

NOTAS SOBRE EL COMERCIO ENTRE BUENOS AIRES Y BRASIL (Siglos XVI y XVII)

M. ÁNGELES MÁRQUEZ LORA
M. ESPERANZA FACENDA COLORADO

Desde el mismo momento en que se produjo el descubrimiento de América, la corona castellana ejerció un control férreo sobre las actividades que tuvieron lugar en las nuevas tierras: el monopolio era el principio que regulaba todas las relaciones entre ambas orillas.

El caso de Buenos Aires presenta un tratamiento distinto dentro de estas relaciones económicas. Tras un primer intento de fundación, fracasado, se conseguirá fundar en 1580 por Juan de Garay y «gracias a un aporte decisivo de mercaderes portugueses»¹. No va a ser una zona que presente muchos incentivos para su colonización ya que ni su pampa poseía minas, ni sociedades indígenas con grandes riquezas o mano de obra abundante para las labores. Sin embargo, se dará una gran contradicción en esta zona por parte de la Corona, pues cuando se fundó, la metrópoli ya tenía organizado metódicamente su imperio colonial, y como los mejores puestos estaban otorgados, quedó Buenos Aires marginado al puesto de consumidor. Pero si a esto le unimos que las mercancías que demandaban llegaban muy de tarde en tarde, a precios elevadísimos y en mal estado, en su gran mayoría, no les quedó más remedio que la vía del contrabando. Si comercialmente la corona marginaba a esta zona, por otro lado, le interesaba que estuviese colonizada para hacer frente a posibles intentos de invasiones, de una parte, y retener la entrada o filtración de los portugueses, de otra.

La pobreza de la tierra donde se asentaba Buenos Aires provocó que la supervivencia de la ciudad dependiese de sus relaciones comerciales con otras regiones. Era necesario, pues, un comercio bien organizado.

1. Braudel, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII*, editorial Alianza, Madrid, 1984, vol. II, p. 129.

Esto se evidenció pronto, y a los pocos años de la refundación de la ciudad sus habitantes comenzaron a pedir más atención sobre sus necesidades. Uno de los informes más clarificadores de la angustiada situación que padecía Buenos Aires era el enviado por el gobernador Rodríguez de Valdés en 1599:

«Si Vuestra Magestad, no tiene piedad desta pobre gente padeçen grandísima necesidad porque no entrando mercaderías por este puerto [Buenos Aires] es imposible benilles de ninguna parte, porque las que bienen por Panamá al Pirá quando llegan a Potosí es ya con tanta costa que con auer allí tanta plata no las pueden pagar sino los mui ricos, y dado caso que pudieran llegar aquí, no ay plata con que comprarlos sino solamente los frutos de la tierra, que son trigo, lana, sebo, de lo qual tienen allá mucha abundançia, demás de estar a 400 leguas, y así es necesario que les venga por aquí mercaduría»

Esta idea cobra forma en una serie de concesiones que la Corona va a ir otorgándoles. Un ejemplo de ellas fue la licencia de permisión dada el 20 de agosto de 1602. Tuvo como gestor a fray Martín Ignacio de Loyola, y se permitía el derecho de exportar a Brasil, Guinea e islas circunvecinas, «frutos de la tierras» durante un período de seis años, pudiéndose traer mercaderías de estos lugares por igual valor, con la prohibición de venderlas en el Perú. Existía una cláusula en esta licencia que hablaba de exportación; ésta se debía hacer en navíos pertenecientes a los vecinos, lo cual era absurdo, puesto que no tenían dinero para adquirirlos y despacharlos³.

