

MARGINALIDAD RIOPLATENSE Y RELACIONES COMERCIALES CON EL BRASIL EN ÉPOCAS DE FELIPE II

Hernán Asdrúbal Silva

Durante las últimas dos décadas del reinado de Felipe II se van a producir una serie de situaciones fundamentales para el futuro del Río de la Plata. En junio de 1580 se registraba el repoblamiento de Buenos Aires. Culminaba así la reversión del planteo original de la corriente atlántica. Garay, concretaba la empresa de erigir la ciudad-puerto, sobre los márgenes del mar dulce. La primera población de Buenos Aires había servido de base para la iniciación de la conquista del esquivo suelo rioplatense y ahora, la segunda, aparecía como corolario del esfuerzo realizado. Mas de sesenta personas - diez españoles y el resto “mancebos de la tierra”- se habían hecho eco del pregón de Garay y determinaron la fundación. Asunción hacia su aporte en hombres y pertrechos. Ya en 1566 el oidor Mátienzo le había señalado al monarca la conveniencia de repoblar Buenos Aires, abriendo el comercio con y desde Chile y Perú.

En los cuarenta años transcurridos desde el despoblamiento, si bien se habían producido algunas variantes como la reproducción del ganado caballar abandonado, muy poco habían cambiado las condiciones zonales. De allí que la escasez y la asechanza indígena siguieran siendo compañeras de los nuevos pobladores. Sin embargo, ahora la ciudad surgía con un signo nuevo, producto del desenvolvimiento histórico registrado en la gran región del Plata durante las décadas anteriores.

Ya en 1579, en una extensa carta enviada desde Asunción, el Tesorero Hernando de Montalvo mostraba la intencionalidad e importancia de la instalación en Buenos Aires, haciendo hincapié en los servicios que podría prestar como puerto a las provincias del Perú, de Tucumán y Río de la Plata, así como a Chile. Pudiéndose “ir desde el puerto de Buenos Aires por muy buenos caminos, así para carretas como para arrias, para llevar las mercaderías de un pueblo a otro con facilidad y a menos costa que por el Nombre de Dios...”

A esto se sumaba la condición del puerto que, a su entender, de no haberse despoblado, debía ser uno de los mejores de las Indias, “por el gran comercio y trato con este Perú y Tucumán y estas provincias del Brasil y ser tan breve y segura la navegación a España...”¹

Irónicamente, serán las condiciones proclamadas para el todavía no repoblado puerto de Buenos Aires, las que en poco tiempo, como producto de la reacción de los intereses limeños, acompasados por la política general del Reino, determinaran su largo relegamiento.

La nueva instalación en Buenos Aires, que tanto preocupó en su época, respondía a necesidades de tipo estratégico y económico. De allí, que las dos grandes vertientes colonizadoras rioplatenses la consideraran parte de su expansión, tanto por el origen como por las vinculaciones que se entablaron desde su establecimiento. Así, la repoblación de Buenos Aires, como resultado compartido de la acción marítimo-fluvial iniciada por don Pedro de Mendoza, pronto fue considerada también patrimonio de la ocupación producida desde el incario, avizorándose un destino formidable para la región. Visión que no alcanzaba todavía al área de la ciudad-puerto, por su pobre entorno, sino que se vinculaba básicamente al camino que, pasando por el Tucumán, conducía a las ricas minas del Alto Perú.

Ya decía en 1583 don Juan de Garay: “...en lo que toca a comunicarse estas provincias con los reinos del Perú, Tucumán y Chile, que después que este testigo pobló estos dichos pueblos de Santa Fe y ciudad de la Trinidad y puerto de Buenos Aires, entran y salen cada ida mercaderes con carretas y caballos...”²

Buenos Aires ciudad-puerto, sus posibilidades de comercialización y abastecimiento

A poco de fundada Buenos Aires va a mostrar su condición de epicentro mercantil, no tanto quizás como base de la actividad comercial propiamente dicha, sino como nexo obligado para el movimiento exterior. Totalmente alejada de las rutas preestablecidas, ubicada en una región marginal, nacía formalmente restringida por la política mercantil estructurada para el Imperio. Sin duda, aquella realidad austral hubiera requerido un cambio en la concepción general del reino que, ni los intereses comerciales establecidos, ni los principios ideológicos imperantes, permitirían poner en práctica.

Si bien como puerto estratégico se convirtió en trampolín del intercambio exterior, no se transformaron las condiciones económicas colectivas, debiendo tratar de colocar sus producciones como única vía para paliar sus limitaciones económicas. Las cecinas, el sebo, los cueros y trigos podrían encontrar en Brasil un lugar adecuado de consumo, con la ventaja de recibir a cambio, junto con manufacturas europeas, las producciones de la colonia lusitana. Dentro del sistema monopolista hispano las dos posibilidades que se abrían (Perú y Sevilla) quedaban limitadas, tanto por las condiciones de colocación, como de transporte.

En el caso del Perú, las grandes distancias y los problemas del viaje (falta de huellas, pocas poblaciones de apoyo, ríos, zonas desérticas, etc.) junto a las características de los elementos a transportar, de gran volumen o peso, hicieron que sus costos convirtieran en antieconómico el comercio. Además, el Alto Perú era provisto en gran parte por la región tucumana, a cuyos productos debían agregarse los bonaerenses. Situación que se hacía aún más complicada en el abastecimiento de manufacturas europeas introducidas por el Pacífico, ya que al no tener metálico, era inútil la concurrencia.

