

EL CONTRABANDO EN LA RUTA DEL RÍO DE LA PLATA A MEDIADOS DEL SIGLO XVIII

MARÍA JESÚS ARAZOLA CORVERA

Como es sabido, el comercio ilícito contribuyó de forma decisiva al despegue económico de la región del Plata en general, y de Buenos Aires en particular, siendo, paradójicamente, la política comercial de la Corona la que facilitó, si no provocó, el auge del contrabando y el fraude. Ciertamente, estas dos prácticas resultaron básicas en el desarrollo de la capital rioplatense, pues gracias a ellas se paliaron en parte las consecuencias de una marginación y una fiscalidad que no hacían sino entorpecer el desarrollo de la zona. Y es que a una demanda crónicamente insatisfecha se añadieron los impuestos y los innumerables trámites para el cobro de los derechos reales, lo que a la larga no hizo más que alentar el uso del procedimiento ilegal. Todo ello, además, en una región que, alejada como estaba de las rutas tradicionales y del control oficial de Lima, aparecía como el lugar idóneo para el desarrollo de tales prácticas, al combinarse tan favorable emplazamiento con la buena disposición de la población. En realidad, el comercio ilícito puso las bases de lo que sería el más importante centro de negocios del Atlántico Sur en la segunda mitad del XVIII, proporcionando experiencia a los mercaderes y creando las primeras fortunas.

Ante la situación de abandono en que se encontraba la pequeña población de Buenos Aires por parte de la capital peruana —de la que dependía directamente— a principios del siglo XVIII, no le quedó más remedio que buscarse un modo, cualquiera, de poder subsistir. Y es que la Corona, en su deseo de controlar la plata peruana, se limitó a establecer una única vía natural de contacto con América del Sur a través del istmo de Panamá. Por tanto, cuando surgió Buenos Aires en la costa atlántica no supo que hacer con ella, pues carecía de los atractivos y riqueza minera necesarios para integrarla en sus circuitos ordinarios, con lo que la relegó de tal forma que más parecía que ignorase su existencia.

El nuevo enclave, nacido como zona de poblamiento ante la posible expansión portuguesa en Brasil, quedó así abandonado a su suerte. Por todo ello se convirtió en un área privilegiada para los contrabandistas: alejada de todo control oficial, cercana a la frontera brasileña, fácilmente conectada con las minas altoperuanas, y situada además en una ruta poco frecuentada y más corta y apacible que las habituales, reunía todos los ingredientes necesarios para lograr que el comercio intérope se desarrollase sin tropiezos. Como contrapartida, los moradores de Buenos Aires tuvieron abastecimientos periódicos y a mejores precios que los mercados por Lima en sus escasos envíos al Plata. Para ello sólo tenían que consentir que su puerto fuera lugar de paso de los metales peruanos y de productos europeos. Realmente no era mucho a cambio de la seguridad que suponía. Si el rey no autorizaba el comercio y tampoco ponía coto a los abusos limeños (en las escasas ocasiones en que Lima se dignaba recordar la existencia del pequeño mercado bonaerense), no había por qué tener reparos en buscar otras soluciones a su urgente necesidad. Esto hizo que la sociedad rioplatense viera el contrabando como algo lícito a lo que se podía mostrar simpatía, truncándose de esa forma la tendencia natural de los habitantes de Buenos Aires de respeto a la legalidad y dándose, como consecuencia, una clara condescendencia con la corrupción generalizada.

Centrándonos ya en el tema de este trabajo, creemos que para una mejor comprensión del contrabando efectuado en la ruta del Plata, así como de sus métodos, es conveniente hacer en primer lugar, una distinción entre contrabando y fraude. Así, se entiende por contrabando la introducción o extracción de las mercancías, su comercio y su producción al margen de las leyes, mientras que el fraude significa la acción ilegal del engaño destinada a eludir o reducir el pago de impuestos, tasas, etc. Esta diferenciación es necesaria desde el momento en que existen, por una parte, sistemas para el contrabando de mercancías y, por otra, fraudes administrativos que se ven favorecidos por la corrupción, pero sin que los mismos sean contrabando.

