

# **Buenos Aires frente al sistema monopólico de comercio (1580-1776).**

## **Dilemas, contradicciones y paradojas**

GUILLERMO ANDRÉS OYARZÁBAL

### INTRODUCCIÓN

El descubrimiento y la posterior conquista y colonización de América señalaron uno de los hitos más significativos de la historia universal. Las relaciones de poder entre las naciones se convulsionaron y debieron acomodarse a una realidad que definía políticas singulares y modificaba los procesos de convivencia tradicionales. El contacto entre los continentes señaló rumbos originales al comercio, que debió adaptarse y adaptar sus mecanismos a las exigencias del nuevo orden. Las rutas marítimas abrieron distintos horizontes y los individuos debieron asumir los desafíos impuestos por la evolución de los tiempos. Algunos vieron en estos procesos la vía de escape a sus propias miserias, otros advirtieron la posibilidad de incrementar sus fortunas o desarrollar el espíritu de aventura.

La principal protagonista fue España; dueña de la mayor parte del continente descubierto, debió ajustarse a las particulares necesidades que imponía el dominio, la evangelización y la conquista. Actores indiscutibles fueron los comerciantes, que ya no se limitaron a visitar los países vecinos o incursionar en la próxima costa africana.

Como los recursos americanos debían explotarse en beneficio exclusivo de la corona de Castilla, se concibió un sistema de comercio monopólico, y el puerto de Sevilla se convirtió en el centro principal de la actividad mercantil. Como consecuencia se generó una tradición de prósperos comerciantes que defendían el sistema, generalmente en contra de los intereses de otros centros potenciales de actividad económica.

La idea del monopolio con centro en Andalucía fue combatida desde el primer momento, y aunque enseguida se fueron flexibilizando las medidas proteccionistas, con la apertura de otros puertos de España, la capital andaluza siguió siendo escala obligatoria. La visión triangular de los Habsburgo que unía los puertos de Sevilla, Veracruz y Portobelo y a partir de allí distribuía el comercio por todo el continente, habría de regir las relaciones económicas entre España y América hasta avanzado el siglo XVIII.

Es interesante advertir cómo esta realidad económica afectaba la vida de los individuos que fueron buscando los medios para superar, en su propio beneficio, las restricciones impuestas. En interés de sus naciones, Inglaterra, Francia, Holanda y Portugal intervinieron durante todo este período y encontraron los mecanismos para burlar las disposiciones del gobierno español.

Los puertos americanos excluidos del sistema, en consideración a los intereses y necesidades de las sociedades que albergaban y con la anuencia, en la mayoría de los casos, de las autoridades reales, desarrollaron formas particulares de explotación comercial. Como éstas no podían estar dentro del marco legal, fue el comercio ilícito la vía mediante la cual canalizaron sus ambiciones.

El análisis, se circunscribe a la especial situación económica y social que se presentó en el Río de la Plata desde la segunda fundación de Buenos Aires hasta la creación del Virreinato. Y se estructura en relación con los intereses que desde Europa manejaba España en la región, condicionando una realidad social típicamente europea, que en respuesta a la concepción del comercio exterior imperante en la Península, promovía el tráfico mercante en el Pacífico.

#### NATURALEZA O ESTRATEGIA: LOS PROYECTOS DE MATIENZO Y TOLEDO

La fundación del Puerto de Santa María de los Buenos Aires, desde el principio se enfrenta a dos concepciones de explotación comercial distintas.

La primera, basada en el pensamiento del oidor Juan Matienzo, autor de *Gobierno del Perú*, propone la creación de un sistema con entrada por el Río de la Plata, que reemplace el tradicional circuito del Pacífico centrado en Lima y Portobelo. Las ciudades del Tucumán habrían de materializar las postas del camino hacia Chile y Perú. Matienzo recomendaba en 1566 la creación de ciudades estratégicas, que unieran el Alto Perú con la salida al Atlántico.

El otro plan pertenece al virrey del Perú Francisco de Toledo, cuyo accionar, a partir de 1570, se vio ligado particularmente a la explotación de oro potosino. Para asegurar este proceso, amenazado por las incursiones de los indios Chiriguano, también promovió fundaciones en los valles de Lerma y Calchaquies, pero en contra de la propuesta de Matienzo sostuvo que la expansión debía detenerse en Santiago del Estero, manteniendo de esta manera fortalecido el Tucumán con mayor concentración de fuerzas.

Sin embargo, la capitulación firmada con don Juan Ortiz de Zárate, lo comprometía a fundar dos pueblos entre la Sierra del Plata y Asunción y

otro en la entrada del Río de la Plata. Nacieron como resultado Santa Fe (1573), Buenos Aires (1580), Bermejo (1585) y Corrientes (1588). Si bien estas fundaciones parecen obedecer al ideal de Matienzo, en este momento prevalece la idea de Toledo, que además pretende privilegiar en todo los intereses de la capital del Virreinato.

Hacia fines de la década de 1580 y a pesar de las restricciones impuestas, el Puerto de Buenos Aires centralizaba el comercio del litoral y de la gobernación del Tucumán y desarrollaba un importante tráfico clandestino con el Brasil. “En una época tan temprana como 1588 –afirma Segreti– el fiscal de la Audiencia de Charcas denuncia al rey el contrabando de metálico, la entrada ilícita de mercaderías desde el Brasil y el ingreso de extranjeros sin licencia”<sup>1</sup>.

