

**BUROCRACIA, CONTRABANDO Y
AUTOTRANSFORMACION DE LAS ELITES
BUENOS AIRES EN EL SIGLO XVII**

Zacarias Moutoukias
IEHS/UNCPBA-CONICET

En ocasiones, la forma como un tema se organiza y se impone a nuestra atención lleva implícita una buena parte de las conclusiones del trabajo. En el caso del presente artículo, originalmente comenzamos a estudiar el comercio atlántico del Río de la Plata durante el siglo XVII, el cual se caracterizaba por la persistencia y regularidad del contrabando o comercio directo de las potencias no españolas. Esto nos presentaba una trama de problemas cuya sola formulación significaba la adopción de un punto de vista respecto de las relaciones entre el grupo local dominante y los representantes de la Corona. Un aspecto de dichos problemas constituye el objeto de este estudio¹.

Tanto el conocido trabajo de Canabrava como nuestra propia investigación han puesto de manifiesto que, durante todo el siglo XVII, Buenos Aires fue un activo puerto atlántico de las economías del interior, en particular de la economía minera del Alto Perú². Si bien el examen de lo anterior excede los

¹ Agradecemos los comentarios de Juan Carlos Garavaglia y Ruggiero Romano a una versión preliminar de este estudio. La versión original ha sido publicada en la *HISPANIC AMERICAN HISTORICAL REVIEW* en 1989.

² Canabrava, Alice P. de, *O COMERCIO PORTUGUES NO RIO DA PRATA (1580-1644)*, Sao Paulo, 1944; Moutoukias, Zacarias, *LE RIO DE LA PLATA ET L'ESPACE PERUVIEN AU XVIIEME SIECLE: COMMERCE ET CONTREBANDE PAR BUENOS AIRES, 1648-1702*, Tesis de tercer ciclo, Paris, EHESS, 1983, caps. II, III, V y VIII. El

límites que nos hemos fijado, conviene detenernos brevemente para destacar los rasgos salientes de dicha actividad comercial, pues constituyen la base de la argumentación que desarrollaremos.

Entre 1590 y 1640, el tráfico intercolonial que unía el Río de la Plata con las costas brasileñas y las colonias portuguesas de Africa occidental representó la mayor parte de aquella actividad portuaria. Pero también llegaban grandes navíos, directamente desde Europa: españoles -con o sin autorización- portugueses y holandeses. De este modo, se importaban productos suntuarios europeos, azúcar y esclavos, y se exportaban metales preciosos y algunos pocos productos locales (harina hasta 1630, cueros, sebos y cecinas). Durante la primera mitad del siglo XVII, se habrían introducido unos 25.000 esclavos por esta vía. Por su parte, los productos locales sólo representaban un porcentaje mínimo del valor de las exportaciones, entre un 15% y un 20%. El resto era cubierto por los metales preciosos, principal objetivo de los mercaderes españoles o extranjeros. El conjunto de este tráfico alcanzó su momento culminante entre 1600 y 1625, para entrar luego en una decadencia que se aceleró a partir de 1640.

Más tarde, durante la década de 1650 la actividad portuaria se recuperó rápidamente, gracias a la llegada masiva de navíos holandeses, amparados en el derecho a buscar refugio en caso de mal tiempo o desperfectos. En los 30 años que van desde 1650 hasta 1680, la entrada de embarcaciones europeas de gran calado -en particular holandesas- dio la coloración dominante a la actividad portuaria de Buenos Aires, aunque no desplazó completamente al tráfico intercolonial. El tipo de mercancías comercializadas casi no diferían de las del período precedente, y durante dichos 30 años se introdujeron no menos de 10.000 esclavos. A partir de 1675-1680 el ritmo de arribada de embarcaciones fue disminuyendo. Pero en 1682, la fundación portuguesa de Colonia do Sacramento creó un nuevo eje de actividad comercial clandestina.

comercio de Buenos Aires es abordado en varias obras durante este siglo. Sólo mencionaremos las que creemos que contienen lo esencial de los problemas o presentan algún elemento nuevo. Céspedes del Castillo, Guillermo, LIMA Y BUENOS AIRES. REPERCUSIONES ECONOMICAS Y POLITICAS DE LA CREACION DEL VIRREYNATO DEL PLATA, Sevilla, 1947; Molina, Raúl, LAS PRIMERAS EXPERIENCIAS COMERCIALES DEL PLATA: EL COMERCIO MARITIMO 1580-1700, Buenos Aires, 1966; Haring, Clarence H., COMERCIO Y NAVEGACION ENTRE ESPAÑA Y LAS INDIAS EN LA EPOCA DE LOS HABSBURGOS, México, 1978, (primera edición en inglés, Cambridge, 1918), pp. 176-180.

A pesar de este importante estímulo, las evidencias indican que los años de 1657-1665 fueron los de mayor actividad portuaria durante todo el siglo XVII³.

Es bien sabido que Buenos Aires quedaba fuera del sistema de Flotas y Galeones que aseguraba lo esencial del comercio legal entre España y América. En consecuencia, según algunos textos legislativos, sus habitantes debían recurrir a Lima o a sus comerciantes para abastecerse de productos europeos. A partir de 1595 se agregó la prohibición expresa de comerciar directamente a través del Río de la Plata. El puerto estaba teóricamente cerrado y toda navegación hacia el mismo exigía una autorización real⁴.

Sin embargo, como veremos abajo, la actitud de la Corona respecto del comercio que espontáneamente se desarrollaba en el Río de la Plata fue fluctuante, entre otras razones porque reconocía la necesidad de mantener allí un centro poblado. Entre 1602 y 1622 hizo merced a los vecinos de Buenos Aires de una serie de autorizaciones para comerciar con el Brasil y Guinea, en navíos que le pertenecieran o armados a cuenta de los vecinos mismos⁵. Podían importar toda clase de productos europeos y brasileños y exportar cecinas, sebo y harinas.

Según dichas mercedes, se podían intercambiar volúmenes muy inferiores a los que realmente se comercializaron antes, durante y después de su vigencia. Además quedaban expresamente prohibidas la importación de esclavos -lo que era obviamente incongruente con la autorización para navegar a Guinea- así como la exportación de metales preciosos, lo que evidentemente era imposible.

Paralelamente, la Corona promovió durante todo el siglo XVII, el envío de Navíos de Registro por cuenta de comerciantes

³ La descripción de los aspectos más salientes del comercio atlántico de Buenos Aires se basa en los capítulos de nuestra tesis citados en la nota 2.

⁴ Haring, op.cit., pp. 177-178; Molina, Raúl, "Una historia desconocida. Los navíos de Registro en el siglo XVII", HISTORIA, nº 16, Buenos Aires, 1959, pp. 18-20.

⁵ Céspedes del Castillo, op.cit., pp. 19-21; ver también Molina, Raúl, "Una historia..." op.cit., pp. 21-22; Moutoukias, Zacarías, "Los Navíos de Registro a Buenos Aires 1648-1702", IV JORNADAS DE HISTORIA ECONOMICA ARGENTINA, Río Cuarto, agosto 1982, p. 2.

españoles. Pero este tráfico legal representó un porcentaje poco importante del volumen total. En efecto, para el período que va de 1648 a 1702, nuestra documentación revela que 124 embarcaciones comerciaron ilegalmente con Buenos Aires. A partir de esos datos, el examen crítico de nuestras fuentes nos permitió estimar que, con toda seguridad, esa cifra podría elevarse a unos 200. Por su parte, los Navíos de Registro que llegaron durante esos años sumaban sólo 34 embarcaciones, de tonelaje comparable a las anteriores⁶. Añadamos el comercio realizado desde Colonia do Sacramento y la continuación del tráfico de esclavos... En suma, el comercio no autorizado, el contrabando, era la actividad mercantil más importante, regular y estructurada del puerto de Buenos Aires. Frente a esto, el tráfico legal representaba un porcentaje mínimo, que afectaba poco el ritmo y las variaciones del conjunto.

De hecho, las embarcaciones "autorizadas" por las mercedes de 1602-1622 no se distinguían del resto. Simplemente hubo una violación global de los límites impuestos por la Corona. En cuanto a los Navíos de Registro, durante la segunda mitad del siglo XVII, estaban estrechamente vinculados a armadores holandeses y, en general, al comercio clandestino de éstos en el Río de la Plata. Los fraudes cometidos por sus titulares alcanzaron una intensidad tal, que el monto de los indultos pagados en Sevilla se aproximaba al valor total de las mercancías declaradas⁷.

En realidad, es artificial intentar distinguir entre comercio ilegal y legal. Por sus mecanismos, sus circuitos, los hombres que lo efectuaban y las mercancías que se traficaban, el comercio clandestino y el "autorizado" formaban parte de un mismo fenómeno: el funcionamiento de una ruta que unía el Alto Perú con el Atlántico, directamente por Buenos Aires. En este último, la llegada de metales cuya exportación movía el tráfico atlántico, dependía de la articulación de complejos mecanismos de intercambio que no se modificaban según que el navío fuera español o extranjero.

Ahora bien, en este punto es inevitable la clásica pregunta: ¿cómo pudo alcanzar semejantes dimensiones una actividad clandestina, a pesar de la presencia de Oficiales Reales, un gobernador, una Audiencia que funcionó durante diez años y una

⁶ Moutoukias, Zacarías, LE RIO DE LA PLATA..., op.cit., pp. 206 y ss., p. 303.
⁷ Ibidem, p. 131.

guarnición militar? Generalmente las respuestas giran alrededor de la corrupción de los funcionarios como consecuencia de sus bajos salarios⁸. Pero la explicación es insuficiente por dos razones. En primer lugar, acabamos de ver que el comercio atlántico era un conjunto que no puede ser separado en ilegal y autorizado. Dicho comercio, desde el punto de vista local, fue la obra de un núcleo, una "clique" de personajes que dominaban la vida de Buenos Aires. Mercaderes y terratenientes al mismo tiempo, por lo común también accedieron a algún tipo de cargo público en el Cabildo, la guarnición o la administración⁹. En consecuencia, la primera pregunta que debemos hacernos es hasta qué punto los representantes de la Corona, encargados de cumplir las disposiciones legales, constituían un segmento separado del núcleo dominante de contrabandistas cuyas actividades debían reprimir.