En esta situación, Hernando Arias de Saavedra el 14 de septiembre de 1603 decía que debía enviar a Brasil, en cumplimiento de la licencia de permisión de 1602, dos mil fanegas de harina, quinientos quintales de cecina, y quinientas arrobas de cebo; y traer en retorno hierro, acero y otras cosas le fuesen necesarias. Junto a esto, se dio una política poblacional restrictiva: en el mismo documento se afirmaba que nadie debía dar vivienda ni posada a los portugueses que habían entrado por el puerto de Buenos Aires, y que ninguno de los allí presentes debían moverse a parte alguna sin la correspondiente licencia, pues tenían que estar preparados para embarcar y salir del lugar⁴. Pero la situación existente era otra, y lejos de aminorarse se intensificó, por lo que Buenos Aires y Brasil se convertirían en una de las vías principales de la exportación fraudulenta de metales preciosos⁵. Este tráfico que se daba entre las minas del

2. Gil Munilla, Octavio, *El Río de la Plata en la política internacional. Génesis del Virreinato*, Escuela de Estudios Hispano Americanos, Sevilla, 1949, p. 357.

3. Canabrava, P.A., *O comercio português no Río da Prata (1580-1640)*, Universidad de Sao Paulo, 1984, pp. 70-76.

4. AGI, Charcas, 27, R.8, N.17.

5. Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en época de los Habsburgos*, Fondo de Cultura Económica, México, 1939, p. 148.

Alto Perú y las costas del Brasil, por el paso de Buenos Aires, va a enriquecer a una minoría de porteños, mientras que la mayoría seguirán empobrecidos. Otra de las causas perjudiciales para el comercio indiano fue la práctica de las «arribadas» que transportaban generalmente en sus bodegas artículos de primera necesidad.

Con todos estos problemas e inconvenientes el comercio que partía de los puertos autorizados de España a las Indias por la ruta oficial, rara vez incidía en la zona del Plata, por lo que el contrabando fue una solución para las necesidades, convirtiéndose el Río de la Plata en una región de gran comercio ilegal, ya que «engolosinados con las riquezas peruanas, los españoles habían descuidado el frente atlántico, ofreciendo un flanco débil a la entrada de los vecinos hambrientos»⁶. Esto es, los portugueses; y siendo éstos conscientes de tal debilidad aprovecharon esta circunstancia para que grupos de mercaderes lusitanos provenientes de la vecina Brasil utilizasen el puerto de Buenos Aires como salida clandestina de la plata potosina, que al estar apartado de los centros de poder de la América española y cercano al Brasil, dificultaba enormemente el control y fiscalización de los negocios⁷.

También se va a hacer mención a la entrada de negros por el puerto de Buenos Aires. La documentación nos habla de la existencia de una peste que ocurrió en 1605-1606, por la cual el número de naturales había descendido y se necesitaba a «gente de servicio», para las sementeras y las guardas del ganado. Se pide la «permisión» para introducir trescientos negros cada año, para repartirlos entre los vecinos. Los negros serían registrados para ser llevados al interior⁸. Como es de imaginar, este descenso de la mano de obra y el recorte del comercio legal con Brasil provocó que se pidiese con más ímpetu. Así, el 28 de junio de 1608, el cabildo de Buenos Aires escribía al rey solicitándole que le permitiera traer esclavos negros de Angola, en retorno de sus productos:

«conviene que vuestro gobernador de ella concediese alguna permisión, para poder socorrerse esta ciudad, de algunos negros y traerlos del reino de Angola, en retorno de los frutos de permisión que Vuestra Magestad nos tiene hecha merced [...] para que de esta suerte pudiésemos sustentar las sementeras [...]»

Además, se pedía la eliminación de los límites impuestos en la licencia de «permisión»⁹.

6. Betancur, Ariel, *Contrabando y contrabandistas*, Montevideo, 1982, p. 17.

7. Serrano Mangas, Fernando, *La encrucijada portuguesa. Esplendor y quiebra de la unión ibérica en las Indias de Castilla (1600-1668)*, Diputación de Badajoz, Badajoz, 1994, p. 61. Serrano Mangas, Fernando, *Armadas y Flotas de la plata, 1620-1648*, Banco de España, Madrid, 1989, p. 368.