En 1591, en respuesta a reclamos del Cabildo basados en las necesidades y privaciones que la falta de servicios ocasionaba a los pobladores, el Consejo de Indias accedió a la introducción de esclavos negros desde Guinea. No obstante estas concesiones no lograron frenar el impulso vital de un artificio que ofrecía mayores ganancias: el contrabando. En efecto, eran justamente los gobernadores quienes abusando de sus privilegios fomentaban el tráfico clandestino de negros y mercaderías con el Brasil: “El escándalo de las introducciones fraudulentas –señala Scheiss de Studer– unido a los clamores del comercio limeño determinó la intervención enérgica de la corona, que por la real cédula de enero de 1594 limitó las licencias de esclavos a las provenientes del Puerto de Sevilla”<sup>2</sup>. Pero a pesar de las medidas adoptadas por el virrey que llegó a cerrar el puerto, licencias otorgadas por funcionarios locales anulaban, sin que mediara castigo, los efectos de esas disposiciones reales. Esto se explica en razón de la ausencia de convicción por parte de la corona, que con disposiciones contradictorias tanto autorizaba como desautorizaba el movimiento comercial de Buenos Aires, sujetándose más a las presiones de los intereses particulares que a una visión global y definida del asunto.

<sup>1</sup> CARLOS SEGRETI, *Temas de historia colonial*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1987, p. 32.

<sup>2</sup> ELENA SCHEISS DE STUDER, *La trata de negros en el Río de la Plata*, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 1958, p. 89.

## LOS FUNCIONARIOS: VÍCTIMAS Y CÓMPLICES

Nos encontramos con una población que, consciente de la importancia del comercio para desarrollarse, no repara en extender sus operaciones a todo ámbito posible; por eso la actividad de otras potencias era bienvenida en Buenos Aires. Las embarcaciones holandesas, por ejemplo, traían además de los productos tradicionales, moneda española, que obtenían de Portugal hasta la época de Felipe II y posteriormente se acuñaban por una compañía de Amsterdam<sup>3</sup>.

La preocupación por el volumen del tráfico ilícito está sobradamente reflejada en los documentos y cartas de la época, con denuncias concretas. En estos términos, el contador Hernando de Vargas le informaba al rey los abusos cometidos por el capitán Alonso Díaz Ortiz, lugarteniente del gobernador Fernando de Zárate:

y tenía ese puerto por cosa propia suya y no de vuestra real persona enviando por esclavos a Angola y despachando navío para el propio efecto y a otras partes de la costa del Brasil [...]<sup>4</sup>.

El proceso que se le sigue al juez en comisión Sancho de Figueroa, acusado también por Vargas, ilustra sobre los procedimientos aplicados:

dicho juez –informaba el contador– se ha entrometido en lo que está a cargo de sus mercedes y a hecho las visitas de cuatro navíos que han entrado este presente año tomando todas las haciendas y esclavos sin cuenta ni razón. Teniendo su majestad aduana en esta ciudad no ha querido meter en ella las dichas mercaderías, antes las ha llevado a una casa que para tal efecto alquiló a costas de Su Majestad para nosotros no pudiésemos saber y alcanzar lo que de las dichas haciendas y esclavos defraudaba [...]<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Vide RICARDO LEVENE, *Investigación acerca de la historia económica del Virreinato del Río de la Plata*, El Ateneo, Buenos Aires, 1952, p. 209.

<sup>4</sup> Carta del 8 de julio de 1596, del contador Hernando de Vargas. Roberto Levillier, *Correspondencia de Oficiales de Hacienda del Río de la Plata*, Documentos del Archivo de Indias de Sevilla, t. I. Ministerio de Relaciones Exteriores, Instrucción Pública y Hacienda, Buenos Aires, 1915, p. 441.

<sup>5</sup> *Ibidem*.

Como vemos, a apenas quince años de la creación del puerto, Buenos Aires contaba con un importante tráfico de contrabando amparado y desarrollado hasta por las más altas autoridades. Siempre, tanto desde Lima como desde España, se evidenció un profundo repudio por estas actividades y se trataron de imponer las máximas sanciones, como lo demuestran las reiteradas exhortaciones en este sentido:

y porque conviene atajar los daños e inconvenientes que de esto se siguen os mando que se averigüe que mercaderías y yerro y otras cosas del Brasil se han metido por el dicho río de la Plata de contrabando y que se ejecuten las penas en los culpados, daréis orden de que aquí adelante no se consiente ni permita que por allí entre ni se contrate yerro esclavos ni otro ningún género de mercaderías del Brasil, Angola, Guinea, ni otra ninguna parte de la corona del Portugal ni Indias Orientales si no fuere de Sevilla en navíos despachados por la casa de contratación [...] <sup>6</sup>.

Pero en concreto poco se lograba. Una Buenos Aires de fronteras cerradas, tenía todos los caminos del progreso vedados. La importación de esclavos y mercaderías rigurosamente limitadas al consumo interno y la prohibición de exportar sus propios productos, impedían la llegada de metálico desde el Potosí, un bien imprescindible para activar el comercio por el Atlántico. La fundación de Buenos Aires había generado una expectativa económica que desde Perú, tanto el gobierno como sus comerciantes, se empeñaban en destruir. Las cédulas reales de acento monopólico y por ende notablemente restrictivas no hacían otra cosa que reflejar la influencia que desde Lima se ejercía en la Península.