El tema de la relación entre oligarquías locales y la administración colonial ocupa un sitio antiguo en la historiografía americanista. Contra la idea tradicionalmente aceptada, la bibliografía de los últimos quince años ha subrayado la existencia de fuertes lazos entre ambos, así como la influencia que ejercían las élites locales sobre las magistraturas. Esto aparece como el resultado de varios factores: a) la venta de cargos y/o nombramientos facilitó a criollos poderosos, no sólo el control de corporaciones municipales sino también el acceso a las más altas magistraturas -como las Audiencias y a veces alguna gobernación; b) los altos funcionarios eran rápidamente incorporados, por alianza o cooptación, a una estructura informal de relaciones personales, cuya coexistencia con la estructura formal del poder imperial creaba las condiciones de una doble lealtad: hacia las autoridades metropolitanas y hacia los grupos de intereses locales. Dicha red de relaciones personales es presentada como la base del fenómeno de corrupción, el cual -a su vez- era fuente de influencia política y flexibilizaba las estructuras administrativas¹⁰.

⁸ Ver Pietschmann, H., "Burocracia y corrupción en hispanoamérica colonial. Una aproximación tentativa", NOVA AMERICANA, nº 5, Torino, 1985.

⁹ Véase la nota 13 más adelante.

¹⁰ No pretendemos dar al respecto bibliografía completa, sino simplemente citar algunos de los trabajos más recientes. Barbier, Jacques, "Elites and cadres in Bourbon Chile", HISPANIC AMERICAN HISTORICAL REVIEW [en adelante HAHR], 52 (3), agosto de 1972, pp. 416-435; Brading, David, MINERS AND

Pero el fenómeno de la corrupción era también metropolitano. Vicens Vives le ha dedicado un estimulante artículo, en el que sostiene "...que la corrupción se produce cuando la administración intenta dominar un hecho económico importante con una legislación cerrada y arcaica...". En ese sentido, "...Si en España arraigó la corrupción fue porque, (...) la administración tenía que hacer funcionar el mecanismo del comercio americano a pesar de las leyes..."¹¹.

En un artículo más reciente, Pietschmann retoma éstas y aquellas ideas y -tras errar confusamente entre las débiles lealtades de los administradores y una supuesta degradación moral de la sociedad- concluye añadiendo a la hipótesis de Vicens, la idea de que la corrupción en América debe ser considerada como un sistema, que se explicaría en términos de una tensión permanente entre el estado español, la burocracia colonial y la sociedad colonial, por la distribución del poder y la riqueza¹².

MERCHANTS IN BOURBON MEXICO, Cambridge University Press, 1971; Idem, "Government and Elite in Late Colonial México", HAHR, 53 (3), agosto 1973, pp. 389-414; Burkholder, Mark y D.S. Chandler, FROM IMPOTENCE TO AUTHORITY: THE SPANISH CROWN AND THE AMERICAN AUDIENCIAS, 1687-1808, Columbia, Mo and London, 1977 (hay edición española F.C.E.); Campbell, León, "A Colonial Establishment: Creole Domination of the Audiencia of Lima During the Late Eighteenth Century", HAHR, 52 (2), nº 1, febrero 1972, pp. 2-25; Eisenstadt, S.N., THE POLITICAL SYSTEMS OF EMPIRES, New York, 1963; Garavaglia, Juan Carlos, "Algunos apuntes acerca del poder y del estado", INAH, DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIONES HISTORICAS, Cuaderno de Trabajo nº 41, México, 1982, pp. 163-191; Kennedy, John Norman, "Bahian Elites, 1750-1822", HAHR, 53 (3), agosto 1973, pp. 415-440; Ladd, Doris, THE MEXICAN NOBILITY AT INDEPENDENCE, 1780-1826, University of Texas, 1976; Moreno, Frank Jay, "The Spanish Colonial System: a Functional Approach", WESTERN POLITICAL QUARTERLY, 20, junio 1967; Phelan, John L., "Authority and Flexibility in the Spanish Imperial Bureaucracy", en ADMINISTRATIVE SCIENCES QUARTERLY, 5, junio 1960; también, THE KINGDOM OF QUITO IN THE SEVENTEENTH CENTURY, Madison, 1967, pp. 326-329; Sarfati, Magali, SPANISH BUREAUCRATIC-PATRIMONIALISM IN AMERICA, Berkeley, 1966; Schwartz, Stuart, "Magistracy and Society in Colonial Brazil", HAHR, 50 (4), noviembre 1970; Vicens Vives, Jaime, "Estructura administrativa estatal en los siglos XVI y XVII" en CONGRES INTERNATIONAL DES SCIENCES HISTORIQUES, T. IV, Estocolmo, 1960.

¹¹ Vicens Vives, op.cit., p. 20.

¹² Pietschmann, op.cit., pp. 30 y 31.

Para el caso concreto del Río de la Plata, Gelman adopta en su estudio una óptica algo diferente¹³. Según el autor, una primera ola de colonización formó un grupo de terratenientes que se fue volcando paulatinamente hacia el comercio. Paralelamente el desarrollo del contrabando atrajo una segunda ola de mercaderes que invirtió en tierras. Ambos supieron aprovechar la política de venta de cargos públicos. Hacia 1610 habría culminado este proceso de autotransformación, a cuyo término se encontraba una élite de notables que diversificaban sus actividades económicas y competían por el poder. La presentación que hace Gelman del problema permite pensar un tercer fenómeno: los mandantes de la Corona -Oficiales Reales, Oficiales de la guarnición, miembros de la Audiencia, e incluso Gobernadores- también se "autotransformaron", se dedicaron al comercio, invirtieron en tierras, se asociaron a los miembros de la élite al reclutarlos, por alianza o cooptación, en una estructura informal de relaciones personales... Es decir que el movimiento tenía doble dirección, los miembros del aparato administrativo y militar local salían hacia la élite, se entrelazaban con ella, la asociaban a la función imperial, al punto de constituir una sola red de notables. Esto no significa en sí mismo que la autoridad central se viese debilitada.

En el caso del Río de la Plata durante el siglo XVII la "corrupción" -en tanto fenómeno masivo- consistió fundamentalmente en la infracción regular de un repertorio fijo de normas que limitaban la integración de los representantes de la Corona en la oligarquía local, es decir, en la participación de sus actividades económicas. El hecho de que una de esas actividades estuviera prohibida, el contrabando, oscurece lo esencial del fenómeno. La confusión aumenta con la utilización del término corrupción, cargado de anacrónicas connotaciones delictivas. Más abajo veremos que las condiciones en las que la Corona organizó dichas estructuras administrativa y militar explican en buena medida las modalidades de las mencionadas infracciones.

En realidad podemos invertir el enfoque de la corrupción si consideramos dichas transgresiones a las disposiciones legales

¹³ Gelman, Jorge, *ECONOMIE ET ADMINISTRATION LOCAL A BUENOS AIRES AU XVIIEME SIECLE*, Tesis de tercer ciclo, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, 1983, pp. 237 y 303- 311. Aunque en este trabajo no hay una investigación prosopográfica, es interesante confrontar sus conclusiones, por la similitud que presenta con las del artículo de Stephanie Blank, "Patrons, Brokers and Clients in the Families of the elite in colonial Caracas, 1595-1627", *THE AMERICAS*, XXXVI (1), julio 1965, pp. 90-115.

como un aspecto de la práctica económica de la élite dominante, la cual englobaba también a los funcionarios. La Corona se adaptó a esta situación. En este aspecto reside nuestra segunda reserva a la utilización del término "corrupción". Por un lado tenemos una guarnición militar y un grupo de funcionarios que constituían los medios por los cuales la Corona podía realizar sus objetivos. Por el otro, vemos que dichos funcionarios y militares integraban una élite local cuya principal actividad económica era el contrabando. La adaptación de la Corona consistió en que financió su aparato administrativo y militar local gracias a las actividades económicas de dicha élite, en particular la más rentable, repetimos, el contrabando. Este es el tema central del presente trabajo.

En otros términos, nos proponemos mostrar cómo la Corona logró instalar un dispositivo militar en Buenos Aires, enviar tropas a Chile y mantener comunicaciones regulares utilizando los recursos que le ofrecía el comercio atlántico del Río de la Plata, tanto legal como clandestino. No sólo eso, sino que la Corona también pudo así recaudar importantes sumas en metálico. Esto se logró gracias a los Navíos de Registro, cuyo papel será examinado en primer lugar.

Al igual que todos los asentamientos con función militar, Buenos Aires recibía, según veremos, un situado anual destinado al pago de salarios de oficiales y soldados. La forma como este situado se distribuía a su llegada y los problemas que ocasionaban sus retrasos, vinculaban directamente a los comerciantes con la administración. Finalmente también recibirán nuestra atención las formas de dicha vinculación, lo que nos conducirá a las actividades económicas de funcionarios y militares. Estos tres aspectos -los Navíos de Registro, el papel del situado y la participación de magistrados y militares en la vida económica- constituyen una unidad que intentaremos restituir.

Ahora bien, si demostramos que la Corona costeó su aparato administrativo y militar local apoyándose en el comercio legal y clandestino, y que sus representantes formaron parte de la élite local, entonces podremos avanzar la idea de que las prácticas económicas -incluidas, claro está, las transgresiones a las normas legales- fortalecían al conjunto, es decir a las élites mismas, a la Corona y a sus representantes. Y, simétricamente, la acción de la Corona consolidaba a los grupos dominantes locales. Esto equivale a ver el surgimiento de la administración colonial no como el resultado de la subordinación de dichos grupos dominantes, sino como uno de los aspectos centrales del pacto entre éstos y la Corona, el cual también incluía a la "corrupción" (tal como la hemos

definido). Las tensiones a las que hace referencia Pietschmann, entre el estado español, la burocracia colonial y la sociedad colonial, al igual que cualquier tensión, necesitaban un terreno común para desarrollarse y perdurar.

II. LA CORONA, EL COMERCIO ATLANTICO Y EL GOBIERNO LOCAL.

Como hemos mencionado anteriormente, la actitud de la Corona frente al comercio que se desarrollaba en el Río de la Plata fue ambigua y contradictoria. Esto se debía a que su política global para el virreinato del Perú contenía dos aspectos difíciles de conciliar. Es bien sabido que el objetivo básico de las autoridades metropolitanas era el control y explotación de la minería alto-peruana. La prioridad era la conservación del monopolio comercial de Lima y Sevilla, el cual estaba asociado a dicho objetivo. De este modo, la exclusión de Buenos Aires de las rutas marítimas regulares era una consecuencia razonable de la lógica imperial. Pero, simultáneamente, se reconocía la importancia estratégica de mantener un centro poblado en el Río de la Plata en condiciones de defender el traspatio del Alto Perú. Un asentamiento capaz de oponerse a una eventual agresión, necesitaba y podía concentrar una actividad comercial, que atraía metales preciosos desde la región "defendida", Potosí y su minería. Esto obviamente rompía con el exclusivismo del monopolio de Lima y Sevilla, fuese o no ésta la intención de las autoridades metropolitanas.