Tampoco España era por entonces mercado para los productos bonaerenses, sumándose a esto la irregularidad y las limitaciones del tráfico.³ De allí que el cercano Brasil fuera visto no sólo como centro de destino y aprovisionamiento, sino en una verdadera tabla de salvación.

Los vínculos con el Brasil

Como hemos visto, aun antes del repoblamiento bonaerense ya existía una voluntad concreta por estrechar los vínculos económicos con las costas brasileñas. Situación que se hace explícita al poco tiempo de revitalizar el enclave porteño. En su relación de 1582, Pedro Sotelo de Narvaes sostiene que: “Por este Río de la Plata y pueblo que está en Buenos Aires, los vecinos de Tucumán tenían determinación de abrir trato al Brasil...”⁴

Por su parte, un portugués de la época indicaba con claridad que: “Hace cinco años, los españoles han repoblado Buenos Aires en el margen S. del río para poder comerciar con el Brasil...”⁵ Así, Buenos Aires tendió a convertirse, desde el mismo momento en que el obispo de Tucumán Victoria, abriera el comercio brasileño-rioplatense (1585),⁶ en un punto de escala, almacenaje y recambio entre los medios de transporte marítimos y terrestres. La iniciativa del obispo será continuada por mercaderes del Alto Perú, vecinos y residentes de Santiago del Estero y Córdoba y enlazará con la corriente portuguesa, que encausa sus transacciones a través del comercio legal y del contrabando.⁷

Por aquel entonces, pese a que los documentos porteños hacen hincapié en la salida de sus trigos, grasas y cecinas, las exportaciones tuvieron un importante componente de productos tucumanos.⁸ Posiblemente acicateadas por el hecho de haber sido el obispo de aquella provincia el gran emprendedor. Además, hacia allí se dirigió también gran parte de la importación, (esclavos y diversos tipos de manufacturas) ya que tenían como destino final la rica zona del Potosí.

Desde entonces, los escritos a la Península son reiterativos. A fines de 1586 oficiales reales de Santiago del Estero pedían la apertura del Río de la Plata, sin impedir que los comerciantes trajesen mercaderías del Brasil.⁹ Con menos de dos meses de diferencia, comentaban las comunicaciones de las costas brasileñas con el puerto de Buenos Aires, esperanzados en la continuación del tráfico con Tucumán, Perú, Chile y Paraguay. Asimismo, el interés se centraba también en el vínculo con España, ya que esta ruta se mostraba mejor que la de Nombre de Dios.¹⁰ Actitud que, como lo habían expresado en 1579, tendía a impugnar el sometimiento a la férrea estructura comercial del Istmo.¹¹

Sin duda había una serie de factores que potencializaban los vínculos económicos con las costas brasileñas, pudiéndose destacar:

1) La inmediatez, que permitía una rápida comunicación y hacía más dúctiles y fluidos los tratos.

2) La Unión de las dos coronas y el proceso de definición de los circuitos comerciales de Portugal y España. Como indica Roselli Santaella, la nueva situación política señalaba oportunidades comerciales que la burguesía lusitana no podía despreciar.¹²

3) Existencia en Brasil de un fuerte sector comercial. Los portugueses, que ya desde mediados del siglo se los veía en Potosí,¹³ se fueron interrelacionando con el medio y promovieron un importante flujo de mercaderías, esclavos y metálico. La presencia de los lusitanos, relacionándose con vecinos de Buenos Aires y del Tucumán, se imponía por

las condiciones particulares en que debían efectuarse los negocios y los transportes de las mercaderías. Contaban por entonces con un singular manejo de los mecanismos comerciales, atribuido en gran parte a que, desde 1548 habían comenzado a establecerse en el Brasil judíos conversos -cristianos nuevos o marranos- que dominaron gran parte del tráfico brasileño e, incluso, el de Buenos Aires.

La ruta del Potosí potencializaba la importancia de Buenos Aires, por lo que no ha de extrañarnos que desde Santiago del Estero se pretendiera incluso que la ciudad quedase bajo la jurisdicción del Tucumán.

En poco tiempo la modesta población, cuya pobreza es proclamada en forma sistemática, se convirtió en centro de un interesante tráfico marítimo que tuvo como uno de sus principales destinos y origen al Brasil. Con los barcos vinieron comerciantes y marinos, generándose un movimiento de mercaderías y gentes que, encauzándose por las rutas interiores, entraron en vinculación con las diversas poblaciones que nutrían el camino hacia la plata altoperuana. Pronto, la cuestión de los vínculos brasileño-rioplatenses entró en el camino de las polémicas, apareciendo argumentos vinculados tanto a las más altas definiciones de la política imperial, como a las condiciones regionales.