No obstante, Buenos Aires tenía en su puerto una fuente de riqueza que no podía ser desestimada. Por eso, mientras la burguesía mercantil peruana se afanaba por monopolizar desde Lima, la lusitana se empeñaba en expandir sus rutas comerciales no sólo hacia Perú y Potosí, sino especialmente hacia el Río de la Plata. Desde 1580 los comerciantes portugueses regaron sus actividades por todo el Virreinato, pero se encontraron con que en el Plata prácticamente no se podía ejercer comercio legal alguno. A las presiones de apertura ejercidas por los propios pobladores de la región, se sumaron siempre los intereses extranjeros, y de todos ellos, fueron los portugueses los más

<sup>6</sup> Real Cédula del 20 de septiembre de 1596. Roberto Levillier, *Correspondencia de Oficiales de Hacienda del Río de la Plata...* cit., p. 444.

celosos. Ya veremos cómo encuentran la base apropiada para lograr sus propósitos.

Los pobladores de Buenos Aires, sabían que de no revocarse esta política, se condenaba la región al despoblamiento y la pobreza. Sobre estos principios el juez Ignacio de Loyola, arzobispo del Río de la Plata, en 1602 gestionó y obtuvo autorización para comerciar con el Brasil y Guinea. Se consiguió así un permiso de seis años para exportar mercaderías en navíos propios e introducir ropas, lienzos, zapatos, hierro y otros productos<sup>7</sup>.

Para no desaprovechar esta oportunidad se estableció un puente comercial con Córdoba del Tucumán, y la Audiencia de Charcas permitió que sus harinas llegaran a Buenos Aires, aunque exclusivamente para consumo interno. Pero la autorización fue aprovechada para favorecer la exportación de metálico, que se ocultaba entre las harinas provenientes de Córdoba, la compra de negros a Guinea y el Brasil, el comercio con Inglaterra y la introducción de extranjeros, en su mayoría de origen portugués<sup>8</sup>.

Sucede que a pesar de las leyes, las autoridades apoyaban el contrabando. Gobernadores y funcionarios, al identificarse o comprometerse con las aspiraciones locales, coincidían en que el comercio, acotado rigurosamente, encontraba en el contrabando la única salida posible. La administración peninsular se ocupaba en cada caso sumando leyes a las ya existentes y subordinando unas a otras; como consecuencia se desarrolló una trama burocrática imposible de cumplir. Las medidas, generalmente confusas y contradictorias, conformaban un marco legal cuya evidente inestabilidad impedía la realización de toda iniciativa seria y permanente.

Con todo, siguieron siendo los intereses limeños los más afectados; sus personeros continuarán con los intentos de poner fin o limitar al máximo la función del puerto rioplatense.

Durante la gestión de Hernán Arias de Saavedra (1602-1609) se organizó la contabilidad pública, el archivo de aduana, y se extremaron las medidas para controlar y volver a su cauce las actividades comerciales. Todos los historiadores de este período coinciden en destacar el gran celo con que combatió el contrabando. Pero las necesidades de Buenos Aires debían ser atendidas y en octubre de 1608, a pesar de las consideraciones sobre la

<sup>7</sup> Real Cédula del 20 de agosto de 1602, Archivo de la Nación Argentina. Época colonial, Reales Cédulas y Provisiones (1517-1662), t. I, p. 53.

<sup>8</sup> Real Cédula del 2 de junio 1604, Archivo de la Nación Argentina cit., p. 58.

vigilancia, el cuidado para evitar ilícitos y el cumplimiento de la ejecución rigurosa de las penas, el rey prorrogó por dos años el permiso de importación y exportación de frutos a Guinea y el Brasil. Como había ocurrido antes, se aludía a la pobreza de la tierra y a la necesidad de permitir el comercio, aunque limitado al consumo interno de la gobernación<sup>9</sup>.

Con el término de la gestión de Hernandarias, resurgieron los vicios que imponía el sistema, con la participación siempre interesada y activa de los funcionarios. Los excesos de su sucesor, Diego Marín Negrón, que impedía la visita de los jueces a los navíos para ocultar el volumen del tráfico ilegal, especialmente de esclavos negros provenientes de Angola, desencadenaron un sumario de tal gravedad que el monarca debió remitir órdenes particulares en contra de sus operaciones. La ausencia de penas demuestra, sin embargo, la complacencia real o en todo caso la incapacidad de operar con eficacia<sup>10</sup>.

Al año siguiente, junio de 1611, el visitador Francisco de Alfaro dictó más medidas restrictivas, mediante un acuerdo sobre la forma en que debían presentarse los registros de mercaderías<sup>11</sup>. Como consigna Levene, el visitador expresó la necesidad de despoblar la ciudad, con el fin de evitar para siempre los fraudes y contrabandos practicados, apoyándose particularmente en el perjuicio que se ocasionaba al tráfico de tierra. Llegó a afirmar que era suficiente la existencia de un simple fuerte en Buenos Aires<sup>12</sup>.

Los problemas fueron parcialmente superados gracias al retorno de Hernandarias, que ayudó a calmar la indignación de las autoridades limeñas. Hasta 1618 se puede decir que el tráfico ilegal está bajo control, no sólo basándonos en el conocimiento de la importante gestión del gobernador, sino también en el argumento del silencio; son escasísimas las otrora tan frecuentes reales cédulas y provisiones condenatorias.

Sin embargo, en junio de 1618, y en un marco de relativa calma, el rey, para evitar la introducción de harinas, sebo, cecina, corambre y otros frutos del Tucumán propuso la prohibición de todo tránsito de carreteras por las rutas que unen a Buenos Aires con dicha gobernación, o con las ciudades del este de la Cordillera<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> Real Cédula del 19 de octubre de 1608, Archivo de la Nación Argentina cit., p. 85.

<sup>10</sup> Reales Cédulas del 5 de junio de 1610 y del 26 de junio de 1610, Archivo de la Nación Argentina, cit., pp. 92-93.