8. Levilier, Roberto, *Correspondencia de la ciudad de Buenos Aires con los reyes de España*, Madrid, 1918, vol. I, pp. 167-169.

9. *Ibidem*, pp. 270-272.

Ante esta situación, el rey la prorrogó por dos años más; pero advertía que se castigaría a todo aquél que sacase oro y plata por el puerto.

Los comerciantes limeños no estaban contentos con estas concesiones y la que posteriormente daría la Corona, por lo que presionarían para lograr su prohibición, consiguiéndolo en muchos casos. Pero esta oposición provino, más del comercio del Perú, que como hemos visto del Consejo de Indias y la esfera regia, ya que no estaban dispuestos a perder la exclusividad de comerciar con las provincias del Río de la Plata los géneros necesarios para su existencia: ni a que la plata del Alto Perú, que pasaba por su control, se escapase, como el agua en un colador, por decenas de lugares, como realmente estaba ocurriendo, y entre los que se encontraba Buenos Aires ¹⁰

Ante esta situación compleja y con unos intereses comerciales muy poderosos por medio se producirá el choque de tres grupos sociales con intereses distintos: por un lado, estarían los comerciantes monopolistas de Lima, que pedían y exigían el cierre absoluto del Río de la Plata; por otro, los agentes del comercio extranjero, que solicitaban su apertura sin limitaciones, y por último, los vecinos de Buenos Aires, Santa Fe, Corrientes y Asunción, que reclamaban que el Río de la Plata y las zonas de influencia quedasen aisladas de las regiones mineras peruanas ¹¹

Pero en 1618 los vecinos del Río de la Plata obtuvieron una nueva «permisión», en la que en principio se pedía que no tuviesen limitaciones de tiempo ni cantidad; pero el rey la volvió a conceder durante tres años más. Se les concedió navegar sus frutos en uno o dos navíos, de pequeño porte a la ciudad de Sevilla cada año y volver con su retorno empleado en ropas y otras cosas necesarias; para poder ir bien pertrechados se reglamenta que sean buques de cien toneladas. El navío debía salir en noviembre y llegar en febrero; la vuelta la haría saliendo en junio para aprovechar el buen tiempo. Si de Perú quieren llevar mercancías en los barcos, estos productos debían pagar el cincuenta por ciento, además del almojarifazgo y averías, junto con los derechos de entrada y salida que deben pagar en Sevilla y Buenos Aires ¹². Se comienza a pensar en la posibilidad de fundar una aduana en Córdoba, pudiendo ver en un documento de 5 de mayo de 1618 estas palabras: «[...] para cobrar este cincuenta por ciento en la dicha ciudad de Córdoba será conveniente que se nombren personas de importancia y confianza, con salarios competentes por ser la tierra miserable y poco apetecible su habitación y que se les

10. Pérez-Mallaina, Pablo Emilio y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispano Americanos, Sevilla, 1987, p. 238,

11. Puiggros, Rodolfo, *Historia económica del Río de la Plata*, A. Peña Lillo Editor, Buenos Aires, 1946, p. 37.

12. Canabrava, *O comercio português ...*, pp. 76-78.

paguen en la caja real de Potosí.»¹³ La aduana en Córdoba se creará en 1622, destinada a impedir que las mercancías rioplatenses siguieran hacia el norte, pero el camino de los Porongos brindó una vía para poder eludirla¹⁴.

Desde la real cédula de 1602 hasta 1623, en que se fundara la aduana de Córdoba, el comercio del Río de la Plata se caracterizó por períodos de una acentuada intervención estatal en los negocios del puerto, y fases de gran florecimiento del comercio del contrabando.