Las ganancias eran enormes, pero también los riesgos eran grandes, no sólo por la necesaria confianza que debía depositarse en socios e intermediarios, sino también por las condiciones en que se realizaban los viajes marítimos y terrestres, ambos afectados por diversos problemas a sortear. La navegación sumaba a la posibilidad de tempestades y naufragios otros inconvenientes como las frecuentes enfermedades de a bordo (particularmente de los esclavos), la asechanza de piratas y corsarios, etc. La vía terrestre, muchas veces efectuada abriendo huellas con pesadas carretas, además de tener que superar obstáculos fijos u ocasionales (caudalosos ríos, zonas desérticas, lluvias que convertían extensas áreas en lodazales, etc.), contaron también con el peligro de los ataques indígenas. Sin embargo, el rédito era concreto y justificaba la empresa.

Diversos son los testimonios sobre las posibilidades que otorgaba la nueva vía mercantil. En 1596, un comerciante lusitano escribía desde Río de Janeiro a un hermano residente en Lisboa, sobre la importancia que tenía el comercio entre Brasil y el Potosí, por la ruta del Plata: “Por aquí pasan cada tres o cuatro meses, barcas de 30 a 40 toneladas, cargadas con azúcar, arroz, tafetanes, sombreros y otros artículos de este país, que son llevados por este río en las dichas barcas, y después de remontarlo, son conducidas al Perú. Y a los cuatro o cinco meses las barcas bajan nuevamente este río, cargadas con reales de plata y bajan de esos lugares todo riquezas.” Agregando, con respecto a los precios pagados por las distintas mercaderías: “Aquí con 500 ducados puede un hombre en cinco meses obtener 60.000 ducados. Esto no es ninguna fábula, sino la pura verdad y aún más de lo que yo puedo expresar...”¹⁴

En general el comercio con el Brasil se concretó a través de embarcaciones pequeñas, apropiadas para navegar por el difícil Río de la Plata. Con un calado de no más de 10 palmos, no cargaban más de cincuenta toneladas, muy disminuidas por el peso de las provisiones y el lastre.¹⁵

Los intereses sectoriales y las impugnaciones

Desde el punto de vista de la metrópoli española, el problema del establecimiento del tráfico con puertos brasileños era muy complejo. Por un lado se encontraba la situación creada por la unión de las dos Coronas, con colaboraciones que exigían, por ejemplo, la navegación desde Brasil con el objeto de dar aviso en el caso del avistaje de navíos enemigos. Por el otro, los propios objetivos políticos y económicos que llevaban a considerar negativamente los intercambios y la presencia extranjera en el Río de la Plata y el Perú. A la cuestión de principios, relacionada con la estructuración del sistema de flotas y a la prohibición del ingreso y permanencia de foráneos, se sumaba el hecho concreto de que se estuviera favoreciendo al competidor o, incluso, al enemigo. No podía desconocerse que manufacturas inglesas, francesas y flamencas eran introducidas habitualmente en el Brasil y que, desde allí, eran llevadas al mercado altoperuano. Transacciones que, en definitiva, eran pagadas con la plata española.

El cierre portuario

Una de las posiciones pioneras en la promoción del cierre de Buenos Aires estuvo sustentada por el fiscal de la Real Audiencia de Charcas. En marzo de 1588, le señalaba al Rey que en las provincias rioplatenses se había abierto una nueva navegación con el Brasil, por lo que de no cerrarse aquel puerto se habría de llenar el Perú de portugueses y otros extranjeros. Según observaba “cada día vienen navíos de portugueses con negros y mercaderías y vendrán de Flandes, Francia e Inglaterra...”¹⁶

La presencia lusitana era cada vez más abierta, no sólo en el Río de la Plata, sino también en otras posesiones españolas. Portugueses, con el pretexto de arribada en el camino del Brasil comerciaban con Caracas, Provincia de Tierra Firme e Isla Margarita. De allí que la Corona, en septiembre de 1589, determinada a consolidar el régimen de flotas, ordenara el apresamiento de los navíos arribados a la región, junto con sus cargas. Situación ésta que impulsó aún más el camino del Plata, alarmando a sus autoridades.

Al tráfico de productos y metálico se sumaba el ingreso de personas, por lo que en 1590 el gobernador de Tucumán Ramírez de Velasco solicitaba a la Corona que se prohibiese el desembarco de pasajeros en Buenos Aires, determinando su retorno al Brasil; debiendo ser castigados los maestros de los navíos que los condujeran.¹⁷ Con esta posición concordaría también el Virrey del Perú que, con fecha 23 de diciembre de 1593, prohibía la introducción de personas y mercaderías por el puerto de Buenos Aires. Actitud fundamentada en una comunicación a Felipe II de abril del año siguiente y reafirmada por un acuerdo de oficiales reales y oidores, presididos por el corregidor de Potosí.¹⁸

El año de 1594 fue sin duda el de las definiciones gubernamentales. A las presiones de los beneficiarios directos del sistema en la América del Sur, los comerciantes limeños, con sus vínculos corporativos con los sevillanos, se agregaban dos cuestiones que conmocionaban al reino y se convertían en necesidades objetivas: 1) Evitar la riada de metálico, básicamente plata que, pasando por el eje Buenos Aires-puertos brasileños, terminaba en los centros financieros europeos. 2) Controlar el ingreso de mercaderías pues, muchas de las introducidas, eran producidas por los competidores, cuando no enemigos,

de España. De allí que por una Real Cédula del 28 de enero de aquel año, se consolidara el monopolio comercial al prohibirse la entrada por el Río de la Plata de mercaderías provenientes de cualquier región perteneciente a la Corona de Portugal, sin que los productos fuesen embarcados en Sevilla. El contenido de la Real Cédula era el siguiente:

El Rey - Marqués de Cañete, pariente, mi virrey y capitán general de las provincias del Perú. Yo he sido informado que por el Río de la Plata se mete en esas provincias hierro y otras mercaderías del Brasil y pasan extranjeros sin que haya quien mire en ello ni se lo impida, y así se comienza a frecuentar aquel paso, y porque conviene atajar los daños e inconvenientes que de esto se siguen, os mando que hagáis que se averigüe y entienda qué mercaderías y hierro 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, y daréis orden que de aquí en adelante no se consienta ni permita que por allí entren ni se contrate hierro, esclavos ni otro ningún genero de mercaderías del Brasil, Angola, Guinea, ni otra ninguna parte de la Corona de Portugal, ni Indias Orientales, sino fuese de Sevilla en navíos despachados por la Casa de Contratación, porque esclavos en ninguna manera se han de permitir entrar por allí y, asimismo, proveeréis con mucho cuidado como se guarde mucho aquel paso y que no se de lugar a que entre gente natural ni extranjera por allí sin orden o licencia mía.¹⁹

En aquel momento se institucionalizaba el mito del rompimiento de relaciones económicas entre el Río de la Plata y el Brasil, que, con algunas variantes, seguiría vigente hasta finales del siglo XVIII.²⁰ Asimismo quedaba formalizada la determinación de concebir a Buenos Aires como contrafuerte del Alto Perú.

La insistencia en cuidar que no se vulnerara el paso, estaba sentando las bases para determinaciones posteriores que tendieron a profundizar el cierre, tal como la instalación de la Aduana de Córdoba en 1623.

Junto con el tráfico, tal como se indicaba en enero del 94, se intentó contener el paso de personas, por lo que, en noviembre de 1795, en el Pardo, se expedía una nueva Real Cédula, por la que se ordenaba al gobernador del Río de la Plata, que no permitiera pasar extranjeros al Perú, ni a otra parte. Prohibición que alcanzaba a los naturales que no tuvieran licencia real.²¹

La Real Cédula limitacionista tardó en ser aplicada, por lo que como indica Hernando de Zárate, en aquel año siguieron entrando barcos pequeños provenientes de las costas brasileñas, con la acostumbrada carga humana y mercaderías.

Algunos funcionarios consideraban que, por necesidad, debía seguir el tráfico. Tal el caso del gobernador Juan Rodríguez de Velazco que, en 1596 señalaba a Felipe II: “Al presente es necesario en el puerto de Buenos Aires gentes y munición para lo que se puede ofrecer y para esto tener avisos de los estados del Brasil de los enemigos que llegasen a aquella costa, conviene tener comercio con ellos porque de otra manera será imposible obtenerlo...”²² Las preocupaciones de la Corona española fueron múltiples y continuaron luego de la firma de la Real Cédula limitacionista. No sólo por la vía del Brasil se

dejaba de lado la vía de Portobelo y se introducían mercaderías que tenían su origen en Europa,²³ sino que la riada de plata hacia Europa no conseguía detenerse. De allí que nombrara juez de comisión a Martín de Aróztigui, con la finalidad de observar los navíos que llegaban a Lisboa desde las Indias. Según sus constataciones, que llevaron a un juicio en España y a un enfrentamiento con Portugal en defensa de sus fueros, dos comerciantes habían traído de Potosí al Río de la Plata 8.200 pesos en plata corriente y una barra de 24 marcos de peso. Luego de pasar al Brasil habían comprado mercaderías de la tierra y partiendo para Lisboa en un navío extranjero, sin licencia y con cualquier registro.²⁴

En 1795, la Audiencia, sintiéndose guardiana de la voluntad Real comunicaba a la península que cesaría el tráfico con la Cédula restrictiva. Actitud que no impide al presidente recordar al Rey los requerimientos del Paraguay y Tucumán y la necesidad de que se mantuvieran las vinculaciones comerciales con Sevilla o con Brasil, para el aprovisionamiento de aceite, hierro, sedas, jabón, lienzo, paños y otros artículos. La sugerencia se basaba en los excesivos precios con que corrían tales mercaderías traídas por la vía del Perú, incrementados por los altos fletes terrestres. Asimismo promovía el ingreso por Buenos Aires de negros e indios del Brasil con destino al laboreo de las minas y en el servicio.²⁵ Las necesidades de mano de obra eran concretas y de allí las autorizaciones que se dieron por medio de asientos, teóricamente controlados, como el de Gómez Reinel.²⁶

Aun conociendo los problemas que causaría, la Audiencia fue implacable en la aplicación de la disposición restrictiva. De allí que, al ritmo de las irregularidades, fraudes y abusos cometidos por los enviados para hacer cumplir los designios reales, los porteños se quejarán y vincularán al máximo organismo judicial con la situación de pobreza a la que quedaban condenados. “Ha pasado todo esto -dice el Cabildo a Felipe II- con que vuestra Real Audiencia de La Plata cada un año envía a esta ciudad un juez de comisión, los cuales llevan esto con tanto rigor que apenas alcanzamos una camisa porque nos quitan el dicho retorno [del Brasil] y más por enterarse de sus salarios tan excesivos nos dejan de suerte que no falta otra cosa más que dejarle el pueblo e irnos a donde más podamos servir a Vuestra Majestad. ...”²⁷ Así se veía la actitud de esa Audiencia lejana, molesta e inaccesible.