<sup>11</sup> Vide CARLOS SEGRETI cit., pp. 34 y ss.

<sup>12</sup> RICARDO LEVENE cit., p. 234.

<sup>13</sup> Real Cédula del 7 de junio de 1618, Archivo de la Nación Argentina, cit., 115.

En 1619 asumió el gobierno del Río de la Plata Diego de Góngora; su nombramiento, como el de sus antecesores, obedecía a la consigna de mantener las restricciones al comercio del puerto. Sin embargo, durante su gestión fueron frecuentes las *arribadas forzosas*, generalmente en favor de buques portugueses que operaban desde el Brasil. A través de la documentación oficial, se puede apreciar la importancia del considerable tráfico negrero de este período, actividad en la que el gobernador participaba beneficiándose.

He tomado, sólo como ejemplo, la Real Cédula del 1º de septiembre de 1612<sup>14</sup>. El documento responde a una imputación contra Góngora presentada en el Consejo de Indias por los oficiales reales. En sí, lo exhorta a cumplir las ordenanzas sobre arribadas de navíos; pero el funcionario niega los cargos, indica que la relación elevada por los denunciantes fue “siniestra”, culpa a sus acusadores de indolencia y sugiere que justamente ésa es la razón que lo impone en el deber de hacer él mismo la tarea “por su persona de noche y de día a la visita y descarga de los navíos por los que dichos oficiales reales tienen negligencia en hacer[...]”<sup>15</sup>.

No hay dudas, considerando los resultados del mandato, sobre la participación del dirigente en el contrabando. Él mismo hace constar, sobre el final de su gobierno de cinco años, que se habían introducido con el subterfugio de la arribada forzosa cinco mil quinientos cincuenta y tres negros<sup>16</sup>.

En la monografía sobre la gobernación de don Francisco Céspedes, Enrique Peña explica con detalles el procedimiento utilizado desde principios de siglo para introducir mercaderías ilegalmente:

una vez anclado en el puerto el buque contrabandista, su maestro o capitán denuncia a las autoridades que se habían visto obligados a entrar de arribada forzosa por los malos tiempos que habían encontrado en su viaje, o por las averías de importancia sufridas en la nave durante la larga travesía; que traían tales o cuales mercaderías a bordo y cierto número de negros, siempre en mucha menor cantidad de los que realmente había. Vendido lo denunciado en remate se procedía a descargar el buque, pasando sin pagar ningún derecho todo lo que excedía de lo denunciado<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> Real Cédula del 1º de septiembre de 1612. Archivo de la Nación Argentina, cit., p. 134.

<sup>15</sup> Respuestas del gobernador y oficiales reales, Archivo de la Nación Argentina, cit., pp. 135-136.

<sup>16</sup> Vide JULIO GONZÁLEZ, *Historia argentina* (La era colonial), t. I, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 1957, p. 88.

<sup>17</sup> ENRIQUE PEÑA, “Don Francisco Céspedes, noticias sobre su gobierno en el Río de la Plata”, *Anales de la Academia de Filosofía y Letras*, Universidad de Buenos Aires, 1916, p. 18.

Cuando por distintas razones este procedimiento no podía realizarse, se practicaban otros artificios:

los buques contrabandistas no se presentaban al puerto como de arribada forzosa, sino como navíos de aviso a los cuales se les daba entrada sin dificultad alguna, no ofreciendo por lo tanto inconveniente la introducción a la ciudad de su cargamento<sup>18</sup>.

Con la creación de la aduana seca en Córdoba (febrero de 1622) se lanzaron nuevas guías de acción para controlar el comercio. El organismo prohibía la entrada o salida de todo tipo de metálico y percibía un derecho del 50% sobre toda la mercadería que pasaba por la ciudad<sup>19</sup>. Pero la medida fue insuficiente. Como explica Guillermo Beato el contrabando era una práctica imposible de controlar debido a la gran extensión territorial, las características topográficas y la escasa densidad de población<sup>20</sup>.

Hacia 1630, el contrabando en la gobernación del Plata había triunfado sobre todos los recursos que se pusieron en práctica para evitarlo. La aduana de Córdoba se manifestaba como un rotundo fracaso, reconocido por el propio gobernador del Tucumán, Felipe de Albornoz<sup>21</sup>. La maraña burocrática era tan grande y a esta altura de tal complejidad que era claramente imposible lograr el cumplimiento de una disposición sin contradecir total o parcialmente otra. Los funcionarios tomaban de la legislación aquellos mandatos u ordenanzas que favorecían intereses propios o locales, y en este orden de cosas, cualquiera podía burlar la ley, justamente amparándose en ella.

Cuando Albornoz ordenó a los oficiales reales que ejecutaran, según lo establecido, las manifestaciones de esclavos y registros de plata ante su persona o ante su lugarteniente, éstos respondieron, invocando documentos del mismo tenor, que tenían la atribución de determinar, cuando las cantidades eran moderadas y en “caso de la necesidad urgente”, los movimientos de

<sup>18</sup> *Ibidem*.

<sup>19</sup> Vide RICARDO LEVENE cit., p. 212.

<sup>20</sup> ASSADOURIAN, BEATO, CHIARAMONTE, *Argentina de la conquista a la Independencia*, pp. 140 y ss.

<sup>21</sup> Mandamiento del gobernador de Tucumán Felipe de Albornoz, con apremio a los oficiales reales y jueces de la Real Aduana. ROBERTO LEVILLIER, *Correspondencia de Oficiales de Hacienda del Río de la Plata* cit., p. 427.

personas, esclavos o el tráfico de plata, al tiempo que se mostraron indignados por la actitud del gobernador<sup>22</sup>.