La tensión entre aquellos dos aspectos de la política de la Corona aparece claramente reflejada en muchos textos legislativos. Es el caso de todos los que se refieren a Buenos Aires en la Recopilación de Leyes de Indias, cuyos documentos originales se redactaron entre 1590 y 1622¹⁴. Unos cuarenta años más tarde, la Corona sigue refiriéndose al papel central acordado al Río de la Plata en la defensa de la economía minera¹⁵.

¹⁴ RECOPIACION DE LAS LEYES DE INDIAS, Reproducción facsimilar de la Edición de Julián Paredes, en 1689, Madrid, 1974, Leyes i, ii, iii, vii, x, xi, xii, título XIV, libro VIII, fol. 72; Ley v, título XVIII, libro IX, fol. 115; Ley xxxi, libro IX, fol. 118 v; Ley xxx, título XXXIII, libro IX, fol. 118v; ver también la primera parte de Céspedes del Castillo, op.cit.

¹⁵ Archivo General de Indias, Sevilla [en adelante AGI], Contaduría 1876, Reales Cédulas, Madrid, 20-7-1661 y El Pardo, 30-1-1663.

Sería un error restar importancia a las ideas expresadas por los organismos de la Corona sobre el papel de Buenos Aires. Se apoyaban en una realidad geográfica y de circulación mercantil. El Río de la Plata era el único acceso directo a los centros mineros alto-peruanos por el Atlántico, es decir, el flanco más vulnerable del imperio. Buenos Aires formaba parte de una red de tráficos interregionales, desde cuyos centros se podía comerciar fácilmente con Potosí. Además de la Corona, otros razonaban igual: Accarette, el célebre viajero francés, preparó un plan de invasión bastante inteligente, que incluía la ocupación de Santa Fe para controlar el tráfico de la yerba y la ruta hacia el interior. Más tarde, Colbert presentó un cuestionario a otro visitante francés, uno de los hermanos Massiac, que estaba plagado de preocupaciones militares¹⁶. En todo caso, la tenacidad con que los portugueses mantuvieron Colonia do Sacramento corrobora lo acertado de las inquietudes de las autoridades metropolitanas. La rapidez y el éxito militar con que Buenos Aires se opuso a la primera instalación portuguesa también confirma la eficacia del dispositivo militar local.

Como quiera que fuese, la voluntad algo contrapuesta de mantener un centro poblado en condiciones de defender la región, y al mismo tiempo limitar sus actividades, tuvo dos consecuencias importantes. La primera, ya mencionada, las autorizaciones para comerciar otorgadas a los vecinos de Buenos Aires, que ayudaron a la consolidación de un núcleo autónomo de comerciantes locales. La segunda consecuencia fue la estructuración de un aparato administrativo y militar que llegó a contar, además del Gobernador, Oficiales de la Real Hacienda y escribanos, con una Audiencia que funcionó durante diez años, y una guarnición militar cuyos efectivos llegaron a sumar unos 900-1000 hombres a fines del siglo XVII¹⁷.

Cualesquiera que fueran las razones que lo explicaron, el conjunto así formado estaba manifiestamente sobredimensionado con respecto a los recursos económicos y demográficos de la región. Hacia 1700, el caserío agrupado alrededor del fuerte

¹⁶ Moutoukias, Zacarías, LE RIO DE LA PLATA..., op.cit., pp. 122-123.

¹⁷ AGI-Charcas 179, Informes y Cartas del Gobernador, 15-11-1677, 14-3-1680, 23-11-1686; ídem, Indiferente General 2.797, Informe del Gobernador, 14-11-1699.

de Buenos Aires apenas alojaba unos 7.000 habitantes¹⁸. En consecuencia, no obstante su modestia, dicha estructura sólo podía ser mantenida por medio de aportes del exterior: los transportados por los Navíos de Registro y los caudales del Situado.

Los Navíos de Registro

Dada la excentricidad de Buenos Aires, la navegación directa desde España era la forma más fácil y menos costosa de efectuar una parte de dichos aportes externos; en realidad, la única utilizable en forma regular. Debido a ello las autoridades centrales, a fin de mantener las comunicaciones y de enviar autoridades y tropas, no recurrieron al imposible circuito del monopolio (Sevilla, Lima y Buenos Aires), sino a la expedición de Navíos de Registro.

En otro trabajo hemos tenido oportunidad de estudiar en detalle las características de dicho tráfico¹⁹. Para el presente interesa retener lo siguiente:

- a) Los Navíos de Registro formaban parte del sistema de Navíos Suelos, es decir embarcaciones que navegaban a diferentes puertos de Las Indias fuera del régimen de Flotas y Galeones, por lo cual debían obtener la autorización expresa de la Corona, las llamadas licencias.
- b) El otorgamiento de dichas licencias, al menos las destinadas al Río de la Plata, daban lugar a un contrato (asiento) entre la Corona y un particular. Por el mismo, éste obtenía de aquélla la autorización de viajar, contra el pago de una suma de dinero -calculada según el tonelaje- y la prestación de un servicio, es decir, los ya mencionados traslados de autoridades y soldados, envíos de armas y pertrechos. Las licencias eran públicamente ofrecidas en Sevilla al mejor postor, aunque en algunos casos hubo armadores que las gestionaron espontáneamente en la corte por medio de un apoderado.
- c) Asociado al cumplimiento de un servicio, el envío de Navíos de Registro fue siempre una prerrogativa real que la Corona se empeñó en conservar ante quienes solicitaban su anulación (Consulado de Lima y, a veces, el de Sevilla) o su implantación permanente (vecinos y autoridades

¹⁸ Besio Moreno, Nicolás, BUENOS AIRES (...) ESTUDIOS CRITICOS DE SU POBLACION, Buenos Aires, 1936, pp. 424-425.

¹⁹ Moutoukias, Zacarías, "Los Navíos...", op.cit.

de Buenos Aires). Vale decir que era la Corona quien decidía sobre la frecuencia de los viajes²⁰.

- d) El comercio que realizaban no escapaba a las características generales del tráfico atlántico por el Río de la Plata, particularmente en lo relativo al papel de la plata como principal mercancía exportada. Esto, a pesar de las disposiciones -constantemente transgredidas- que limitaban los retornos de metales preciosos. Asimismo hemos mencionado las estrechas relaciones entre Navíos de Registro y contrabandistas holandeses.
- e) A partir de la década de 1670 se generalizó -al igual que en otros sectores de la Administración- la práctica de comprar la absolución de los fraudes cometidos antes de que fueran descubiertos, pagando un indulto.

En cuanto a los servicios prestados, los hemos agrupado en el apéndice, que muestra con elocuencia como los Navíos de Registro aseguraron efectivamente el funcionamiento del aparato administrativo y militar local. Además de los mencionados transportes de autoridades y tropas, en ocasiones los titulares corrían con los gastos del rancho de los infantes y de la compra de armas. También solían prestar dinero en efectivo, en calidad de servicio. Ambos tipos de desembolsos eran devueltos por las Cajas Reales de Buenos Aires con un interés del 8% anual.

Del apéndice extrajimos los datos del cuadro nº 1 sobre el transporte de soldados a Buenos Aires y Chile.

CUADRO Nº 1
INFANTES TRANSPORTADOS A BUENOS AIRES Y CHILE. ARMAS Y
PERTRECHOS A BUENOS AIRES. Por decenios, 1648 - 1697

Decenio	Infantes a Bs. As.	Infantes a Chile	Toneladas de armas y pertrechos
1648-57	-	-	40 tons.*
1658-67	100	200	120 "
1668-77	455	200	50 "
1678-87	300	-	40 "
1688-97	s/d	300	-

* Sólo tenemos datos para un viaje.

Fuentes: ver apéndice.

²⁰ *Ibidem*, p. 11.

En lo que al tercer punto se refiere, el hecho de que la Corona decidiera sobre la frecuencia de los viajes le dio a este tráfico un perfil peculiar. Comparando nuestros datos sobre el tonelaje de los Navíos de Registro con la información que presenta García Fuentes, vemos que el volumen de dichos Navíos siguió una evolución opuesta a la del conjunto del comercio entre España y América²¹. Durante el quinquenio 1653-1657 el buque de las naves zarpadas hacia el Río de la Plata representaba 2,27% del tonelaje total de las embarcaciones que fueron de España hacia América. Ese porcentaje aumentó al 12% en los años 1673-1677, para volver a caer al 5,8% durante el quinquenio 1693-1697.

En realidad, el máximo volumen navegado hacia el Río de la Plata coincide con el mayor número de soldados transportados:

1663-1667:	1.220 ton.;	200 infantes
1668-1672:	1.258 ton.;	152 infantes
1673-1677:	2.100 ton.;	530 infantes
1678-1682:	1.137 ton.;	300 infantes ²²

De esto podría deducirse que, al responder a sus necesidades administrativas y militares en el Río de la Plata, la Corona estimuló una corriente de navegación legal cuya evolución era independiente del comercio entre España y América. Esto, al ponerlo al abrigo de la coyuntura atlántica, reforzaba la posición relativa del comercio de Buenos Aires.

Sin embargo, examinando lo dicho en los puntos c) y d) veremos que debemos invertir esta afirmación. Buenos Aires atrajo el tráfico naval porque era un acceso a los metales preciosos producidos en Charcas. Estos representaban no menos del 80% del valor total de las exportaciones del Río de la Plata. Según hemos visto en la introducción, los Navíos de Registro significaban una reducida proporción del movimiento global, apenas el 21% del total de embarcaciones cuya entrada hemos podido verificar entre 1648-1702. Además, insistimos, el tráfico legal no se distinguió del resto.

Teóricamente, los Navíos de Registro no podían exportar metales preciosos desde Buenos Aires o bien debían limitar la

²¹ García Fuentes, Lutgardo, EL COMERCIO ESPAÑOL CON AMÉRICA 1650-1700, Sevilla, 1980, pp. 224-225.