No obstante lo señalado, gran cantidad de plata potosina seguía fluyendo hacia las principales capitales financieras del mundo. Tal es la denuncia que en 1599 -al año siguiente de la muerte de Felipe II- efectuara el gobernador Diego Rodríguez Valdés. Durante su permanencia de cinco meses en Brasil, había podido observar que la plata salida por el Río de la Plata no iba a España y “que si alguna va a Lisboa es muy poca porque toda va a Flandes e Inglaterra, de esta manera casi todos los navíos que vienen a la costa del Brasil son flamencos y alemanes, los cuales vienen despachados de Lisboa a cargar palo y azúcares, las cuales dan en Brasil a trueque de plata tan barato como en Lisboa y aun más, ...” Según sus cálculos habían salido en los últimos cuatro años más de un millón y medio de pesos.²⁸

El Río de la Plata de las prohibiciones

Al considerar la actitud de los bonaerenses, que nos interesa particularmente para poder comprender el surgimiento y mantenimiento de estados de ánimo proclives a la

ilicitud en materia comercial, debemos tener en cuenta dos aspectos esenciales: a) La conciencia de la situación estratégica y del propio valer, en medio de situaciones de extrema pobreza. b) La necesidad de colocar sus limitadas producciones y abastecerse.

Las mismas determinaciones peninsulares llevaron -por necesidad o acostumbra- miento- a la aceptación del trato furtivo con los lusitanos del norte, creándose una situa- ción de cierta permisividad en el ámbito local. Actitud que se vinculará fundamen- talmente con la ilegalidad y que tendrá no sólo un enraizamiento económico, sino también social y aún político. Una base económica dada, tanto en el ámbito hispánico, como en el lusita- no, por los intereses relacionados con el tráfico comercial realizado desde y a través del Brasil. Intereses que adquirirán mayor trascendencia en la medida en que entren a partici- par terceros competidores. Una base social, derivada tanto de los requerimientos rioplatenses de surtirse de diversas mercaderías, muchas de ellas esenciales para el desenvolvimiento de la vida cotidiana, como de la necesidad de contar con una mercado para sus limitadas producciones.

No obstante, por sobre la posibilidad de mantener vías colaterales de contacto comercial, también desde entonces elevaron con fuerza y determinación, sus quejas a las más altas autoridades peninsulares. La habilitación portuaria será por más de dos centurias objeto de repetidas reclamaciones y súplicas.

Rápidamente los porteños se encargaron de trasladar sus críticas y peticiones a la Corona. En toda la documentación podemos observar la presencia de argumentos y obje- tivos específicos:

- 1) Vinculados a sus servicios al reino y a sus propias condiciones de vida y sub- sistencia.
- 2) Relacionados con los altos intereses de España, donde se entremezclan cues- tiones de seguridad y soberanía, con otras de carácter ético y moral.

Junto a la batería de argumentos, se enarboló, aunque sin el éxito esperado, el fantasma de la despoblación.

Como hemos señalado, los bonaerenses tuvieron desde un principio conciencia de su propio valer y hacer. No era ilógico en aquellos “mancebos de la tierra” que consti- tuyeron la base de la expedición pobladora. Incluso no están exentos de orgullo los testi- monios documentales tendientes a demostrar el sacrificio físico y económico que se reali- zaba en servicio de la Corona. Escritos donde sobresale, no siempre sutilmente, la falta de reconocimiento por parte de las más altas autoridades peninsulares y regionales.

Ya una probanza de principios de 1590, indicaba que Don Juan de Garay había fundado Buenos Aires, sin que a los nuevos pobladores se les diera ayuda alguna de la Real Caja. Por el contrario, lo habían hecho padeciendo “muchas desnudeces, hambres, peligros y trabajos, gastando sus patrimonios y haciendas sin tener socorro...de dicha Real caja ni de ningún gobernador ni capitán...”²⁹ Asimismo, ante el conocimiento de la clausu- ra portuaria, el contador Vagas Manchuca señalaba a la metrópoli los problemas sufridos por la población, en medio de la “pobreza y miseria”.³⁰

Los reclamos encontraron su canalización institucional básicamente a través del Cabildo y de los procuradores, no faltando tampoco la gestión eclesiástica. Sin dejar de señalar sistemáticamente la condición de “leales vasallos”, aparece siempre la desazón por las determinaciones peninsulares. Así, el 8 de abril de 1598, señala el Ayuntamiento que

- a) espera del Rey “ el remedio de tantos y tan intolerables [Levillier dice “tolerables”] trabajos como hemos padecido en el sustento de esta ciudad desde diez y ocho años a esta parte
- b) que aquí la poblamos en vuestro real nombre, atendiendo totalmente a vuestro real servicio y
- c) que habíamos de ser remunerados de vuestra real mano conforme esperamos, y
- d) así quedamos tan pobres y necesitados que no se puede encarecer, de que certificamos que aramos y cavamos con nuestras manos,
- e) pasando mucha desnudez y calamidad por habérsenos quitado quilo de nuestras cosechas de labranza y crianza que enviamos al Brasil, en recompensa de lo cual nos traían con que puedan vestir nuestras mujeres e hijos...”³¹