Sobre la década de 1630, declinó notablemente el tráfico ilegal de Buenos Aires. Pero no se debió a cuestiones de política interna, sino, por el contrario, a factores de carácter internacional. Holanda ejercía, con la Compañía de las Indias, hegemónicamente el control marítimo sobre la totalidad de la costa Este sudamericana. La situación se tornó aún más crítica cuando los holandeses tomaron el puerto de Pernambuco en Brasil. Durante las tres décadas siguientes se mantuvo el status reinante y las mayores preocupaciones estuvieron puestas en la situación internacional.

Hacia 1653, se movilizaron otra vez las energías del comercio. Busaniche afirma que durante el gobierno de don Pedro Baigorri entraron en el puerto, indebidamente, veintiséis navíos con fines comerciales: “Baigorri amasó fortuna, pero fue denunciado, perdió su cargo y conoció las amarguras de la prisión”<sup>23</sup>.

En su relación, el viajero Ascárate du Biscay indica que en 1658 fue testigo de la presencia en la región de naves francesas y de veintidós buques holandeses y dos ingleses frente a Buenos Aires<sup>24</sup>. El tráfico holandés, sin embargo, no pudo dejar de considerarse un alivio para los afligidos y aislados pobladores porteños.

La realidad, sujeta a beneficios circunstanciales, señalaba para los habitantes del Río de la Plata caminos muy diferentes a aquellos indicados desde la Península. La actividad económica, aun con su marginalidad, no sólo favorecía a ciertos funcionarios y a los armadores mercantes que se las ingeniaban para burlar los controles, sino muy especialmente a vastos sectores de la población. A pesar del esfuerzo por restringir las operaciones, en general no puede hablarse de buenos resultados. Sin duda, cada medida tuvo su acción y consecuencias, pero no surge de los documentos la efectividad de las ordenanzas y recomendaciones que son renovadas incesantemente.

<sup>22</sup> Respuesta de los oficiales reales. ROBERTO LEVILLIER, *Correspondencia de Oficiales de Hacienda del Río de la Plata* cit., pp. 430-431.

<sup>23</sup> JOSÉ L. BUSANICHE, *Historia argentina*, Ediciones Solar, Buenos Aires, 1984, p. 140.

<sup>24</sup> ASCÁRATE DU BISCAY, *Relación de un viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú. Con observaciones sobre los habitantes, ya sean indios o españoles, las ciudades y el comercio, la fertilidad y las riquezas de esta parte de América*, Alfer & Vays Editores, Buenos Aires, 1943.

Para cerrar aún más el cerco, las autoridades de la Península decidieron en 1661 la creación de la Audiencia de Buenos Aires, pero el organismo no pudo cumplir el objetivo para el cual había sido creado. Incapaz de controlar el comercio ilícito, se impuso a la colonia como un ente burocrático, creador de más gastos que beneficios, para desaparecer apenas diez años después.

Hacia el último cuarto del siglo XVII, España se vio envuelta en una profunda crisis. La guerra contra Francia le era desfavorable, en Aquisgrán (1668) debió ceder el Franco Comando, y por el tratado de Ratisbona (1684) se vio desposeída de Luxemburgo.

#### LO DESEABLE, LO POSIBLE: LO INEVITABLE

Es razonable pensar que debido a la guerra europea, las colonias del Plata hayan sido desatendidas. Frente a la corona portuguesa la situación no era menos difícil. En 1680 el gobernador de Río de Janeiro había alcanzado la margen septentrional del Río de la Plata, fundando con el doble propósito comercial y estratégico la Colonia del Santísimo Sacramento. Si bien casi inmediatamente los invasores fueron expulsados, España necesitaba que Portugal se mantuviera por lo menos neutral, y en procura de este objetivo firmó con sus vecinos de la Península un tratado (mayo de 1681) que entregaba la recientemente conquistada Colonia del Sacramento.

Sacramento no representaba otra cosa que el sostén logístico de un intenso tráfico comercial desarrollado al margen de la ley:

Desde la Colonia salían los lanchones portugueses con mercaderías europeas al amparo de la noche y a favor de la ninguna vigilancia ejercida en la costa opuesta, donde trocaban la carga por cueros, lanas y otros productos del país, cuando no recibían barras de plata llegadas del Perú<sup>25</sup>.

Se convirtió de esta manera en depósito de todo tipo de artículos y el contrabando se afirmó perjudicando el monopolio español mucho más que en el pasado. En estos tiempos, el Río de la Plata no sólo era cómplice de las actividades lusitanas, también lo era de las francesas, inglesas y holandesas.

La guerra de sucesión española (1700-1714) terminó por comprometer definitivamente el poder español en Europa. Por el tratado de Methuen (1703) entre Inglaterra y Portugal, aquella obtuvo el derecho de comerciar libremente

<sup>25</sup> JOSÉ BUSANICHE cit., p.171.

en el Brasil, y aunque en 1705 España recuperó una vez más la Colonia, ésta hubo de ser devuelta al término de la guerra. Todo convenio o tratado que involucrara en cualquier medida al Río de la Plata, era utilizado artificiosamente para intensificar o consolidar actividades comerciales de cualquier naturaleza, donde el contrabando siempre adquiriría proporciones significativas.