El intervencionismo fue ejercido por Hernando Arias de Saavedra, siendo uno de los más fieles cumplidores de las reales cédulas. Durante su mandato se estableció un control del tráfico marítimo; limitó la marina mercante que hacía el comercio del estuario al mínimo indispensable, en ocho navíos de cincuenta a sesenta toneladas; los demás tuvieron que dejar de frecuentar las aguas del estuario. Como los navíos debían de ser propios, y los vecinos no disponían de dinero para ello, se estableció una fórmula de conciliación entre los términos de la regulación y la realidades económicas locales, haciendo que los vecinos fuesen socios de los navíos. Para prevenir que los funcionarios reales formaran parte del contrabando, revisó personalmente todos los barcos. Vigiló el movimiento de los pasajeros extranjeros, especialmente de los que iban a Perú y repatrió a algunos¹⁵.

El intervencionismo del gobernador le llevó a determinar la naturaleza del comercio de retorno, prohibir la importación de algunos productos como el azúcar, la miel o la cera, diciendo que era necesario evitar la concurrencia que éstos hacían a la producción nacional¹⁶. La represión del comercio ilegal se completó con el control de las relaciones comerciales entre Buenos Aires y la provincia de Tucumán, éstas continuaron tras el cese de Hernando Arias de Saavedra.

Con la llegada de Francisco de Alfaro, estas medidas se reforzaron, creándose una línea de aislamiento en torno al puerto: Córdoba sería final para todos los indios porteadores procedentes de las provincias de Tucumán, no podrían pasar de Santiago del Estero; Mendoza debía ser el punto terminal obligatorio para las personas procedentes de Chile, y Santa Fe para los provenientes de Paraguay; se prohibía desembarcar en el puerto a personas provenientes del exterior y el tránsito libre hacia Córdoba¹⁷.

13. AGI, Charcas, 1, R.15

14. Puiggros, *Historia económica del Río ...*, p. 48.

15. Canabrava, *O comercio português ...*, p. 91-100.

16. Zorraquín Becú, Ricardo, *Orígenes del comercio rioplatense, 1580-1620*, Buenos Aires, 1947, p. 22.

17. Canabrava, *O comercio português ...*, pp. 97-98.

Pero este comercio contrabandista se vio reforzado en el siglo XVII por el tráfico de esclavos negros, realizado por los portugueses. Hay que tener en cuenta que los asentistas controlaban el comercio, llegando a ser un monopolio luso.

En 1611, para combatir el contrabando se incorporó el comercio de esclavos en el sistema general del comercio con Indias, y las flotas y los galeones fueron circunscritos a los puertos habilitados para el comercio americano; pero los resultados fueron nefastos, pues el contrabando se incrementó. A Buenos Aires cada vez llegaban un número mayor de esclavos para ser llevados a Potosí. Se llegó incluso a prohibir la entrada de éstos legalmente por el puerto. Sin embargo, todo fue inútil y el comercio se reabrió, es más, fracasaron también los intentos de cerrar el comercio con el interior, pues Córdoba era un centro importante de comercio entre Tucumán y Buenos Aires. Otro objeto de contrabando fueron los cueros durante el primer cuarto del siglo XVII, llegándose incluso a reglamentarse en 1609 la matanza de ganado vacuno ¹⁸.

Como en otras muchas cuestiones, también en el asunto Buenos Aires la dinastía de los Austrias no pudo mantener una política coherente. Muchas eran las presiones que tenían que soportar los monarcas hispanos, y cada vez se mostraban más débiles en sus decisiones. A finales del siglo XVII, España parecía tocar fondo en todos los aspectos, y no se mostraba capaz de surtir los cada vez más voraces mercados indianos. Ya en el siglo XVIII, tras el fracaso de todos los medios articulados para someter al Río de la Plata a la disciplina de hierro del monopolio, Felipe V no tuvo más remedio que autorizar en 1721 el tráfico regular de navíos de registro entre la Península y el puerto de Buenos Aires ... fue un golpe de muerte al comercio limeño ¹⁹.

18. Canabrava, *O comercio portugaes ...*, pp. 91-110.

19. Zorraquín Becú, *Orígenes del comercio rioplatense ...*, p. 34. Puiggros, *Historia económica del Río ...*, p. 49.