Felipe de Alencastro (2000), o eixo Rio de Janeiro – Buenos Aires – Angola de tráfico de escravizados é fortalecido com a existência da Colônia do Sacramento, o que demonstra a sua importância no que diz respeito aos circuitos do tráfico transatlântico.

Os três principais portos da região do Prata – Colônia do Sacramento, dos portugueses, e Montevideu e Buenos Aires, dos espanhóis – formavam um conjunto que o historiador Fernando Jumar (2012, p. 126) chama de “complexo portuário rioplatense”, em que as trocas comerciais que ali ocorriam funcionavam como mediação entre os espaços da América espanhola, da América portuguesa, da Europa e da África. Segundo o autor, a região do Rio da Prata deve ser considerada sob quatro aspectos: como ponto de contato entre mercadores hispano-americanos e mercadores luso-americanos; como uma região de consumo de bens importados; como possuidora de um complexo produtivo regional que permitia a distribuição de excedentes nos mercados americano e ultramarino; e que provê bens e serviços que garantem a existência desse comércio (a ligação, portanto, dos espaços comerciais americanos, europeus e africanos).

O tráfico de escravizados foi o responsável pela movimentação dos maiores volumes de exportação de prata e pela formação de redes mercantis euro-americanas, conforme aponta Borucki (2015), sendo, portanto, indissociável da formação do Rio da Prata e de seu desenvolvimento econômico e ligação com o trato atlântico. O autor destaca a participação de africanos escravizados não apenas como o principal objeto do trato entre Buenos Aires e o interior da América, chegando até Lima, mas também como os trabalhadores rurais responsáveis por alimentar a região e como os trabalhadores urbanos que dominavam as mais diversas tarefas. Além disso, era a mão-de-obra escravizada que lidava com o trabalho do couro, o principal produto de exportação do Prata. Borucki demonstra, então, como o comércio de africanos permitiu aos mercadores do Rio da Prata se inserirem em circuitos comerciais maiores ligados ao Atlântico sul e à rota da prata peruana, enriquecendo consideravelmente no processo.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

É preciso enfatizar, também, como a região do Rio da Prata deve ser pensada como um espaço de fronteira em constante disputa – e não só por espanhóis e portugueses, que detinham a posse dos territórios. Africanos, indígenas, mestiços e intermediários dominavam o cenário social do Rio da Prata e participaram ativamente do contrabando na região, atuando como intérpretes, auxiliando europeus com seus negócios e fazendo os seus próprios empreendimentos. Hal Langfur (2019) afirma que fronteiras, nos territórios dos impérios ibéricos, são regiões nas margens e nos interiores, locais em que fica ainda mais evidente a agência de povos africanos e indígenas, em que se percebe a importância de intermediários, mestiços e de todos que viviam nesses locais de entrecruzamento de culturas.

É nesse complexo portuário de uma região marcadamente fronteiriça que se desenvolveram relações comerciais em diversos níveis e um contrabando operado por variados atores, representantes de diferentes impérios e interesses. O contrabando no Atlântico Sul da Idade Moderna compreendia tanto a prática de compra e venda de mercadorias proibidas como a evasão de impostos sobre produtos. Embora o imaginário sobre ele possa se construir na base de piratas e criminosos especializados, o contrabando deve ser pensado como um processo dinâmico que envolvia pescadores, trabalhadores dos portos, pequenos e grandes comerciantes, tripulações de navios, escravizados e forros, indígenas, e até mesmo as autoridades que deveriam fiscalizar e combater a dita prática. Funcionava em portos principais e clandestinos, em ilhas desabitadas na calada da noite, em transporte de ouro e diamantes pelas estradas do interior da América, feito por gente que tirava dele seu sustento e por pessoas que aproveitavam alguma oportunidade ocasional.

O historiador Alan Karras (2010) apresenta o contrabando em perspectiva regional e global: sua prática cotidiana configura uma ação local, enquanto que o conhecimento necessário para realizá-lo era global – as leis formuladas a milhares de quilômetros de distância e sagacidade para interpretá-las e decidir quais seriam obedecidas ou não. Karras destaca como o contrabando, que é uma dentre muitas formas possíveis de evasão fiscal que existiram na história, teve papel crucial na construção dos estados do mundo moderno; enfatiza, como é corrente na historiografia, como os responsáveis por fiscalizar e punir o comércio ilícito se beneficiavam dele com frequência. O historiador também

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

levanta a hipótese de que contrabandistas e seus “clientes” eram pessoas que se recusavam a aceitar as regras comerciais restritas daquele período, desrespeitando as leis sem apelar, na maioria dos casos, para ações violentas geralmente associadas de forma estereotipada a criminosos.