Sobre la situación de Buenos Aires al filo del siglo XVIII nada puede ser más elocuente que la opinión de los viajeros. Gregorio de Robles, en su descripción de la ciudad, parece remontarnos a los tiempos en que Ignacio de Loyola, un siglo antes, reclamaba favores comerciales atendiendo a la pobreza de la tierra y a las escasas posibilidades de los pobladores para progresar. Refiriéndose al consejero de Indias, don Manuel García de Bustamante, dice Robles:

Le causó gran sentimiento ver que aquella ciudad de Buenos Aires, siendo tan digna de atención y cuidado, se hallaba sumamente pobre por falta de navíos de registro, y de los situados que deben bajar de Potosí [...] de modo que los soldados y casi toda la gente se hallaba congojada y desnuda, aunque muy pronta y asistente al cumplimiento de su obligación<sup>26</sup>.

En la época se presenta un interesante impulso del tráfico negrero. Si inicialmente los derechos de asiento fueron ganados por la Compañía Real de Guinea Francesa, la culminación de la guerra de sucesión española y la firma del Tratado de Utrecht (1713) dejó a Inglaterra en una posición muy ventajosa; sobre todo a raíz de las importantes concesiones que Francia hubo de hacer en Norteamérica, no sólo en el ámbito territorial, sino también del comercio y la navegación. Por ello, después de este tratado, el asiento de esclavos cayó en manos de las compañías inglesas.

Pero el espíritu británico no podía circunscribirse a las pautas dictadas por España. Los ingleses buscaron la forma de aumentar sus beneficios, a costa de las estipulaciones legales, usando todo tipo de artilugios para contrabandear. Los navíos de asiento fueron buen pretexto, no sólo para introducir otro tipo de mercaderías, sino para disimular la extracción de plata, oro o moneda por el puerto de Buenos Aires.

<sup>26</sup> GREGORIO DE ROBLES, "América a fines del siglo XVII", edición especial en ocasión del VI Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano, Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid, España, 1980, p. 50.

y con respecto de recelar justamente que entre el referido sebo se introduce plata, oro o moneda en perjuicio de mis haberes, les ordeno y mando embarquen dicho sebo en barriles, o piezas, se calen y reconozcan precisamente sin dispensar la más leve tolerancia [...]»<sup>27</sup>.

De esta forma Inglaterra fue tomando ventajas con respecto al tráfico mercante. La guerra de sucesión, no sólo la ubicó en un lugar de privilegio respecto de las otras naciones, sino que le allanó el camino para ocupar las posiciones del comercio marítimo, implícitamente cedidas por la interrupción del tráfico de flotas y galeones españoles.

Las circunstancias impusieron definitivamente nuevas condiciones. La corona advirtió que sólo con una apertura comercial podría mantener ciertas condiciones de bienestar en el reino e impedir la expansión británica. A las razones económicas se sumaban las estratégicas. Surgió así el *Proyecto de galeones y flotas del Perú, Nueva España y para navíos de registro y avisos que navegaren entre ambos reynos* (1720); de sus postulados se desprende la necesidad de impulsar el comercio con las colonias, como medida primaria para superar la crisis. Aunque los fletes y derechos aduaneros del Puerto de Buenos Aires eran los más altos<sup>28</sup>, y virtualmente quedaba excluido del circuito, el sistema interesa pues es aprovechado por los contrabandistas para encubrir nuevas operaciones. Bajo el pretexto de comprar a los navíos españoles de registro, se introducían ropas y otros artículos en los navíos de asiento de negros o los barcos portugueses con base en Sacramento<sup>29</sup>.

Lo interesante del movimiento clandestino del Río de la Plata era que en general, y sobre todo durante los siglos XVI y XVII, se producía como respuesta a la actitud de los funcionarios de Lima, que actuaban con un espíritu de autoprotección muy especial. Pero en el siglo XVIII, debemos reconocer que los intereses extranjeros presionaron sin transigir para dar un vuelco rotundo a la situación económica característica del Plata.

<sup>27</sup> Real Cédula sobre lo que se ha de ejecutar en caso de que los navíos de asiento embarquen sebo, 13 de noviembre de 1714. RICARDO LEVENE, *Documentos para la historia argentina*, t. V, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1984, p. 10.

<sup>28</sup> Proyecto para galeones y flotas, 5 de abril de 1720. RICARDO LEVENE, *Documentos para la historia argentina* cit. t. V, p. 21.

<sup>29</sup> Real Cédula dirigida al gobernador de Buenos Aires, 13 de enero de 1726. RICARDO LEVENE, *Documentos para la historia argentina* cit., t. V, p. 99.

En 1735 se promulgó un despacho real sobre flotas y galeones, suspendiendo los despachos a tierra firme, con la reserva del derecho de enviar buques de registro cuando fuera necesario. Los fundamentos de la medida reconocían que las providencias aplicadas para el alivio del comercio en todos los tiempos no habían bastado para remediar los abusos de los furtivos e ilícitos<sup>30</sup>. Cinco años después fue suprimido definitivamente el sistema de flotas y galeones; en su reemplazo se organizó y desarrolló un sistema de galeones sueltos, activándose la navegación comercial por el cabo de Hornos. Se eliminaron también las ferias de Portobelo y la vía de Panamá; como resultado, la atención del comercio con el Perú quedó restringido a la nueva vía.

Para Buenos Aires esto tuvo una importancia altamente significativa. Hasta ese momento el grueso del comercio obedecía al contrabando y sus ramificaciones; ahora la ciudad podría crecer con otro dinamismo:

Buenos Aires –señalaba en la época el conde de Campomanes– por este medio se ha hecho una plaza floreciente por su tráfico, la cual en el siglo pasado casi carecía de comercio [...]<sup>31</sup>.