²² Moutoukias, Zacarías, LE RIO DE LA PLATA..., op.cit., apéndice del cap. III.

cantidad de los mismos a la mitad del valor que las mercancías importadas tenían en Buenos Aires²³. Pero, según los documentos que servían de base para el pago de los diferentes derechos, esto casi nunca ocurría. En los casos en que pudimos calcular, 13 flotillas sobre un total de 16, la exportación de productos locales cubrió un promedio de un 25% del valor de las importaciones; en 7 casos el porcentaje osciló entre el 10% y el 25%, en 5 entre el 25% y el 35%, y en un solo caso alcanzó el 46%²⁴. Es decir que, ni aun en las declaraciones fiscales sobre el valor de las cargas se tomaban en cuenta las limitaciones legales.

Por lo demás, dichas declaraciones estaban muy por debajo de la realidad y difícilmente representarían más de un 30% del valor de las mercancías realmente transportadas. Distintos testimonios denuncian esto. Pero también surge claramente de la desproporción que había entre la magnitud de los servicios que se prestaron y los pagos que se realizaron para comprar la licencia y en concepto de indulto, por un lado, y el valor declarado de las cargas, por el otro. Veamos un ejemplo: en 1663 el capitán Maleo corrió con el traslado de 200 infantes, cuarenta toneladas de armas, los Oidores y presidente de la Audiencia de Buenos Aires, el gobernador de Chile; pagó 15.000 pesos por la licencia, y declaró haber transportado mercancías por valor de 43.500 pesos²⁵. Solamente el costo de la licencia es demasiado elevado en relación al supuesto valor de la operación comercial. Más abajo, veremos que no sólo el capitán Maleo, sino también las autoridades que hicieron el viaje, realizaron todo tipo de operaciones ilegales.

La abierta reiteración de todo tipo de transgresiones provocó un aumento del monto de los indultos mencionados en el punto d). Estos conllevaban siempre una transacción particular entre las autoridades y el titular de la licencia. Tanto fue así que en ocasiones se negociaban cuando los navíos estaban todavía en camino, en cuyo caso el Consulado de Sevilla actuaba en representación del titular, y la Casa de Contratación en la de

²³ *Ibidem*, p. 122. A efectos fiscales, las mercancías recibían en Buenos Aires un aumento del 60% respecto de su valor en España. Suponemos que el aumento realmente practicado entre comerciantes era aún mayor.

²⁴ *Ibidem*, pp. 135-137.

²⁵ *Ibidem*, p. 131 y apéndice capítulo III.

la Corona²⁶. Es decir que el monto del indulto representaba un reconocimiento mínimo de las infracciones que se habían cometido y hubo de guardar relación con el valor de las mercancías transportadas. Por lo tanto podemos usarlo como imperfecto indicador, tanto del grado de generalización de los fraudes como de la importancia real de las operaciones comerciales. Para ello hemos confeccionado el cuadro nº 2, con la ayuda de datos publicados por Morineau. En la primera columna presentamos el nombre de los titulares de licencias para los cuales se pudo realizar la comparación (10 sobre el total de 16); en la segunda, lo pagado para comprar la licencia; en la tercera y cuarta columnas el valor que las mercancías declaradas tenían en España y Buenos Aires; en la quinta el valor del indulto; en la sexta la suma de éste con el valor de la licencia; y en la séptima el valor real de los retornos en metales preciosos efectuados por los Navíos de Registro, según las estimaciones de Morineau [ver cuadro 2].

Pocos comentarios podemos agregar a lo que las cifras dicen por sí mismas. Si tomamos el valor declarado de las mercancías, difícilmente podemos concebir que alguien, como el capitán Miluti en 1671, aceptara pagar 35.000 pesos entre licencia e indulto para transportar una carga que sólo valía 33.400 pesos en Buenos Aires. En cambio las cifras de Morineau son coherentes con las sumas desembolsadas y los servicios prestados, a los que podemos considerar como un gasto parafiscal. Los datos sobre retornos revelan asimismo el enorme desfase entre el valor admitido de las cargas y la importancia real de las operaciones comerciales. En otras palabras, los fraudes estaban tan generalizados y profundamente arraigados en la navegación autorizada hacia el Río de la Plata, que los registros confeccionados por los capitanes apenas representaban una sombra del comercio real. Por ejemplo, entre 1650 y 1700 el valor declarado de los tesoros transportados a España ascendió a 188.049 pesos, de los cuales 126.000 correspondían a particulares; mientras que, en un solo comiso, efectuado en 1661 al capitán Manuel Tellería, se secuestraron 113.500 pesos en metales preciosos y durante el período 1669-1699, únicamente en concepto de indulto, se pagaron 217.000 pesos²⁷.

Un aspecto de dichos fraudes lo constituyeron los vínculos que se establecieron entre comerciantes y embarcaciones extranjeras, y Navíos de Registro. Al igual que en el sistema de

²⁶ Ibidem, p. 139; García Fuentes, op.cit., pp. 124-158; AGI-Charcas 129

²⁷ Moutoukias, Zacarías, op.cit., p. 385; García Fuentes, p. 385.

CUADRO 2
 MONTO DE LAS LICENCIAS, INDULTOS, VALOR DECLARADO DE LAS MERCADERIAS Y RETORNOS EN METALES
 PRECIOSOS

	Licencia	Valor Merc. en España	Valor Merc. en Bs. As.	Indulto	Indulto + licencia	Retornos en metals.prec.
Maleo (1658)	6.000	17.500	28.000	-	6.000	1.500.000
Maleo (1663)	15.000	43.483	69.572	-	15.000	2.000.000
Vergara (1669)	12.000	28.313	45.300	s/d	12.000(?)	s/d
Miluti (1671)	23.900	20.875	33.400	12.000	35.900	s/d
G.del Rivero (1671)	28.178	50.000	80.000	20.000	48.178	1.000.000
Vergara (1676)	23.425	s/d	s/d	20.000	43.425	1.000.000
Miluti (1681)	32.736	59.375	95.000	30.000	62.736	2.000.000
Retana (1685)	24.528	s/d	s/d	25.000	49.528	2.000.000
Retana (1693)	32.250	78.125	125.000	60.000	92.250	8.500.000
Gallo, S.	34.000	102.416	163.866	50.000	84.000	s/d

Fuentes: Moutoukias, Z., LE RIO DE LA PLATA..., op.cit., p. 131 y Morineau, M., INCROYABLES
 GAZETTES ET FABULEUX METAUX, Paris, 1985, pp. 232-236.

Flotas y Galeones, los verdaderos propietarios de las cargas solían ser comerciantes extranjeros: franceses, ingleses y sobre todo, holandeses. A menudo el armado de la flotilla daba lugar a la formación de una compañía con base en Amsterdam y uno de los puertos del País Vasco. También era frecuente que capitanes holandeses usaran, para pasar mercancía, la cobertura de Navíos de Registro, a cuyos titulares estaban asociados. Las relaciones entre Navíos de Registro y comerciantes holandeses eran tan estrechas, que los primeros constituyeron un aspecto del contrabando de éstos en el Río de la Plata²⁸.

Los Navíos de Registro participaban, entonces, de la ilegalidad general de la actividad portuaria de Buenos Aires y estaban entrelazados con el comercio de las potencias no europeas, del que no se diferenciaban, hasta tal punto que no se los puede calificar de tráfico legal. Es esto mismo lo que le permitió a la Corona implementar las licencias como mecanismo para mantener el aparato administrativo y militar local. En efecto, las mismas razones por las cuales el Río de la Plata resultaba atractivo para un armador holandés explican que la Corona encontrase interesados en sus licencias. En otras palabras, un capitán español aceptaba o buscaba las cargas que le imponía la Corona para autorizarle el viaje a Buenos Aires porque allí hacía lo mismo que su homólogo holandés, y porque el desarrollo del contrabando le aseguraba perspectivas de buenos negocios. En suma, la ilegalidad de sus prácticas y su integración al comercio extranjero eran condición para que los Navíos de Registro cumplieran con la función que les asignaba la Corona.

Observando los esfuerzos militares desplegados en el Caribe, área particularmente vulnerable del sistema comercial, comprobamos que los efectuados en el Río de la Plata fueron relativamente importantes, poco costosos para la Corona y eficaces en relación a los objetivos estratégicos expresados en los documentos citados: defender la puerta trasera del Alto Perú. En comparación, la Armada de Barlovento significó una constante sangría de caudales desde seis Cajas Reales, para mantener una maquinaria que nunca funcionó adecuadamente²⁹. Obviamente, no pretendemos equiparar las dificultades que planteaba defender una región como el Caribe con las que se presentaban en el Río de la Plata. Pero en el primer caso los

²⁸ Moutoukias, Zacarías, op.cit., pp. 143-144, 167-170, y 202-203.

²⁹ Torres Ramires, Bibiano, LA ARMADA DE BARLOVENTO, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, caps. VIII y IX.

recursos locales -que incluían los astilleros de La Habana- eran también incomparablemente más importantes que en el segundo. En todo caso, el ejemplo de la Armada de Barlovento subraya la racionalidad de las autoridades centrales al elegir el mecanismo usado para resolver la cuestión de la defensa del Río de la Plata.

Además, la utilización de los Navíos de Registro significó una fuente de ingresos en metálico para la Corona. En el cuadro 3 hemos agrupado la información de que disponemos al respecto.

CUADRO 3
NUMERO DE LICENCIAS Y PAGOS EFECTUADOS A LA CORONA POR LOS
NAVIOS DE REGISTRO, en pesos, por quinquenios, 1658 - 1702

periodo	licencias	monto	préstamos	indulto	total
1658-62	2	10.000	-	s/d	10.000
1663-67	1	15.000	-	s/d	15.000
1668-72	2	35.900	-	12.000*	47.900
1673-77	2	51.600	9.000	40.000	100.600
1678-82	1	32.740	9.000	30.000	71.740
1683-87	1	24.530	9.000	25.000	58.530
1688-92	-	-	-	-	-
1693-97	1	32.250	9.000	60.000	101.250
1698-02	2	40.000	s/d	50.000*	90.000

* Faltan datos sobre una de las licencias.

Fuentes: ver apéndice.

Creemos haber demostrado suficientemente la idea expresada en la introducción, en el sentido de que la Corona logró instalar el dispositivo militar local, enviar tropas a Chile y mantener comunicaciones regulares recurriendo a los medios que le ofrecía el comercio atlántico de Buenos Aires, tanto legal como clandestino. Ante un fenómeno que no podían controlar, el contrabando, las autoridades metropolitanas y sus representantes locales participaron del drenaje clandestino de metales preciosos por Buenos Aires, beneficiándose también ellas de las ganancias comerciales. Esto último, repetimos, se realizó de dos maneras: haciendo correr a los titulares de los Navíos de Registro con una parte del costo de instalación y mantenimiento del aparato administrativo y militar, y efectuando un encuadre fiscal del fraude a través de la venta de licencias y el cobro de indultos.