O contrabando é comumente encontrado nas fontes referentes às Américas Portuguesa e Espanhola do século XVIII quando as autoridades discutiam que medidas podiam ser tomadas para combatê-lo, ou quando os contraventores eram apreendidos: por operar fora da lei, a prática não deixou largos registros quantitativos para os historiadores. Ainda são poucos os trabalhos que abordem qual o papel e o tamanho do impacto do contrabando que ocorria no Rio da Prata para as economias imperiais portuguesa, espanhol, inglesa e das demais nações que mantinham negócios na região. Dessa forma, documentação que aborde a questão do comércio ilícito, especialmente quando há autoridades que se queixam do dito comércio ou que o promovem mesmo que sutilmente, são especialmente interessantes para os historiadores.

Os *State Papers* são documentos das Secretarias de Estado inglesas que cobrem o período de 1509 a 1782, organizados por localidade (Domésticos – Inglaterra e País de Gales; Escócia; Irlanda; e Estrangeiros)¹. São cartas, despachos, denúncias, petições, relatos, discussões sobre tratados, acordos e leis, registros administrativos e diplomáticos em geral elaborados por secretários de estado, ministros, embaixadores e demais comissários ingleses. Englobando os mais variados assuntos e escritos em diversos idiomas, como inglês, francês, espanhol e português, os *State Papers* formam um conjunto documental massivo muito importante para entender a política externa da Inglaterra e dos estados com os quais ela se envolvia; além disso, a documentação permite vislumbrar os processos por trás da elaboração de políticas dos governos da Idade Moderna.

¹ São 127 séries documentais agrupadas por período e localidade. O catálogo pode ser consultado em: <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/>.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

De acordo com o tema pesquisado, foram coletados centenas de documentos dos *State Papers* com datação no século XVIII e que fazem referência ao comércio, ao contrabando e ao tráfico de escravizados nos impérios português e espanhol, com ênfase para a região do Rio da Prata. O trabalho, em fase inicial de transcrição e análise de documentação, já possibilitou a formação de algumas perguntas e hipóteses. Apresento, na sequência desse texto, alguns exemplos dessa documentação.

Em 19 de fevereiro de 1736, Lord Tyrawly, importante embaixador inglês em Lisboa², escreveu para o Duque de Newcastle reclamando amargamente do Sir John Norris, um oficial da marinha inglesa que, conforme conta Tyrawly, esteve reunido em três ocasiões recentes com o Secretário de Estado português e se recusou a tomar qualquer atitude sobre os últimos pedidos por ajuda britânica contra as agressões espanholas à Colônia do Sacramento. Tyrawly afirma que o rei português, João V, está muito chateado e disse que um ataque espanhol à Sacramento é o equivalente a um ataque à Lisboa e, portanto, os britânicos são obrigados a oferecer assistência naval quando solicitado. Sir John Norris, no entanto, insistiu em receber uma requisição escrita formal, e D. João V se sente insultado³.

Essa carta foi escrita durante o cerco espanhol à Colônia do Sacramento, entre 1735 a 1737, quando a cidade foi tomada por tropas espanholas – momentos de tensão, inclusive, eram bastante comuns durante toda a história de Sacramento como possessão portuguesa, até sua transferência definitiva para o império espanhol em 1777. Os cercos e bloqueios constantes à cidade, contudo, contribuíam ao invés de impedirem o desenvolvimento do contrabando entre os súditos das coroas ibéricas, como explica o historiador Paulo Possamai (2010). Por haver um espaço muito limitado de uso das terras agrícolas nos arredores de Sacramento, os seus habitantes precisavam recorrer com regularidade a Buenos Aires em busca de abastecimento; além disso, muitas vezes a guarnição responsável por manter os bloqueios também tomava parte no contrabando e no abastecimento da Colônia sitiada.

² Todas as informações sobre os autores das correspondências analisadas nesse texto daqui em diante foram obtidas em: THE NATIONAL ARCHIVES. Record assembled by the State Paper Office, including papers of the Secretaries of State up to 1782. **Nationalarchives.gov.uk**, 2021. Disponível em: <<https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C248>>. Acesso em: 7 Apr. 2021.