Según los firmantes, el tráfico con la colonia lusitana del norte, además de solucionarles problemas de subsistencia, les permitía acudir al real servicio por lo que, la situación, sumada a las presiones de los oidores de la Audiencia de Charcas, los conminaba a dejar el pueblo. De allí que a través de un enviado, soliciten a Felipe II “haga merced de darnos licencia para que los frutos de nuestras cosechas los podamos enviar a la costa del Brasil y el retorno de ellos meterlos en esta ciudad libremente para el dicho efecto, con lo cual nos podamos sustentar y acudir a vuestro real servicio como somos obligados.”³²

Dos meses y medio después, compadecían ante el Teniente de Gobernador y el escribano diversos vecinos, convocados por el Procurador General, con el objeto de demostrar el estado de miseria en que se encontraban.

La introducción del Procurador es clara y contundente, ratificando y ampliando lo ya expuesto por el Cabildo. Hacía más de dieciocho años que la ciudad se había poblado a costa de los vecinos y moradores, sin recibir mercedes ni del Rey, ni de otra autoridad. Siempre habían permanecido sosteniéndola, con mucho sacrificio y aún pasando calamidades, hambre y “desnudeces”. Junto a los excesivos trabajos, se habían tenido que preocupar también por la seguridad, con las armas a cuestras, haciendo de centinelas ante el peligro de corsarios enemigos. Esfuerzos que habían realizado los moradores “con la esperanza del comercio que había de tener este puerto con la costa del Brasil...”

En definitiva todo apuntaba a los vínculos económicos con los vecinos de la colonia lusitana, pues “si el dicho comercio cesase -continúa- esta dicha ciudad no se podría sustentar porque los vecinos de ella no tienen otro refugio para vestirse, sino es

algunas harinas, sebos y cecinas que hacen y venden para llevar a la costa del Brasil.” La falta de este comercio provocaría necesariamente el abandono de la ciudad-puerto, con las consecuencias directas de peligros para el Perú, incluso frente a algún levantamiento, y de pérdida de soberanía.

Nada debía escapar a la argumentación, ni siquiera el problema que se causaría al adoctrinamiento de los indios vecinos de Buenos Aires, oficiándose a informar a Su Majestad y al Real Consejo de Indias “para que atento a lo susodicho nos haga merced de darnos licencia para que podamos sacar los frutos de esta tierra, que son de nuestra labranza y crianza a la costa del Brasil y meter los retornos de ellos en esta dicha ciudad...”

A la presentación general le sigue el relato de testigos, con un cuestionario referido básicamente a las condiciones de la población, a los servicios prestados a la Corona y, consecuentemente a la necesidad de abrir el comercio con Brasil.

Las preguntas son claras y muestran el camino de las respuestas, dejando entrever, al igual que otros documentos de la época, un profundo resentimiento contra las autoridades metropolitanas, extensivo a la Audiencia de Charcas.

Por supuesto que la ciudad no se despoblaría, pero la conciencia de abandono y restricción, junto con la convicción de que la solución de los problemas debía provenir del mantenimiento del comercio con el Brasil, debió sentar las bases para hacer proclive cualquier transgresión que condujera a favorecer este fin.

Compadecen, con exhaustivas respuestas, que pintan una dramática situación y avalan reiteradamente la necesidad de entablar lazos comerciales con la colonia portuguesa, 4 frailes, el cura y vicario de la ciudad y dos moradores de prestigio.

Baste transcribir algunas de estas diez preguntas, vinculadas en gran parte a lo ya expresado con anterioridad por el Cabildo, para observar la trascendencia de la situación. Si saben u han oído decir:

... que a más de dieciocho años que en nombre de Su Majestad se pobló esta ciudad de la Trinidad y Puerto de Buenos Aires y que los pobladores de ella la poblaron a su propia costa sin ser ayudados con mercedes y haberes de Su Majestad de otra persona alguna.

- ...que durante el sustento de esta dicha ciudad los pobladores de ella han padecido mucha hambre y desnudez y pasado muchas calamidades comiendo raíces de yerbas y carnes de caballo, todo por sustentar esta dicha ciudad en el Real Nombre...

- ...que han hecho y hacen la labranza y crianza con sus propias manos por el poco servicio que tienen...

- ...que dicha ciudad y los vecinos de ella no se podían sustentar por haber cesado el comercio de este dicho puerto con la costa del Brasil, [donde] con lo que tienen

de sus labranzas y crianzas compran lo que han de menester para vestirse y otras cosas para pasar y criar a sus hijos y curar sus enfermedades...

-...que si el dicho comercio cesase no se podrán sustentar los vecinos de esta dicha ciudad y se despoblará, y que sabiéndolo ingleses o franceses podrán venir a poblarla y tener aquí asiento y desde este puerto pasar al Mar del Sur a robar y a toda la costa la costa del Brasil y hacer excesivos daños porque podían entrar a fatigar a los vecinos de Tucumán aprovechando para ello los muchos caballos que hay en esta dicha ciudad...