El Situado de Potosí

Como hemos dicho, el segundo aporte externo destinado a mantener dicha estructura administrativa y militar consistía en una remesa de moneda acuñada, que todos los años debían efectuar las Cajas Reales de Potosí, el Situado. Este estaba destinado al pago de los sueldos de la guarnición, la mayor parte de los cuales eran gastados por la tropa en Buenos Aires mismo. Hacia 1677, sólo en vino, pan, carne y verduras, los soldados consumían unos 36.000 pesos por año, según el gobernador Andrés de Robles. Hay que agregar zapatos, vestido y alojamiento, así como "vicios" (tabaco, yerba y aguardiente)³⁰. En cuanto al monto de las remesas, carecemos de datos regulares anteriores a 1674. Sólo tenemos algunas referencias. Aparentemente durante la década 1650-60 estaba teóricamente fijado en 35.000 pesos anuales, aunque hay constancia de un envío de 41.100 pesos³¹. Con la serie de datos correspondientes a los años 1674-1702 (en principio para 1673 no hubo ninguna remesa), hemos elaborado el cuadro siguiente:

CUADRO 4
REMESAS DEL SITUADO DE POTOSI, 1673-1702,
promedios anuales por quinquenios, en pesos

	total remesas	media anual
1673-1677	378.438	75.688
1678-1682	671.944	134.389
1683-1687	935.256	187.051
1688-1692	403.269	80.654
1693-1697	533.688	106.738
1698-1702	349.655	69.931
total	3.272.250	109.075

Fuentes: AGI Contaduría 1984 A, Cargo del Ramo de Reales Situados 1693-1702, fs. 40v a 43; idem, Contaduría 1909, Cargo de los Libros Reales de los Situados, 1675-1704.

³⁰ AGI-Charcas 279, "copia de diferentes capítulos de un Informe que hizo y envió con carta del 15-11-1677 Andrés de Robles".

³¹ Levene, R., INVESTIGACIONES ACERCA DE LA HISTORIA ECONOMICA DEL VIRREYNATO DEL RIO DE LA PLATA, 1962, p. 177, nota 35; Molina, Raúl, "El primer banquero de Buenos Aires. Jerarquía alcanzada por su descendencia", REVISTA DE HISTORIA AMERICANA Y ARGENTINA, nº 3-4, Buenos Aires, 1958-59, p. 97.

Dichas cantidades representaron, entre 1675 y 1702, el 4,5% de la plata producida que pagó los derechos del quinto en las Cajas de Potosí durante dicho período. Las variaciones de porcentaje se sitúan entre el 6% para el quinquenio 1683-1687, y el 2,9% para los años 1688-1692³².

Ahora bien, las monedas de plata se depositaban muy raramente en la bolsa de los soldados. Por lo general, iban a parar directamente a las de los comerciantes-proveedores y algunos altos oficiales. Con el pretexto de que los envíos se atrasaban, la tropa recibía los diferentes productos necesarios directamente de manos de un comerciante que le fiaba o bien recibía su paga en fichas. Estas últimas se libraban a nombre de un grupo más o menos fijo de proveedores. Al llegar el situado, el fuerte cancelaba las deudas -a veces dos o tres años después de contraídas- como si fueran suyas³³.

Los precios eran fijados de antemano y resulta demasiado obvio el tipo de "arreglos" que el sistema facilitaba. El gobernador ya mencionado, Andrés Robles, fue acusado de haber hecho "compañía" para una parte del aprovisionamiento, con Amador de Roxas y Juan Pacheco, quienes habían sido pagados con una "ganancia" del 10%. Además, el propio sobrino del primero (Pedro Montenegro, capitán a cargo de una compañía) se lanzó a ese comercio, proveyendo zapatos y ropa³⁴.

Obviamente, este mecanismo entrelazaba el funcionamiento del fuerte con los comerciantes locales, cuya posición se consolidaba. El Río de la Plata era un punto intermedio entre los mercados del interior y el comercio atlántico. Este último exigía metales preciosos. En consecuencia, cuanto más grande fuera su disponibilidad de metálico, los mercaderes de Buenos Aires conservaban un mayor control de la ruta hacia el Alto Perú. Y el consumo de los soldados transformaba en plata, directamente disponible, a una parte de la producción doméstica (pan, carne, productos de granja, etc.) y a distintas mercancías del tráfico interregional (yerba, vino, cordobanes, aguardiente, tejidos bastos, etc.). Alguien como Amador de

³² Sierra, Lamberto de, MANIFIESTO DE LA PLATA EXTRAIDA DEL CERRO POTOSÍ, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1971, pp. 32-33.

³³ AGI-Charcas 262, "Comisión a Joseph Herrera Sotomayor, 10-1-1692".

³⁴ AGI-Escribanía de Cámara 883 A, legajo 6 de comisión de Buenos Aires nº 1, folios 17 y 162.

Roxas, propietario rural y comerciante vinculado al Atlántico y al interior, concentraba toda la cadena de operaciones.

Además, el transporte del situado permitía organizar, en el camino, toda suerte de negocios fraudulentos, como fue el caso de Gaspar Gaete en 1657. De esto mismo se quejaban en 1683 los oficiales de la guarnición, quienes proponían que el encargado de traerlo desde Potosí fuera un capitán del fuerte, para lo cual sólo dispondría de cuatro meses. Sin embargo, en 1690 se utilizaron 46.000 pesos de los fondos en la compra de mercancías, que luego serían revendidas en el camino³⁵.

Los caudales del Situado puestos a disposición de los mercaderes locales ampliaban su capacidad para operar en el comercio atlántico y en el tráfico interregional. El cotejo de algunas cifras nos da una adecuada idea del impacto de dichos caudales sobre la economía local: la media anual del quinquenio 1693/1697 -106.738 pesos- permitía comprar un lote de 550-600 esclavos, al precio en que éstos eran vendidos en los remates públicos; el valor total del ganado vacuno en pie, enviado hacia el interior durante esos mismos años -que fueron los de tráfico más intenso entre 1650 y 1700- ascendía a unos 195.000 pesos, mientras que el total de remesas del situado sumaba 533.688 pesos³⁶.

No es menos cierto también que el crédito de los comerciantes aseguraba la continuidad en el mantenimiento de la tropa. Nuevamente tenemos el doble aspecto del aparato administrativo y militar. Por un lado, el envío de Navíos de Registro y las remesas del situado apuntalan una corriente de navegación hacia el Río de la Plata y consolidan a un grupo de comerciantes locales. Por el otro, los Navíos de Registro corren con una parte importante del costo de instalación del dispositivo militar porque se integran al fenómeno global del contrabando, en el cual participan y adquieren solidez los mercaderes cuyo

³⁵ AGI-Escribanía de Cámara 903 B, "Sentencia del Consejo de Indias 23-9-1694", folio 132v; idem, Charcas 29, "Puntos propuestos por los capitanes de Cavallos y de infantería del presidio de Buenos Aires. 24-1-1683" y Carta del Gobernador, 30-1-1696.

³⁶ Moutoukias, Zacarías, LE RIO DE LA PLATA..., op.cit., pp. 266-269; Saguier, Eduardo, COMMERCIAL CYCLES AND INTRA-COLONIAL STRUGGLES IN AN ENTRE-POT ECONOMY UNDER HABSBURG MERCANTILISM: BUENOS AIRES IN THE SEVENTEENTH CENTURY, Ph.D. Thesis, Washington University, 1981, cuadros p. 513-518, 704-708 y 802-804. Agradecemos al autor el envío de su manuscrito original, del cual existe actualmente otra versión.

crédito mantiene a la tropa del fuerte.

De un modo más general, el comercio y el dispositivo militar estaban tan entrelazados, que el núcleo defensivo en el Río de la Plata existía a costa de estimular y participar del drenaje, fuera de los carriles del monopolio, de una parte de la producción minera del Alto Perú. Es decir que la Corona participaba y estimulaba la ilegalidad.

III. SOLDADOS, MAGISTRADOS Y COMERCIANTES.

El entrelazamiento entre el comercio y el aparato administrativo y militar, que acabamos de mencionar, adquirió la forma de una imbricación entre élite local y autoridades. Veamos algunas de sus características.

a) La guarnición

Frecuentemente, oficiales del fuerte de toda graduación, así como algunos soldados, aparecían implicados en diferentes operaciones comerciales. Su posición social -en el caso de los jefes- y en general, la naturaleza de sus funciones, colocaba a los militares en una situación inmejorable para participar en la vida mercantil de la ciudad. Aparentemente llegaron a constituir un grupo importante de "personas-dedicadas-regularmente-al comercio", y las fuentes las señalan practicando las más diversas actividades: dueños de tiendas y pulperías, proveedores de los navíos, socios de capitanes extranjeros y españoles, etc.

Según Rodríguez Molas, durante el siglo XVII un gran número de militares, algunos de alta graduación, había solicitado y obtenido la autorización para abrir pulperías al frente de las cuales ponían a otras personas³⁷. Situación denunciada por el Cabildo en 1685, quien solicitaba a la Corte se prohibiese a soldados y oficiales de todo rango comerciar, personalmente o por interpósita persona, en tiendas y pulperías³⁸. La Corona respondió afirmativamente y envió al fiscal de la Audiencia de

³⁷ Rodríguez Molas, Ricardo, "La pulpería rioplatense en el siglo XVII", UNIVERSIDAD, nº 49, Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, 1961, pp. 133-134.

³⁸ Levillier, Ricardo (ed.), CORRESPONDENCIA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES CON LOS REYES DE ESPAÑA, Madrid, 1918, T. III, p. 186.

Chile para investigar el caso. Al término de su comisión en 1694, éste acusó a tres capitanes de poseer tiendas: Juan Manuel Ruiloba, Juan Rodríguez Cota, y Francisco de la Cámara. Mientras tanto, la Corona continuaba enviando Cédulas a los gobernantes, ordenándoles impedir tales prácticas. No obstante, los Oficiales Reales reconocían que hacia 1714 los militares poseían la mayoría de esos establecimientos en la ciudad³⁹.