³ State Papers, SP89/38/104 - Fl. 282-288v. Lisboa, 19 de fevereiro de 1736.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Quanto à obrigação que os ingleses teriam em ajudar portugueses mencionada na carta de Tyrawly, trata-se da aliança forjada entre Portugal e Inglaterra por uma série de tratados assinados no século XVII (1642, 1654 e 1661), momento em que a posição portuguesa era bastante frágil no contexto internacional decorrente das guerras de restauração. Como explica Charles Boxer (1969), os tratados asseguravam ajuda naval e militar inglesa e, em contrapartida, mercadores ingleses passariam a ter uma série de vantagens em Portugal, como a permissão de estabelecer suas próprias lojas e praticar sua religião sem receber interferência da inquisição, além de poderem apontar o seu próprio juiz para julgar causas em que se envolvessem - benefícios que se estenderam também para o Brasil, com a permissão de estabelecimento de casas comerciais, por exemplo. Percebe-se, com o documento citado acima, que por vezes havia resistência da parte inglesa em cumprir com sua parte dos tratados, o que causava bastante desconforto não só no lado português, como também entre alguns funcionários ingleses – como é o caso de Lord Tyrawly, que pede conselhos sobre como prosseguir nessa questão.

Lord Tyrawly se corresponde com o Duque de Newcastle em outras duas ocasiões dignas de nota: duas cartas enviadas de Lisboa no dia 8 de maio de 1729, uma de caráter público, outra de caráter privado. Na primeira carta⁴, pública – ou seja, direcionada ao Duque, mas que poderia ser lida e debatida por membros do governo –, Tyrawly conta que foi aplicado um pedido para que a *South Sea Company* participasse do tráfico de escravizados com o Brasil, e que o pedido foi polida, mas firmemente, rejeitado, pois esse trato é estritamente monopólio dos luso-brasileiros. Na carta da sequência⁵, marcada como privada para que apenas o Duque de Newcastle a lesse, Tyrawly continua o assunto da carta anterior acrescentando que o real motivo para a recusa da *South Sea Company* era o medo de ofender a Espanha, com quem a dita companhia tinha o *Tratado do Asiento*.

O *Asiento* foi uma concessão estabelecida pelo Tratado de Utrecht (1715) entre espanhóis e ingleses. Ficou determinado que o Império Britânico teria o direito de introduzir até 4800 cativos por ano na América espanhola durante três décadas. Era, portanto, uma espécie de contrato de comércio de escravizados, dando aos britânicos uma vantagem importante no que diz respeito ao abastecimento de mão-de-obra escravizada

⁴ State Papers, SP89/35/76 - Fl. 157-157v. Lisboa, 8 de maio de 1729.

⁵ State Papers, SP89/35/77 - Fl. 159-160v. Lisboa, 8 de maio de 1729 - Correspondência privada.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

na América espanhola. A *South Sea Company* era a companhia de comércio inglesa responsável pela execução do *Asiento*. Era uma companhia privada intimamente vinculada ao Estado britânico e representando, também, os seus interesses.

Mesmo com a prerrogativa do *Asiento*, os ingleses não conseguiam suprir a demanda por mão-de-obra escravizada de toda a América espanhola; os comerciantes luso-brasileiros traziam os escravizados através da Colônia do Sacramento, suprimindo essa demanda pelo contrabando. Com o término do *Asiento* britânico em 1739, as oportunidades para os luso-brasileiros suprirem a demanda do Rio da Prata por escravizados aumentaram. Os números arrolados por Fábio Kühn (2017) assim o demonstram: entre 1722 a 1728, os ingleses introduziram em torno de 5834 escravos em Buenos Aires; já no período maior de 1729 a 1740, os números caíram para 5238 cativos. Para o historiador, a concorrência dos portugueses no tráfico negreiro no Rio da Prata “aponta para a necessidade de estabelecer alguns matizes na questão da aliança anglo-portuguesa, vista em geral pela historiografia como inquestionável na primeira metade do século XVIII” (KÜHN, 2017, p. 107).

Em 21 de agosto de 1747, Benjamin Keene, diplomata inglês comumente sediado na Espanha e em Portugal, escreve desde Lisboa para o Duque de Newcastle alegando que a corte portuguesa vem permitindo que espanhóis participassem de um “comércio suspeito” entre Colônia do Sacramento e Buenos Aires; Keene afirma que ainda não protestou contra essa quebra de neutralidade dos portugueses por elas serem “difíceis de provar”, e pede instruções de como prosseguir no caso⁶.

Essa correspondência se refere, como está evidenciado, ao contrabando que ocorria no Rio da Prata e como era difícil obter provas concretas (a não ser quando de apreensões), embora todos soubessem que acontecia. O fato de que portugueses “permitem” que o trato ilegal ocorresse em uma região que os ingleses tinham interesses comerciais marcantes acarretava em uma quebra de neutralidade dos acordos firmados entre as duas nações, que previam que Portugal mantivesse uma posição neutra sobre assuntos de interesse inglês.