De todas formas, aunque uno y otro sean diferentes, en la práctica suelen aparecer íntimamente entrelazados, pues su finalidad es la misma: lograr beneficios netos y libres de cargas. Así, tanto el fraude como el contrabando en el período que nos concierne fueron fruto de la abundante fiscalidad que rodeaba a los registros, en cuanto que obligó a la búsqueda de formas para reducirla. Para ello se recurrió al falseo de las partidas (fraude), a la ocultación del género (contrabando), o a la introducción subrepticia de carga, una vez realizados los trámites legales pertinentes en

1. GARCÍA, Juan Agustín: *La ciudad indiana (Buenos Aires desde 1600 hasta mitad del siglo XVIII)*. Buenos Aires, Claridad, 1943, pág. 185.

tierra para el embarque de la mercancía declarada (contrabando y fraude). Para esto último había que contar con los sobornos de los guardas, el capitán o el maestro, o sólo de éstos últimos si es que ya se hallaban en alta mar, añadiéndose en este último caso la necesidad de utilizar un barco pequeño para trasbordar al de registro la carga de contrabando.

El falseo de las partidas de registro fue una actividad que necesitó de la colaboración de los maestros, pero que se fue haciendo cada vez más difícil, al delimitarse cada vez más las responsabilidades y obligaciones de éstos. Consecuencia de ello fue el que frecuentemente se presentara la carga fuera del período en que estaba abierto el registro o en los puertos intermedios, con lo que se evitaba el control que suponían los trámites en Cádiz. Durante un tiempo esto se consideró una artimaña semilegal, ya que podía realizarse una nueva documentación previo pago de una multa, pero la abundancia de partidas fuera de registro llevó a su total prohibición. No obstante, esto no cambió la situación ya que frecuentemente se cargaban las nuevas partidas sin modificar el registro original. Esto se hace notorio en algunos viajes de vuelta de Buenos Aires en los que existen diferencias entre lo registrado en ese puerto y lo que llega a Cádiz, especialmente en el apartado de los caudales ².

Para la ocultación de los géneros los recursos utilizados fueron muy variados. Así, desde el momento en que se iniciaba la construcción de los navíos se preveía la posibilidad del contrabando, al dejar «senos secretos» para ocultar la carga. También se aprovechaba la visita en que se procedía a la medición y arqueo de los barcos para conseguir, mediante el soborno, que se declarara un menor tonelaje. Y a la hora de embarcar la carga no siempre se tenía que recurrir al fraude en las partidas de registro, ya que los comerciantes solían cumplir escrupulosamente todos los pasos administrativos fijados y pagar todos los impuestos, para más tarde hacer llegar a bordo del barco mercancía de contrabando que engrosaba visiblemente la carga original. Para esto se necesitaba, como ya se ha dicho, sobornar a los guardas del puerto, al capitán o al maestro, siendo lo más usual el que se intentara con los primeros, ya que al obtener los guardas el puesto en pública subasta llegaban a pagar por él tres o cuatro doblones, y a veces más, por lo que buscaban recuperar pronto el dinero invertido. Y no cabe duda de que lo recobraban con creces, al dejar entrar y salir mercancías de los barcos y no dudar en cambiar los despachos. Como último recurso se utilizaban pequeñas embarcaciones para transportar las mercancías a las naves de registro ya en alta mar o, inclu-

2. ARAZOLA CORVERA, María Jesús: *El comercio entre Cádiz y Buenos Aires bajo el sistema de los registros sueltos (1737-1757)*. Sevilla, Tesis Doctoral inédita, 1996, Cuadro 16 del Apéndice, págs. 516-529.

so, antes de salir del puerto camufladas entre los pertrechos de la marina³.