Lo anterior revela la persistencia de un fenómeno que nos interesa en la medida en que la mayoría de las mercancías desembarcadas por navíos españoles, extranjeros o traídas desde Colonia, se distribuían a través de dichos establecimientos. No podemos extendernos en la descripción de estos mecanismos que ya tuvimos oportunidad de estudiar en detalle⁴⁰. Valgan algunos ejemplos. En ocasiones una tienda y una propiedad rural servían de base a las actividades de un grupo de soldados y oficiales asociados a comerciantes. Ese fue el caso de Juan Bautista Fernández y Joseph Antonio Ximenez, ambos soldados del fuerte, propietarios de una tienda donde se encontraron en 1678 mercancías extraídas del navío perteneciente al holandés Yansen. Actuaban ligados a un capitán del presidio, Francisco Izquierdo, quien a su vez lo estaba con

³⁹ Konetzke, Richard, COLECCION DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DE LA FORMACION SOCIAL HISPANOAMERICANA, Madrid. 1953-1962, T. III, 1, pp. 52, 55 v 135.

⁴⁰ Simplificando bastante, podemos reconocer básicamente dos maneras de "pasar" el contrabando. La primera y más sencilla, el navío buscaba refugio en la costa N.E. del Río de la Plata, desde donde establecía contacto con alguna estancia o chacra que servía de desembarcadero; de allí las mercancías eran conducidas a tiendas, pulperías o casas que ocasionalmente hacían las veces de tales. Pero era más frecuente que la embarcación se comunicase con las autoridades declarando ser arribada, es decir, haber llegado hasta el puerto por temporal o desperfecto. En ese caso -amparado por las leyes- pedía autorización para vender algo de la carga y así poder pagar las reparaciones, terminando por venderla toda; o bien se efectuaba un decomiso fraudulento que el mismo capitán solía pedir. En cualquier caso, las mercaderías eran redistribuidas pasando por tiendas y pulperías. Cuando mediaba una confiscación simulada, esto daba lugar a un remate "público" -almoneda- y también simulado, casi siempre en alguna pulpería, y sólo ocasionalmente en la plaza pública. Hubo ocasiones, como veremos más abajo, en las que la carga era depositada en los almacenes del fuerte, encargándose algún oficial asociado a comerciantes de revenderla. Se trataba, entonces, de un verdadero aparato de distribución más que de "pasadas" clandestinas. Ver el cap. IV de nuestra tesis LE RIO DE LA PLATA..., op.cit.

dos comerciantes, Juan de Albizuri y Antonio Guerrero, español llegado en los Navios de Registro de Vergara el primero, portugués residente en Buenos Aires el segundo. El capitán y el mercader español visitaron la nave de Yansen y posteriormente desembarcaron una importante cantidad de mercancías en la finca de otro oficial, el capitán Pedro Gutiérrez. Con una parte de aquéllas, Albizuri viajó -huyendo- hacia Tucumán. Previamente había entregado un poder a Guerrero para cobrar las restantes, entre las cuales se encontraban las mercancías secuestradas a los soldados Fernández y Ximenez⁴¹.

Vinculado al tráfico con Colonia del Sacramento, podemos citar el comiso hecho al capitán Morales. Los miembros de la guarnición fueron acusados de participar activamente en dicho comercio, como los dos alféreces en cuyas tiendas se secuestraron tejidos y demás productos⁴².

Otras actividades en las cuales el Cabildo denunciaba la presencia de personal militar eran el abastecimiento de navíos y la venta de cueros. Respecto de la primera, según el cuerpo municipal, hacia 1662 los sargentos mayores del fuerte tendrían montada una red de venta de provisiones a las embarcaciones⁴³. En cuanto a lo segundo, el mismo organismo se quejaba en una información de 1693, que los oficiales obtenían de los capitanes cuotas de venta en detrimento de los accioneros, considerados con derechos exclusivos sobre el ganado cimarrón. Aquellos oficiales se procurarían los cueros comprándolos en pequeñas cantidades a diferentes personas, no autorizadas a cazar toros según los usos que el Cabildo quería imponer. Este reiteraría la protesta dos años más tarde⁴⁴.

Recordemos también el uso de los almacenes del fuerte para depositar mercancías de navíos entregados voluntariamente de comiso. Posteriormente un oficial era encargado de la reventa en Buenos Aires o el interior, recibiendo un porcentaje de lo

⁴¹ AGI-Escribanía de Cámara 883 A, legajo 6 de comisiones de Buenos Aires, folios 41v, 42v, 52v, 115, 118, 122.

⁴² AGI-Charcas 129, Carta de los Oficiales Reales, 20-5-1691 y Carta del Gobernador 28-2-1693; ídem, Charcas 261, Testimonio de Comisos 27-2-1690.

⁴³ AGI-Escribanía de Cámara 883 A, doc.cit.

⁴⁴ Levillier, op.cit., T. III, pp. 239-394.

producido. En 1662, el capitán Arpide se asoció con Phelipe Iacome para llevar adelante una operación de este tipo⁴⁵.

En fin, no vamos a insistir sobre los casos en que sargentos mayores también aparecían reexpidiendo hacia el interior mercancías importadas o usando el peso de su autoridad para comprar esclavos en almonedas públicas. Martí de Borja, Juan del Pozo, Lucas Antonio Orozco y Juan Pacheco, son los más frecuentemente acusados en nuestras fuentes.

Tanto lo que acabamos de exponer como lo dicho respecto al Situado, muestran que la guarnición era el ámbito de una intensa actividad comercial. Asociados con mercaderes, parte del personal militar formaba importantes grupos que operaban en diversos sectores, en particular en la importación de mercancías extranjeras. En el más alto nivel, los acuerdos hechos con comerciantes para el abastecimiento a crédito de los soldados, en los que se manejaban fuertes sumas de plata, favorecían otros arreglos relacionados con la introducción clandestina de manufacturas europeas y esclavos.

b) La Magistratura Mercantil

Un enfoque parecido puede hacerse sobre los casos en que gobernadores, oficiales reales y escribanos estaban implicados en actividades comerciales.

Toda entrada detectada de navíos en el Río de la Plata, autorizados o no por la Corona, provocaba automáticamente la acción de esos altos funcionarios. Desde un control de Navíos de Registro hasta un proceso o comiso voluntario de una arribada, las reglas de procedimiento exigían la intervención del Gobernador y de los Oficiales de la Real Hacienda -máximas autoridades de las finanzas reales- y tras todo papel oficial había un escribano. Obviamente, aquí también la posición social y la naturaleza de las funciones colocaban a dichos personajes en una inmejorable situación para participar en el comercio. Sin embargo -o tal vez por lo mismo, y en particular los Oficiales Reales- no sólo estuvieron vinculados a la importación de mercancías extranjeras sino también a todo tipo de actividad económica.

Dichos Oficiales Reales, desde 1650 hasta 1692, violaron las normas que reglamentaban la forma en que debían tenerse los

⁴⁵ AGI-Escribanía de Cámara 903 B, Cargos contra Hernán Suárez Maldonado, fol. 182.

libros, algunos de los cuales faltaban⁴⁶. Muchas de estas irregularidades escondían anomalías en casos de arribadas. En todo caso, por lo menos uno de los contadores y tesoreros que se sucedieron a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII, fue o había sido acusado de fraudes en sus funciones.

Veamos algunos ejemplos y la naturaleza de los cargos imputados. Según el Gobernador Andrés de Robles, treinta y seis personas por lo menos estaban implicadas en el contrabando durante la existencia de la primera Audiencia (1664-1674). Ponía en tela de juicio, con especial énfasis, a escribanos y Oficiales Reales, quienes habrían actuado asociados a diferentes comerciantes⁴⁷. Uno de aquellos, Pedro de Alvarado, se había desempeñado como contador entre 1658 y 1662, cuando fue multado en 300 pesos y condenado a diez años de suspensión. Sin embargo, se lo indultó previo pago de otros 600 pesos, siendo tesorero desde 1669 hasta 1674, al ser nuevamente acusado⁴⁸.

Paralelamente, al tesorero Hernán Suárez Maldonado le hicieron autos judiciales por complicidad con el capitán español Gaspar Darsabe. Este último llegó con su navío en 1662 sin ningún tipo de autorización y entró en contacto con dos naves holandesas a las cuales ayudó a desembarcar diferentes mercancías, incluidos 130 esclavos, efectuando un vaivén de lanchas entre las islas San Gabriel y dos estancias del pago de La Magdalena⁴⁹.

Otro caso sonado fue el de Miguel Castellanos, tesorero desde 1665 hasta 1669. Años más tarde, entre 1674 y 1694 volvió como contador a pesar de habersele encontrado culpable de delitos cometidos en 1668 y 1669. Aquéllos se referían a irregularidades y negligencias en los procedimientos de visitas a navíos de arribada y en la notación de las mercancías comisadas, así como -quizás lo más importante- de organizar almonedas frau-

⁴⁶ Idem, "Sentencia del consejo de Indias", 23-9-1694, fols. 26 a 37

verso

⁴⁷ AGI-Charcas 28, Carta del Gobernador, 3-5-1676.

⁴⁸ AGI-Buenos Aires 341, R.C. 15-6-1668.

⁴⁹ AGI-Escribanía de Cámara 903 B, "Cargos...", doc.cit.

dulentas⁵⁰.

Por otra parte, durante el ejercicio de su primer cargo fue compañero de Alonso Muñoz Gadea, contador desde 1662 á 1669, e igualmente acusado de permitir el desembarco de esclavos y mercancías, fraudes en almonedas, etc... En fin, también podríamos incluir los casos de Francisco Quintana Godoy, tesorero desde 1658 a 1662 y desde 1674 a 1676, y de Iñigo de Oroeta, mismo cargo desde 1676 a 1678 y desde 1688 a 1692⁵¹.

En lo que se refiere a los escribanos, sólo citaremos a los dos principales, pues nada nuevo podemos agregar. Juan de Reluz y Huerta estaba vinculado a las operaciones imputadas a Muñoz Gadea y Castellanos en 1668-69. Se le acusó de todos los delitos y contravenciones: irregularidad en los procesos, tráfico de esclavos y mercaderías, etc.⁵² Su sucesor, Bernardo Gayoso, no fue menos activo⁵³.

Algunos de estos personajes formaban entre sí, y junto con otros comerciantes, agrupamientos más o menos estables, cuyas actividades iban desde el contrabando hasta la exportación de ganado hacia el Alto Perú.