Além disso, esse documento permite que se vislumbre como os ingleses, aliados dos portugueses, reclamavam do contrabando operado ou permitido por eles nas regiões

⁶ State Papers, SP89/46/81 - Fl. 231-232. Lisboa, 21 de agosto de 1747.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

em que a *South Sea Company* atuava. Como verificado no primeiro documento aqui apresentado, em 1735, quando do cerco da Colônia do Sacramento pelos espanhóis, o governo lusitano pediu ajuda aos ingleses e não recebeu o auxílio desejado, pois a Coroa inglesa tinha como posição diplomática evitar conflitos com o governo espanhol sempre que possível a fim de não comprometer a posição britânica no comércio com as possessões espanholas na América.

Mesmo com divergências e reclamações, a Colônia do Sacramento, como aponta Kühn (2017), foi útil aos ingleses enquanto estes estiveram em Buenos Aires, pois, apesar da concorrência imposta pelos portugueses com o contrabando de escravos, Sacramento era posto importante para provisão de mercadorias. Os portugueses, aos poucos, dominavam o comércio de escravizados, enquanto que os ingleses ainda prevaleciam no contrabando de artigos manufaturados. A partir da década de 1730, as reclamações dos britânicos foram diversas, mas a principal “refere-se ao fato de que eles não conseguiam mais vender escravos como antes, pois os portugueses da Colônia estavam contrabandeando cativos africanos” (KÜHN, 2017, p. 107).

No ano seguinte⁷, Benjamin Keene escreveu para Marco Antonio de Azevedo Coutinho, primeiro-ministro português, reclamando que os navios de guerra portugueses estavam sendo usados para transportar riquezas espanholas de Buenos Aires e outras localidades. Afirma que se trata de uma quebra de neutralidade portuguesa e que o rei inglês George II ordena que isso pare. Novamente, Keene aborda em suas correspondências a questão da neutralidade que portugueses deveriam aos ingleses – neutralidade constantemente posta à prova pela participação lusa no trato ilegal e pela necessidade de posicionamento perante conflitos em várias partes do mundo. Além disso, essa carta realça a já bem apontada pela historiografia (BARBA, 1980; MOUTOUKIAS, 1988; SOCOLOW, 1991; PIETSCHMANN, 1996; PIJNING 2001; JUMAR, 2000; PRADO, 2017) participação de autoridades portuguesas no contrabando e o incentivo que as mesmas davam ao comércio ilegal no Prata - comércio esse que era prejudicial aos negócios ingleses.

Em abril de 1759, James Grosett escreve de Londres para R. Wood, ambos diplomatas ingleses, apresentando um levantamento sobre os esforços que o governo

⁷ State Papers, SP89/46/90 - Fl. 257-257v. Lisboa, 9 de junho de 1748.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

português vinha realizando a fim de encerrar o contrabando de ouro entre Portugal e Inglaterra e para diminuir os privilégios comerciais britânicos⁸. Novamente, o que se discute aqui são os privilégios que os ingleses tinham a partir dos tratados firmados com portugueses no século XVII; de acordo com Boxer (1969), as tratativas previam que um paquete inglês saísse do porto de Falmouth, na Inglaterra, rumo a Lisboa e de Lisboa para Falmouth, sendo sempre isento de revistas na Alfândega portuguesa, o que significava, na prática, um canal aberto e direto de contrabando de ouro de Portugal para a Inglaterra.

A historiografia afirma que enquanto os portugueses faziam vista grossa ao contrabando da prata espanhola, eles eram bastante protetores com o ouro, e procuravam impedir seu descaminho (PIJNING, 2001; CAVALCANTE, 2006; PRADO, 2017). Essa correspondência deixa evidente a preocupação que existia nesse período por parte dos funcionários reais ingleses de que essa linha de contrabando de ouro pudesse ser desfeita a qualquer momento – e enfatiza, também, como a condenação ao contrabando tem mais relação com *quem* e com *o que* era contrabandeado do que com a defesa das leis e da licitude do comércio internacional.

Os rápidos exemplos trazidos nesta comunicação demonstram as potencialidades do conjunto documental dos *State Papers* para a pesquisa histórica sobre os posicionamentos internos e externos dos impérios da Idade Moderna. A documentação é interessante pois permite vislumbrar, além disso, as ansiedades, os medos, as dúvidas e as certezas que os enviados ingleses tinham quanto aos acontecimentos da arena internacional, capturando como lidavam com rumores, conversas e ameaças por vezes sutis aos seus projetos comerciais e políticos em escala global.