El sistema de navíos de registro había brindado un importante alivio a la relegada población rioplatense; su consolidación allanaría aún más el camino que coronaría las ambiciones de sus habitantes.

Lo dicho, de ninguna manera quiere decir que el tráfico fraudulento cesara en estas tierras; los especuladores existen en todos los tiempos y lugares, y Buenos Aires tenía una larga tradición de contrabando. Por otra parte, muchas fortunas habían crecido por este medio, que durante más de ciento cincuenta años fue visto con complacencia por la mayoría de los pobladores. Esto explica que la Colonia del Sacramento, atenta a las vicisitudes políticas, se presentara desde su fundación como un foco principal de tráfico ilegal.

Colonia del Sacramento había pasado alternativamente de manos portuguesas a españolas. Desde Utrecht la administraba el gobierno lusitano, pero por el Tratado de Madrid (1750), fue entregada a cambio de las poblaciones jesuíticas de San Borja, San Nicolás, San Luis, San Lorenzo,

<sup>30</sup> Despacho Real sobre flotas y galeones. RICARDO LEVENE, *Documentos para la historia argentina*, cit. t. V, p. 115.

<sup>31</sup> CAMPOMANES, *Educación popular*, II, p. 140, RICARDO LEVENE, *Documentos para la historia argentina* cit., t. V, Introducción.

San Miguel, San Juan y San Ángel. España la perdió nuevamente por el Tratado del Pardo (1761) y la recuperó por las armas en 1762. Pírrica victoria, pues fue devuelta al año siguiente (Tratado de París).

Sin embargo y pese a todos estos movimientos del juego político, la influencia económica de la Colonia no dejó de sentirse en la región. La corona española hubo de esperar todavía unos años más para poder desembarazarse definitivamente de este foco de penetración, no sólo portugués, sino también británico.

El proceso abierto es claramente distinto de aquel que determinó la conducta económica del Perú, y aunque la capital del Virreinato siguió rivalizando con Buenos Aires, desde la Península se había tomado conciencia de la importancia estratégica de Buenos Aires. Hacia 1750 el antiguo pensamiento de Toledo resultaba anacrónico, como lo demuestra la presentación que hace al rey el comerciante de Buenos Aires Domingo de Marcoleta. Se trata de un enérgico reclamo contra Lima, donde al tiempo que reconoce las órdenes y “acertadas providencias” para el fomento y adelanto del comercio por Buenos Aires, denuncia la actitud de los comerciantes limeños, que con “su antigua declarada emulación” están “maquinando cada día nuevos arbitrios” para obstruir el arribo de navíos por la carrera de Buenos Aires: “no tanto con razones justificadas, cuanto con pretextos paliados con apariencia de justicia y economía oponiéndose directamente a las resoluciones de Vuestra Majestad...”<sup>32</sup>.

Esta conciencia sobre la imperiosa necesidad de comercio libre, ciertamente aprendida por las autoridades peninsulares, no da por recorrido el camino. Treinta años habrían de pasar hasta que Buenos Aires pudiera regir, al menos con relativa autonomía, los postulados de su comercio; pero es un hecho que a esta altura la hegemonía de Lima agonizaba.

En enero de 1774, se permitió el libre comercio entre los reinos del Perú, Nueva España, Nueva Granada y Guatemala. Como la autorización excluía a las provincias del Plata<sup>33</sup>, fue elevada una protesta de la Junta de la Real Hacienda exigiendo una autorización para comerciar con la Habana, Cartagena, Veracruz y otros puertos septentrionales, ya que no había motivos para tal omisión.

El comercio hacia el interior fue objeto de un último ataque de Lima en 1774. El consulado, “en una última y desesperada tentativa por reconquistar el terreno perdido”, elevó al rey una “Consulta y Representación” pidiendo

<sup>32</sup> Presentación de Domingo Marcoleta, 13 de abril de 1750. RICARDO LEVENE, *Documentos para la historia argentina* cit., t. V, p. 145.

<sup>33</sup> Real Cédula del 20 de enero de 1774. RICARDO LEVENE, *Documentos para la historia argentina* cit., t. V, p. 306.

la suspensión total de los permisos de internación por Buenos Aires a Chile y el Alto Perú, y la prohibición estricta a los comerciantes rioplatenses de llevar sus mercancías más allá de las aduanas de Salta y Jujuy: “Vano intento –señala Puigross– por frenar una poderosa corriente que superaba todos los escollos”<sup>34</sup>.

Finalmente, por Real Cédula del 10 de julio de 1776, Buenos Aires alcanzó los mismos derechos que el resto<sup>35</sup>.

De esta manera, la situación económica golpeaba las puertas del recientemente creado Virreinato del Río de la Plata. En la nueva organización, la liberación económica que había logrado Buenos Aires, y sus relaciones comerciales de toda naturaleza y cada vez más sólidas con el interior, fueron motivo esencial para que se posibilitara la consolidación de un nuevo orden; la tutela peruana era ahora inaceptable para los territorios que, tradicionalmente marginados, habían logrado el reconocimiento peninsular.

## CONCLUSIONES

Desde el mismo momento de la fundación de Buenos Aires, su accionar económico se vio limitado por las disposiciones restrictivas de la corona. Por eso entabló un activo enfrentamiento contra el orden establecido, defendido particularmente por la aristocracia comercial limeña, pero en todo de acuerdo con la política conducida desde España. La Casa de Contratación y el Consulado de Sevilla siempre consideraron poco conveniente el desarrollo del comercio en el Río de la Plata, e intentaron impedir la participación de los vecinos de Sevilla en las actividades y control de la navegación hacia la región. De esta manera pretendieron impedir el establecimiento de vínculos comerciales directos entre las poblaciones de las ciudades involucradas.