El resto de las preguntas igualmente se basaban el conocimiento de los esfuerzos locales y los servicios hechos a sus expensas, como avisar a Lima sobre el paso de los corsarios británicos o la evangelización de los indios y, haciendo nuevamente hincapié en el objetivo propuesto “si saben que andando el dicho comercio se repara todo lo susodicho y de ello se hace servicio a Dios Nuestro Señor y a Su Majestad...”³³

El esfuerzo propio, la falta de incentivos y premios, el abandono, la miseria, el desconocimiento de la importancia regional, la ausencia de respaldo, se unen a cuestiones trascendentes para el Imperio, como la seguridad interior y la posible pérdida de soberanía. Todo impregnado por una visión de ingratitud por parte de la Corona y una sensación de desencanto.

La realidad es que, con diferencia de tono, las repuestas son unánimes en el sentido de que la única vía para mantener a Buenos Aires poblado era la apertura del comercio con el Brasil. Lo interesante de destacar es que los testigos indicaban con claridad que la Real Cédula que prohibía el tráfico era la causante de la totalidad de los males del momento y de otros que por su causa se producirían. Incluso, varios de ellos, al señalar la culpabilidad por la delicada situación, aunque sin agredir a la figura del monarca, incluyen el nombre de Felipe II.³⁴

También los paraguayos se sumaron a las protestas por el cierre, con similares argumentos que los bonaerenses,³⁵ con la diferencia de que ésta última -como señala Cardozo- podía contrarrestar sus limitaciones por medio del contrabando o el pequeñísimo comercio permitido.³⁶

Mientras se cuidaba el camino de la plata, sentían que se los conminaba a seguir en la pobreza. En 1597 se había expresado: “Toda aquella tierra es muy pobre, porque no corre oro ni plata, y las cosas que produce la tierra no tienen valor ni estima.”

Desde aquel entonces, pese a que por diversas vías, relacionadas habitualmente con la ilegalidad, se mantuvieron las relaciones económicas con el Brasil, se siguieron repitiendo, en forma sistemática, los reclamos de la ciudad austral en búsqueda de conseguir su apertura.

Felipe II, poco antes de su muerte, había definido, prácticamente por dos siglos, la marginalidad del Río de la Plata. Pese a las críticas regionales, desde el punto de vista imperial la medida era lógica, tanto por la organización comercial montada y las concep-

ciones en materia económica de la época, como por el desenvolvimiento del proceso ocupacional y la organización del sistema político-administrativo de las Indias.

Paralelamente se abría un proceso de corte utópico de las relaciones económicas con Brasil, que fue concomitante con el mantenimiento de la marginalidad rioplatense dentro de la estructura política y comercial del Imperio. Situación que sólo será rota formalmente por las permisiones dadas al amparo de guerras o por la instauración -a fines del siglo XVIII- del libre tráfico de negros y del comercio por vía de ensayo con colonias extranjeras.

NOTAS

- ¹ Correspondencia de los Oficiales Reales de Hacienda del Río de la Plata con los Reyes de España, 1540-1596, Madrid, 1915, p. 322.
- ² Pleito de Juan Torres de Vera y Aragón con el fiscal del rey, según traslado fechado en Santa Fe, el 1/ de febrero de 1583. En: ZAVALA, Silvio, *Orígenes de la colonización en el Río de la Plata*, México, 1976, p. 494.
- ³ En estos años se permitía el paso algunos navíos. Por diversas Reales Cédulas se comunicaba a la Casa de Contratación diversas autorizaciones atender a las necesidades locales y del reino: a) En diciembre de 1581 para que Alonso de Vera y Aragón saliera con su navío hacia el Río de la Plata sin esperar Flota. b) En marzo de 1584 para el despacho de un barco de no más de 100 toneladas de porte, que iría en derecha y regresaría dentro de los tres años de su partida. c) En septiembre de 1593 para que el capitán Hernando de Vargas transportase en su velero de 60 toneladas “cosas necesarias en la provincias del Río de la Plata”. d) En 1594, varias R.C., referidas a la nave de Sebastián de Torralba, que debía transportar pobladores, religiosos y mercaderías. *Libro registros-cedularios del Río de la Plata (1534-1717)*, T.I, Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, Buenos Aires, 1984, pp. 201-279.
- ⁴ Documentos Históricos y Geográficos relativos a la conquista y colonización Rioplatense, Buenos Aires, 1941, p. 85.
- ⁵ “Relación de las Indias Occidentales y del Mar del Sur por López Vaz”, *Historia*, N° 2, Buenos Aires, 1965, p. 25.
- ⁶ Coinciden en general los historiadores en señalar como iniciador del tráfico al Obispo de Tucumán, fray Francisco de Victoria, a quien el historiador Pedro Calmón denominara “padre del comercio argentino-brasileño”. Singular personaje, cuya trayectoria relata el estudioso brasileño de la siguiente manera: Se había internado en el Perú como pequeño negociante; trabajo humildemente en un comercio oscuro y, sin vocación para la áspera concurrencia mercantil, se hizo fraile en el convento de Rosario de Lima. Elegido después procurador general de su provincia de Santo Domingo en las cortes de Madrid y Roma, pudo mostrarse en el vasto círculo de las nuevas relaciones, hábil blando, audaz, disimulado... Volvió obispo de Tucumán en 1580”. CALMON, Pedro, “Don Francisco de Victoria el padre del comercio argentino-brasileño”, En: Academia Nacional de la Historia, II Congreso Internacional de Historia de América, T. III, Bs. As., 1938, p.109. Sin duda, su actuación en el Tucumán mostró que no había olvidado sus conocimientos en materia comercial. En 1588, Juan Martínez de Velazco, gobernador de Tucumán, denunciaba al Rey y al Consejo de Indias que el prelado se ocupaba de sus propios intereses sin preocuparse de la salvación de las almas de aquella pobre provincia. AGI, Charcas, 26
- ⁷ GARZON MACEDA, C., *Economía del Tucumán. Economía natural y economía montaria, Siglos XVI-XVII-XVIII*, Córdoba, Argentina, 1968, p. 21.
- ⁸ Levillier, R.: *Nueva Crónica de la Conquista del Tucumán*, III, Buenos Aires, 1937, p 340.
- ⁹ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS , Charcas, 26.
- ¹⁰ ROSELLI SANTAELLA, Stella, “Entre a situacao legal e a de fato: o comrcio de Buenos Aires com o Brasil no seculo XVI”, Universidad Nacional del Sur, Departamento de Humanidades, *Cuadernos del Sur, Historia*, 26, pp.19-20.