Así lo denunciaba respecto de Bernardo Gayoso, Juan de Reluz y Huerta, y Pedro Alvarado, el capitán Pedro de Montenegro, sobrino del citado Gobernador Andrés de Robles⁵⁴. Algunos indicios mostrarían que lo afirmado era verdad o al menos que el terreno de acción de los nombrados no se reducía a la importa-

⁵⁰ Biblioteca Nacional de Madrid, mss. 18,654.27 ; AGI-Buenos Aires 341, R.C. 31-3-1697; ver también la nota 41 ut supra.

⁵¹ AGI-Escribanía de Cámara 882, legajo nº 4 de comisiones de Buenos Aires Nº 2, "Cargos contra Alonso Muñoz Gadea"; y R.C. 9-12-1690; AGI-Escribanía de Cámara 903 B, "Sentencia...", doc.cit.; AGI-Charcas 29, R.C. 31-12-1679; AGI-Buenos Aires 341, 26-2-1648.

⁵² AGI-Buenos Aires 341, R.C. 31-12-1679.

⁵³ AGI-Charcas 28, Carta del Gobernador, 3-3-1679; AGI-Buenos Aires 341, R.C. 26-2-1684.

⁵⁴ AGI-Escribanía de Cámara 883 A, leg.cit., Sentencia del Concejo, Madrid, 15-9-1687.

ción de esclavos y manufacturas extranjeras. En efecto, Agustín Gayoso, hermano de Bernardo y tesorero interino entre 1678 y 1683, era accionero. Ambos, así como Reluz y Huerta, participaron en la provisión de cueros a los Navíos de Registro de Gómez del Rivero en 1674. Por otra parte, el segundo de los hermanos había fletado 400 mulas tres años antes⁵⁵. Otro ejemplo revelador es del tesorero Iñigo de Oroeta. Hacia 1692 tenía instalada en su casa una "tienda pública con diferentes mercaderías en contravención de las Leyes y Cédulas reales que lo prohíben"⁵⁶. Esto último podía decirse de todos sus colegas, pues la condición de Oficial Real era teóricamente incompatible con la práctica de cualquier actividad mercantil.

Poco importaba en este contexto si tal o cual gobernador quería aplicar estrictamente las disposiciones reales -ello si es que la expresión tenía algún sentido en esa sociedad-⁵⁷. Aún así, podemos trazar el mismo cuadro de los máximos representantes de la autoridad central.

Desde 1644 hasta 1674 los tres gobernadores de ese período- Jacinto de Lariz, Pedro Baygorri Ruíz, Alonso de Mercado y Villacorta- y el presidente de la Audiencia, Joseph Martínez de Salazar, toleraron y autorizaron el comercio con navíos extranjeros arribados⁵⁸; y no se detuvieron allí.

El primero de los nombrados intentó personalmente promover el comercio con el Brasil. Baygorri estaba asociado con Tomás de Roxas y Acevedo⁵⁹. A ambos se les imputaba lo de costumbre: comercio con capitanes extranjeros; envío de remesas de plata

⁵⁵ Levillier, op.cit., F. III, pp. 349 y 353; comunicación personal de Eduardo Saguier.

⁵⁶ AGI-Escribanía de Cámara 903 B, "Sentencia...", doc.cit., fol. 35v.

⁵⁷ En realidad la legislación y las instrucciones dirigidas a los gobernadores eran lo suficientemente ambiguas como para dejar amplios márgenes de maniobra. Ver Moutoukias, Zacarías, LE RIO DE LA PLATA..., op.cit., pp. 155-167.

⁵⁸ *Ibidem*, cap. V.

⁵⁹ *Ibidem*, p. 37.

a Holanda y reexportación de mercancías y esclavos⁶⁰. Del segundo de los nombrados difícilmente podría decirse dónde comenzaba el comerciante y dónde terminaba el funcionario. En efecto, Tomás de Roxas fue asumiendo los cargos de capitán del fuerte, alcalde ordinario y regidor del Cabildo. También obtuvo el nombramiento del Tesorero de la Santa Cruzada en 1660. Acusado de ser representante de numerosos comerciantes extranjeros y españoles, así como de reexpedir mercancías hacia Potosí asociado a otras personas, fue enviado "prisionero" a España en 1662. Realizó el viaje llevando plata, mercaderías y esclavos del Brasil, razón por la cual se le inició otro proceso. Sin embargo, en 1663 un acta notarial señala su presencia en Amsterdam. Cuatro años más tarde, mientras residía en Lisboa, donde tenía un hermano "Secretario de Estado", presentó su candidatura por interpósita persona a titular de los Navíos de Registro, que en 1668 terminaría conduciendo Miguel de Vergara. Esto provocó la protesta del Consulado de Sevilla⁶¹.

Volviendo a las autoridades superiores, el presidente de la Audiencia y un Oidor -Pedro de Roxas y Luna- invirtieron fuertes sumas en la carga transportada por el capitán Maleo, en cuyos Navíos de Registro viajaron⁶². Al sucesor del primero de ellos, que pasaba por enemigo acérrimo del contrabando -el único de todo el período- también se le hicieron cargos por actividades comerciales ilícitas, aunque fue absuelto de todos. Sin embargo, no era menos cierto que Andrés de Robles frecuentaba a los más importantes comerciantes, como el mencionado Amador de Roxas o Miguel de Gambarte. ¿Acaso era posible hacerlo? Un comerciante de Potosí le debía 2.600 pesos, aparentemente por venta de mercancías⁶³.

⁶⁰ AGI-Buenos Aires, R.C. 5-9-1665.

⁶¹ Molina, "El primer banquero...", op.cit., pp. 96-101; AGI-Charcas 127, R.C. 5-11-1665; id. "Autos enviados a Pedro de Roxas y Luna", s/f; id., Representación del Consulado de Sevilla, 5-11-1668; Archivo Municipal de Amsterdam, Archivo Notarial, lias 2892, fols. 1459 y 1483.

⁶² AGI-Escribanía de Cámara 876 B, Carta del Licenciado P.G. del Valle, 31-7-1664.

⁶³ AGI-Escribanía de Cámara 883 A, leg.cit.; AGI-Charcas 28, "Carta del Obispo-Gobernador" 6-5-1681. y Carta del Gobernador 12 v 14-7-1678.

Otro caso interesante fueron las "tolerancias" del Gobernador Herrera y Soto Mayor respecto al tráfico con Colonia del Sacramento. Del juicio de residencia que se le hizo, resultaron multadas treinta y ocho personas por infracciones relacionadas a ese movimiento comercial. Entre ellas había mercaderes, un escribano y otros funcionarios menores⁶⁴.

Reiteramos aquí la constatación hecha más arriba: alrededor de estos magistrados se estructuraron cuerpos de mercaderes y funcionarios, social y económicamente más poderosos que los formados en torno a los miembros de la guarnición, como si cada esfera del aparato burocrático-militar generase su propio agrupamiento de ese tipo.

La reacción de la Corona indica que los ejemplos expuestos no constituían una serie discontinua de actos semiclandestinos. Al contrario, era una actividad constante de grupos que aseguraban su reproducción. La casi totalidad de los acusados arriba mencionados, conmutaban sus penas -que incluían prisión o destierro además de la multa- por el pago de una cantidad de dinero. Las únicas excepciones que conocemos fueron Muñoz Gadea y Reluz y Huerta, y aún sobre éstos tenemos dudas. El indulto así comprado, generalmente incluía la recuperación del derecho a ejercer cargos públicos, cuando se lo hubiera suspendido. Lo que nos recuerda lo ya evocado sobre los Navios de Registro. Dicha práctica alcanzó, para el Río de la Plata, tal amplitud tras la muerte de Felipe IV -acentuándose particularmente hacia fines de los años 70 del siglo XVII- que podemos hablar de un impuesto al contrabando⁶⁵.

Ahora bien, la continuidad de los grupos de mercaderes funcionarios surge con mayor claridad al observar el fenómeno que estamos estudiando desde la perspectiva inversa. Si seguimos la carrera de muchos comerciantes, con frecuencia llegaremos a verlos ocupar alguna magistratura o puesto de oficial en la guarnición del fuerte.

La lista es bien extensa. Así, Juan y Amador Vaez de Alpoin, mercaderes y detentadores de varios cargos públicos, como también Juan del Pozo Silva, Diego y Gaspar Gaete, Alonso Pastor, etc. Al evocar al rocambolesco Tomás de Roxas y Acevedo decíamos que difícilmente podríamos separar al alto funcionario del mercader. Casi lo mismo podemos sostener de sus

⁶⁴ AGI-Buenos Aires 341, R.C. 20-12-1696.

⁶⁵ Idem, todo el legajo.

cuatro hermanos Gregorio, Juan, Agustín y Amador. ¿Comerciantes?. Sin duda, pero también capitanes, altos magistrados, miembros del Cabildo... así como propietarios rurales y dueños de esclavos⁶⁶. Eran los nietos de Diego de Vega, el brillante contrabandista portugués de principios de siglo, cuya hija natural, María de Vega, se casó con Pedro de Roxas y Acevedo, teniente de gobernador e incluso gobernador provisorio entre el 8 de enero y el 17 de julio de 1641. Es decir, un siglo de comercio y participación en el gobierno local⁶⁷.

Hemos citado como asociado del capitán Izquierdo a Antonio Guerrero, un mercader portugués llegado a Buenos Aires hacia principios de la década del 60. Durante el período de la primera Audiencia estuvo implicado en varios casos de arribadas y poseía una zumaca con la que unía el Río de la Plata y los diferentes puertos del Brasil. En 1671 adquirió la condición de vecino y en 1689 la Corona le otorgó la naturaleza española. Miembro del Cabildo algunos meses más tarde, el Gobernador Agustín de Robles lo nombró, por ese año, su teniente. Carrera ejemplar la de este mercader, también propietario rural y dueño de esclavos, que participaba tanto del tráfico interregional como de la importación de mercancías europeas⁶⁸.

Al igual que en otras regiones de América española, los grupos dominantes formaban un conjunto polivalente que se apoyaba simultáneamente en la tierra, el comercio y la administración. Si bien no hay ningún trabajo prosopográfico para la región, contamos con las suficientes evidencias como para afirmar que las asociaciones comerciales que acabamos de mostrar formaban parte de una red de relaciones personales de clientela, parentesco y amistad, en base a la cual se estructuró internamente la élite. La serie de ejemplos presentados muestra claramente que -como decíamos en la introducción- la corrupción fue el proceso por el cual los representantes locales del poder central, civiles y militares, se integraron a dicha élite, asociándola así -repetimos- a la función imperial.