Las restricciones a la actividad económica fueron vistas por los pobladores como un verdadero ataque a sus intereses, razón suficiente para que desde los primeros tiempos se contara con un importante tráfico de contrabando, amparado y desarrollado hasta por las más altas autoridades. Siempre fue evidente el profundo repudio de Lima y la Península por esas actividades y se trataron de imponer las máximas sanciones.

<sup>34</sup> RODOLFO PUIGROSS, *Historia económica del Río de la Plata desde la conquista hasta la Constitución Nacional*, Editorial Futuro, Buenos Aires, 1945, p. 37.

<sup>35</sup> Real Cédula del 10 de julio de 1776. RICARDO LEVENE, *Documentos para la historia argentina* cit., t. V, p. 373.

Sin embargo, el contrabando de mercaderías y la introducción de esclavos y pasajeros sin licencia, generaron una red de intereses que excedió lo meramente económico y se extendió a lo político y social. Esta realidad social, ligada siempre a circunstancias económicas, sensibilizaba a los gobernantes que dejaban hacer, no sin antes lograr ciertos beneficios para sus haciendas.

Hay que tratar de imaginar las dificultades a las que se veían sometidas las autoridades, aun aquellos funcionarios elegidos con cuidado y comprometidos con los postulados de la corona, sujetos a presiones de todo tipo e intereses complejos. Se explica entonces la política tambaleante y contradictoria respecto de estas tierras impuesta por España que, tanto autorizaba como desautorizaba el movimiento comercial de Buenos Aires, sin que primara una visión global y definida del asunto. Moutakias señala la dicotomía existente al indicar que: “al mismo tiempo que se sanciona la marginalidad del fenómeno, se reconoce su importancia cuantitativa”; luego agrega: “En realidad estamos ante un contexto legislativo en el cual, con frecuencia, lo particular está por encima de lo general”<sup>36</sup>.

Cabe entonces fijar la mirada en los protagonistas: ¿Quiénes eran estos hombres, que desde lugares de privilegio en la función pública, con regularidad se implicaban en ilícitos a riesgo de su prestigio y honor? La de ellos no es la imagen de un delincuente tradicional; en todo caso resulta difícil pensar que lo fueran. Más arriesgado es considerar a toda la sociedad corrupta. Peor aún, suponer que la corona era insensible a las súplicas de sus súbditos. No hay ninguna prueba en este sentido. El problema debe ser abordado considerando alternativamente la perspectiva peninsular y el punto de vista del gobernante local, ligado a los intereses inmediatos de la población y comprometido con su desarrollo.

El comercio, aceptado tácitamente en todos sus matices, había logrado cierto alivio para la pequeña población rioplatense, posibilitando la apertura mínima necesaria para la salida de sus productos y el ingreso de los artículos más codiciados. Pero esta sociedad, que basaba gran parte de su economía en prácticas de corte delictivo, no podría de ninguna manera desarrollarse con amplitud.

Los pobladores de estos puertos, a los que el monopolio español afectaba manteniéndolos al borde de la desesperación, veían en el contrabando y otras prácticas similares, la única forma posible de resarcirse de los efectos negativos del sistema impuesto por España. En el espíritu de muchos cabía

<sup>36</sup> ZACARÍAS MOUTAKIAS, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1988, p. 101.

la seguridad de que éste era a todas luces injusto y debía ser burlado como legítima salida.

Para los rioplatenses, como para los gobernantes que se identificaban con el lugar, las operaciones ilícitas terminaban por ser justificadas y justificables. Es razonable pensar que la necesidad terminó por legitimarlas en la conciencia popular. Una Real Orden de septiembre de 1776 expresaba sobre este punto:

el contrabando, nace del común error propagado entre ellos de que en la práctica de este desorden no hay pecado [...], y que sus conciencias no se gravan ni quedan con obligación de restituir lo defraudado, exhorte para que por sí y por medio de sus vicarios, curas y predicadores se dediquen a desarraigar de la ignorancia de los pueblos esta falsa y detestable doctrina [...] que muchos de los que lastimosamente abrazan semejante desarreglo, no lo harían, si bien instruido creyesen, como deben, que además de los castigos temporales que merecen, pecan gravísimamente<sup>37</sup>.

Efectivamente, sobre esto no existía una frontera determinante para lo moral. La sociedad en su conjunto usufructuaba los beneficios de este mercado en el que participaban desde el hombre común, hasta las más altas autoridades. En este marco donde lo bueno y lo malo se confundía y el individuo, la sociedad y el Estado se mostraban incapaces de conciliar sus respectivas ambiciones, permanentemente se forzaron las figuras legales que permitieron la coexistencia activa de intereses diversos y enfrentados. Hasta la creación del Virreinato del Río de la Plata (1776) y la promulgación del *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España e Indias* (1778), sin claudicar, todos, por acción u omisión, desviaron distraídamente la mirada esperando, silenciosamente, una coyuntura más favorable.

## ABSTRACT

In the model established in America for the Habsburgo's triangular vision, to rule the economic relations between Spain and the new continent advanced the XVIII century, this work takes the economic and social situations in the Río de la Plata; with the purpose to recognise the interest that from Europe handle Spain and the form that this conditionates the proceed of Buenos Aires residents.

<sup>37</sup> Real Orden sobre la forma de combatir el contrabando por todos los medios, 15 de septiembre de 1776. RICARDO LEVENE, *Documentos para la historia argentina* cit., t. V, p. 380.