- ¹¹ Vide: SERRERA, R.M., *Tráfico terrestre y red vial en las Indias Españolas*, 2a. ed., Madrid, 1993, pp.166-67.
- ¹² Vide: SANTAELLA, R., Op. Cit., p. 18. SEIXAS CORREA, L.F., O governo dos reis espanhóis em Portugal (1580-1640): un período singular na fomacao o Brasil, separata da R. IHGB, Río de Janeiro, Nº155, oct/dic.,1994, pp.732-748. 11 bis) SANTOS, R.E. dos, *El Brasil Filipino*, Madrid, 1993, pp. 32-33.
- ¹³ MOUSTOKIAS, Sacarías, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*, Buenos Aires, 1988, p. 57.
- ¹⁴ MOLINA, R.A., Las primeras navegaciones del Río de la Plata, después de la fundación de Juan de Garay (1580-1602), *Historia*, Nº 1, Buenos Aires, 1965, p. 82-83.
- ¹⁵ CARCANO, R.J., *Primeras luchas entre la iglesia y el estado en la gobernacion de Tucumán*, Buenos Aires, 1929, p. 264.
- ¹⁶ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS , Charcas 16. - LEVILLIER, Roberto, *Antecedentes de política económica en el Río de la Plata*, Madrid, 1915, p. 223.
- ¹⁷ ROSELLI SANTAELLA, Stella, op. cit., pp.20-21.
- ¹⁸ MOLINA, R.A., op. cit., pp. 42-43.
- ¹⁹ *Correspondencia de los Oficiales Reales de Hacienda del Río de la Plata con los Reyes de España, 1540-1596*, op. cit., pp. 508-509.
- ²⁰ Vide: SILVA, H.A., *La Colonia del Sacramento, el Virreinato del Río de la Plata y el Libre Comercio. Mito y realidad en el rompimiento de relaciones económicas con Brasil*, en “Comercio y Navegación del Río de la Plata” (I), Gabinete de Investigación de Historia Americana y Argentina, Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 1996
- ²¹ 19 Libros registros-cedularios del Río de la Plata (1534- 1717), Catálogo, I, Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, Buenos Aires, 1984,p. 240.
- ²² ARCHIVO GENERAL DE INDIAS , Charcas, 27, R.6, Nº13
- ²³ SEGRETI, C.S.A., *Temas de historia colonial (Comercio e injerencia extranjera)*, Buenos Aires, 1987, p. 30.
- ²⁴ ROSELLI SANTAELLA, Stella, op. cit., p.26.
- ²⁵ *Ibíd*em, p.24.
- ²⁶ Vide: CANABRAVA, A.P. *O comércio portuges no Rio da Prata (1580-1640)*, pp. 86 y ss.,VILA VILAR, Enriqueta, *Hispano- América y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*, Sevilla, 1977, pp.27 y ss., ZORRAQUIN BECU, R., *Orígenes del comercio rioplatense, Anuario de Historia Argentina*, 1943-1945, Buenos Aires, 1947, pp.82-83.
- ²⁷ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS , Charcas, 33. Bs. As., 8-4-1598
- ²⁸ Según: GARZON MACEDA, C., op. cit, pp. 22.
- ²⁹ *Correspondencia de los Oficiales Reales de Hacienda del Río de la Plata con los Reyes de España, 1540-1596*, op. cit., p. 8.
- ³⁰ FITTE, E.J., *Hambre y desnudeces en la conquista del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1980, p.276.
- ³¹ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS , Charcas, 33, 8/4/1598
- ³² *Ibíd*em
- ³³ *Correspondencia de la Ciudad de Buenos Aires con los Reyes de España, 1588-1615*, I, Buenos Aires, 1915, pp. 43 y ss.
- ³⁴ *Ibíd*em
- ³⁵ RIVAROLA PAOLI, J.B., *La economía colonial*, Asunción, Paraguay, 1986, pp. 182-84.
- ³⁶ CARDOZO, E., *El Paraguay Colonial. Las raíces de la nacionalidad*, Buenos Aires-Asunción, 1959, pp. 90 y ss.
- ³⁷ GANDIA, E. de, *Indios y conquistadores en el Paraguay*, Buenos Aires, 1931, p. 68.