⁶⁶ Trelles, Ricardo, REGISTRO ESTADISTICO DE BUENOS AIRES, t. 7 (1860), Buenos Aires, 1861, pp. 46-49; Archivo General de la Nación, Buenos Aires, IX, 40-7-5, leg.pl., expediente 2; AGI-Charcas 127, "Autos...", doc.cit.

⁶⁷ Molina, "El primer banquero...", op.cit., pp. 90 y 55; AGI-Charcas 126, certificación de los oficiales Reales, 6-2-1641.

⁶⁸ AGI-Charcas 211, folios 1-44.

Conviene entonces retomar algunas ideas de Gelman evocadas en la introducción. Según el autor, Buenos Aires no fue un simple depósito, pues los comerciantes allí instalados se apoyaban en la producción local. Para maximizar sus beneficios y para realizar la intermediación montaron una estructura productiva de base rural⁶⁹. Esto habría sido el resultado de un doble proceso. Los primeros pobladores, autoidentificados como descendientes de conquistadores, miembros de la facción benemérita, encontraron en el comercio con el Paraguay y -en menor medida- en el contrabando una oportunidad para ampliar sus negocios. Al mismo tiempo, el propio desarrollo del contrabando atrajo una corriente de mercaderes que se vinculó a algunos funcionarios con los que constituyeron un segundo grupo, el de los "confederados". Mejor insertados en el comercio a gran distancia, los confederados dominaban la vida económica hacia 1610. Para esta época, Gelman verifica una tendencia a la unión, por matrimonio, de ambos grupos. Por ésta y por otras vías, los confederados accedieron a la tierra⁷⁰.

La política de venta de cargos públicos dio su culminación al proceso. Las ventas comenzaron hacia 1603 y para 1640 se habrían comprado unos 40 cargos, entre escribanías y puestos municipales. La mayoría se ofreció en pública subasta en Potosí, aunque algunos también se vendieron en Buenos Aires⁷¹. Obviamente esto favorecía a los comerciantes más importantes, no sólo porque disponían de metálico, sino también de movilidad.

En una carta de 1603, el Gobernador Hernandarias pedía la suspensión de la venta de cargos argumentando que sólo los "extranjeros y portugueses" -léase comerciantes- disponían de medios para comprar dichos cargos. De ese modo, los conquistadores quedaban privados de una merecida recompensa⁷². Así, la

⁶⁹ Gelman, op.cit., p. 172; ver también Moutoukias, LE RIO DE LA PLATA..., op.cit., caps. II y VII.

⁷⁰ Gelman, op.cit., pp. 198-222 y 237.

⁷¹ Ibidem, pp. 303-314.

⁷² Konetzke, op.cit., T. II, parte 1, p. 111 "...y si se diese a que en ellas se vendiesen (los oficios) como se hace en otras partes de las Indias, sería consumirlas y los vecinos para pagar el valor de ellos, por ser muy pobres y causa para que las comprasen, portugueses y extranjeros, y si se les

posesión de metales preciosos permitía integrarse a una administración en formación. A su vez -por lo que hemos visto- el cargo facilitaba el control de la circulación. Por su parte, lo que Hernandarias proponía implicaba la estructuración del poder local en base a la retribución de servicios personales o del "linaje", por medio de cargos públicos.

Hacia 1640 las facciones benemérita y confederada no eran más que dos clanes, dos redes de notables, que presentaban características similares y profundamente interconectadas. Es probable que lo que Gelman considera como etapas no hayan sido sino aspectos simultáneos de un mecanismo.

Los funcionarios se entrelazaron a los grupos dominantes y se asociaron rápidamente a sus prácticas económicas. Así lo muestra el caso del primer Tesorero Real, Simón Valdés. Posteriormente, la creación de la guarnición en 1640 amplificó el proceso de imbricación en sus dos direcciones: los oficiales cooptaron a los miembros de la élite, se dedicaron al comercio, adquirieron tierras..., a su vez éstos y los cargos del fuerte fueron atraídos al grupo preexistente.

En consecuencia, queda también demostrado que la violación de las normas legales no constituyó una aberración de larga duración, sino un aspecto central de la práctica económica de una élite que, como dijimos, incluía a los representantes locales de la Corona.

IV. CONCLUSIONES

No vamos a volver sobre el principal enunciado del presente trabajo. En la primera parte hemos demostrado que la Corona financió una buena parte de su aparato administrativo y militar gracias al comercio ilegal. Esto en el doble sentido de que los Navíos de Registro participaban de la ilegalidad general y que deben ser considerados como una parte del fenómeno general del comercio atlántico de extranjeros y españoles en el Río de la Plata. En cuanto a la tolerancia de las autoridades locales respecto de dicho contrabando, ha quedado prolijamente documentado que la noción de corrupción es insuficiente para explicarla. Algunas líneas más arriba hemos

hiciese merced de ellos (los cargos), sería causa para que se acudiesen a mejor servirme (...) suplicándome (el gobernador al Rey) que ningún oficio de república, pluma, regimiento, alguacilazgo mayor ni menor, no se vendiesen ni fuesen admitidos portugueses ni extranjeros..."

visto que lo que se entiende por tal era, a la vez, parte de la autotransformación de los funcionarios en élite local y un aspecto central de la actividad económica de éstas.

En fin, quedan también demostradas las premisas que nos han llevado a sostener la idea de que el surgimiento del aparato administrativo y militar constituía un elemento del pacto entre la élite local y la Corona, el cual incluía a la corrupción; esto merece que nos detengamos un poco, aun a riesgo de reiterar la argumentación.

Decíamos en la introducción que los Navíos de Registro, el Situado y la participación de magistrados y militares en la vida económica constituían una unidad. Más abajo, al concluir la primera parte retomamos la misma idea y ahora conviene ampliarla. El contrabando permitió el surgimiento de una minúscula oligarquía local cuya evolución estuvo modelada y apuntalada por los puntos centrales de la política metropolitana: venta de cargos públicos, permisiones del período 1602-1618, envío de Navíos de Registro, instalación del fuerte y remesas del Situado. Al mismo tiempo, el contrabando fue la condición para que los Navíos de Registro cumplieran la función que acabamos de ver, y para que los comerciantes (beneficiarios del Situado) pudieran asegurar el crédito a la guarnición. En otros términos, cuanto más participaban del comercio atlántico, mejor podían los mercaderes cumplir su función en relación al aparato administrativo y militar. En el otro extremo, la corrupción, las transgresiones de los funcionarios nacieron de las condiciones en que el sistema fue erigido.

El entrelazamiento magistrado-mercader no significó un debilitamiento del poder metropolitano, como lo creían los teóricos del poder colonial de la segunda mitad del siglo XVIII, cuyas concepciones heredó la primera historiografía que se ocupó del tema⁷³. Con acierto ha señalado Céspedes del Castillo que en Buenos Aires se era poderoso porque se practicaba el comercio⁷⁴. Lo contrario era igualmente cierto, se practicaba el comercio porque se era poderoso. No sólo debido a las ventajas que ofrecía el hecho de ocupar un cargo público, sino

⁷³ Ver la citada obra de Haring y su libro *THE SPANISH EMPIRE IN AMERICA*, New York, 1949; también Artiñano y Galdacano, Gervasio de, *HISTORIA DEL COMERCIO CON LAS INDIAS DURANTE EL DOMINIO DE LOS AUSTRIAS*, Barcelona, 1917.

⁷⁴ Céspedes del Castillo, op.cit., p. 15, "...puede decirse que clérigos o funcionarios eran poderosos en la medida que participaban del comercio..."

sobre todo porque el aparato administrativo y militar facilitaba a Buenos Aires -a su élite- un grado de control de la ruta Potosí-Atlántico, más importante que el que le hubieran permitido sólo sus recursos económicos. Es decir que la imbricación con la administración no fue algo externo a la forma que adquirió la hegemonía de los contrabandistas-terratenientes sobre el minúsculo universo rioplatense. En cambio las ya mencionadas propuestas del gobernador Hernandarias implicaban estructurar el poder excluyendo el comercio, lo que sí hubiera transformado a la corrupción en una aberración y en un enemigo del poder.

Parafraseando a Vives, podemos afirmar que la Corona estructuró su poder local a pesar de sus propias leyes. Por su parte, el proceso local dio lugar a la emergencia de una élite que -insistimos- incluía a funcionarios y que llevaba al poder político como rasgo congénito. Esto significaba que estaba asociada a la función imperial y colonial, aun cuando comerciaba con extranjeros. Prueba de ello lo dieron los contrabandistas que en 1680 se opusieron a la instalación de los portugueses en la orilla opuesta⁷⁵.

Dicho con otras palabras, la riqueza de los mercaderes consolidaba el poder real y éste apuntalaba a sus socios.

⁷⁵ Moutoukias, LE RIO DE LA PLATA..., op.cit., cap. VI.

APENDICE

SUMAS LIBRADAS Y SERVICIOS PRESTADOS A LA CORONA POR LOS NAVIOS DE REGISTRO A BUENOS AIRES
1648-1702 [por quinquenios]

quinquenio	licencias	monto	préstamos	transporte autoridades	transporte de tropas	transporte de armas	financiación armas y trop.
1648-52	3	s/d	-	1 Misión JHS	-	40 tons.	s/d
1653-57	1	s/d	-	Gob. Baygorri	-	s/d	-
1658-62	2	10.000	-	1 Misión	100 sold.	80 tons.	parcial
1663-67	1	15.000	-	Audiencia de Bs.As.; Gdor. de Chile y 2 Misiones	200 "	40 "	-
1668-72	2	35.900	-	-	125 sold.	50 tons.	54.000
1673-77	2	51.603	9.000	Gobs. Bs.As. y Tucumán 1 Misión	530 "	-	rancho de los solds.
1678-82	1	32.736	9.000	-	300 "	40 tons.	-
1683-87	1	24.528	9.000	familias de Canarias	-	-	-
1688-92	-	-	-	-	-	-	-
1693-97	1	32.250	9.000	s/d	300 sold.	-	-
1698-02	2	40.000	s/d	s/d	hubo; se desconoce cifra	ídem	-

Fuentes: AGI-Charcas, legs. 126, 127 y 288; ídem, Contaduría, legs. 1876, 1894 A, 1905; ídem, Contratación, legs. 1698, 2421, 2424, 2426, 2427, 2428, 2775 y 3522; ídem, Escribanía de Cámara 876 B.