Em termos imperiais, as autoridades portuguesas faziam vista grossa ao comércio ilegal a depender de quem fosse o contraventor, como destacam Pijning (2001) e Prado (2017): nações que apoiavam militarmente Portugal, como Inglaterra e Holanda, possuíam maiores privilégios do que, por exemplo, franceses, na realização de comércio com as terras portuguesas na América do Sul; contudo, os enviados britânicos

⁸ State Papers, SP89/51/95 - Fl. 257-257v. Londres, 30 de abril de 1759.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

demonstram, em diversas ocasiões nos *State Papers*, como existia a preocupação de que esses privilégios pudessem ser retirados a qualquer momento. Além disso, a documentação mostra como a condenação do comércio ilegal só ocorria quando dito comércio pudesse prejudicar os negócios de determinada nação – o que indica que as condenações morais ao contrabando eram fortes no âmbito discursivo, mas menos importantes quando o caráter econômico do trato ilícito estava em jogo. Dessa forma, podemos pensar o contrabando como uma política de financiamento entre impérios europeus, política baseada em alianças prévias que era mantida ao custo de muitos anseios dos funcionários reais.

Referências bibliográficas:

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALMEIDA, Luis Ferrand. Colônia do Sacramento: da ocupação militar à “política dos casais”. In: **A Colônia do Sacramento na época da sucessão de Espanha**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1973. p. 51-78.

BARBA, Enrique. **Sobre el contrabando de la Colonia del Sacramento (siglo XVIII)**. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, Separata investigaciones y ensayos, n. 28, 1980. p. 57-76.

BORUCKI, Alex. **From shipmates to soldiers: emerging Black identities in the Río de la Plata**. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2015.

BOXER, Charles. Brazilian Gold and British Traders in the First Half of the Eighteenth Century. **The Hispanic American Historical Review**, v. 49, n. 3, 1969. p. 454-472.

CANABRAVA, Alice Piffer. **O Comércio Português no Rio da Prata (1580-1640)**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1984.

CAVALCANTE, Paulo. **Negócios de Trapaça: Caminhos e Descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)**. São Paulo: Huitec, 2006.

JUMAR, Fernando. La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen. In: FRADKIN, Raúl (org.). **Historia de la Provincia de Buenos Aires**. Tomo 2: De la conquista a la crisis de 1820. Buenos Aires: UNIPE/EDHASA, 2012. p. 123-158.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

JUMAR, Fernando. **Le commerce Atlanqique Au Rio de la Plata**. Tese de doutoramento. Paris: École des Hautes Études en Science Sociales. 2000.

KARRAS, Alan. **Smuggling**. Contraband and Corruption in World History. Plymouth: Rowman & Littlefield Publishers, Inc., 2010.

KÜHN, Fábio. O contrabando de escravos na Colônia do Sacramento. **Revista Tempo**, v. 23, n. 3, set/dez 2017. p. 444-463.

LANGFUR, Hal. Fronteira: convergência e divergência transnacional no estudo do colonialismo interno. In: ALVEAL, C.; DIAS, T. (orgs.). **Espaços coloniais: domínios, poderes e representações**. São Paulo: Alameda, 2019. p. 15-34.

MOUTOUKIAS, Zacharias. **Contrabando y control colonial en el siglo XVII**. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.

PIETSCHMANN, Horst. Corrupción en las Indias Españolas: revisión de un debate en la historiografía sobre Hispanoamérica Colonial. In: JIMENEZ, Manuel González; PIETSCHMANN, Horst; COMÍN, Francisco; PÉREZ, Joseph (org.). **Instituciones y Corrupción en la Historia**. Universidad de Valladolid, 1996. p. 33-52.

PIJNING, Ernst. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, vol. 21, n. 42, 2001. p. 397-414.

POSSAMAI, Paulo César. De núcleo de povoamento à praça de guerra: a Colônia do Sacramento de 1735 a 1777. **Topoi**. Rio de Janeiro, v. 11, n. 21, 2010, p. 23-36.

PRADO, Fabrício Pereira. Addicted to Smuggling: contraband trade in eighteenth-century Brazil and Rio de la Plata. In: ROSENMÜLLER, Cristoph (ed.). **Corruption in the Iberian Empires: Greed, Custom and Colonial Networks**. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2017. p. 197-214.

_____. **Edge of Empire**. Atlantic Networks and Revolution in Bourbon Río de la Plata. Oakland: University of California Press, 2015.

_____. **A Colônia do Sacramento: o extremo sul da América portuguesa no século XVIII**. Porto Alegre: F. P. Prado, 2002.

SOCOLOW, S. **Los Mercadores de Buenos Aires Vireinal**. Buenos Aires: Ed. De la Flor, 1991.