Finalmente, la ocultación de los géneros se vio también favorecida por el procedimiento que se estableció en el Real Proyecto de 1720 para recaudar los impuestos sobre la carga, toda vez que los mismos se pagarían no en razón del valor de las mercancías, sino del volumen, medido en palmos cúbicos, y a razón de cinco reales y medio por cada palmo. Con el derecho de palmeo se evitaba la incomodidad que suponía el tener que presentar abiertos todos los bultos para su valoración pero, en cambio, se eludía pagar más en función del mayor valor de las mercancías, ya que un fardo bien cerrado lo mismo podía contener sedas y brocados o encajes de Holanda que cuchillos y cerraduras. Es decir, la nueva medida de volumen no distinguía entre unos productos y otros, lo que favorecía el que pasasen mercancías de un valor incalculable, e incluso caudales, sin que las autoridades los registrasen (a no ser que se tuvieran noticias ciertas de irregularidades, pero eso pasaba pocas veces). Se podía entonces comprar a buen precio productos extranjeros prohibidos, empaquetarlos y enviarlos a Buenos Aires sin problemas.

En realidad el fraude empezaba con el mismo comerciante pues, a menudo actuaba como tapadera de mercaderes extranjeros quienes, al no poder traficar libremente desde Cádiz, pagaban comisiones a españoles para lograr negociar con América. De otra parte, el contrabando también se iniciaba desde el momento en que los comerciantes compraban géneros prohibidos, mejores y más baratos, para embarcarlos ilegalmente rumbo a las Indias.

Evidentemente, todo venía a constituir un perfecto engranaje, ya que tras el negociante venía el funcionario que con un soborno a tiempo permitía casi cualquier cosa. Junto a ellos estaban los oficiales de la Marina quienes al amparo de su uniforme transportaban dinero y metales por su cuenta y sin pago de fletes, pues por su carácter militar quedaban exentos de los mismos. El resultado era que la mayor parte de los oficiales que viajaban a las colonias se hallaban implicados en el tráfico ilícito, cobrando por su colaboración una comisión sobre el total que transportaban y que en el caso de Buenos Aires alcanzaba el 4%⁴.

3. Carta de Miguel de Miranda al Marqués de Torrenueva, 8 de julio de 1738. Archivo General de Indias de Sevilla (en adelante AGI), Indiferente General, 2.479.— GARCIA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano- Americanos, 1976, págs. 215-224.

4. Así queda reflejado en la carta que Tomás Pinto de Miguel envió a Madrid y en la que recogía parte del proceso seguido contra unos oficiales de Marina por fraude y contrabando. La fecha de dicha carta es del 27 de octubre de 1738. AGI, Indiferente General, 2.479, fols. 336v. y 337.

Muy pronto se hizo ostensible que el negocio daba para mucho, por lo que rápidamente se puso en marcha la picaresca gaditana. El resultado fue la creación de unas compañías, o bandas organizadas, que se dedicaban a aligerar el proceso haciéndose cargo de todos los trámites, llamémosles extraburocráticos. Así, el interesado en defraudar y pasar contrabando no tenía más que acudir a estas sociedades, quienes lo mismo daban apariencia legal a introducciones ilícitas procedentes de Indias y, por tanto, carentes de las correspondientes partidas de registro, que sacaban sin problemas las mercancías del puerto de Cádiz. Su precio era una parte razonable sobre el total.

Una de estas bandas era la conocida como «la cuadrilla de Picón» que estaba formada por diversos individuos relacionados con los puestos de la guardia de la Avería, los cabos de las puertas y los cabos de los barcos de Rentas, así como otros conectados con la guarda del muelle e, incluso, un fraile lego. Con un plantel semejante era poco probable el errar, pero una carta anónima los acusó dando sus nombres y oficios. El motivo de la delación no fue el ayudar a la justicia en su labor de hacer cumplir la ley, sino el pedir benevolencia para otros sujetos que habían sido acusados y detenidos por el mismo delito, con la particularidad de que eran casi todos militares ⁵. El encarcelamiento de unos y otros no duró mucho, ya que se produjo una amnistía —total en unos casos y parcial en otros— por el «alumbramiento de la reina de las Dos Sicilias», aunque también favoreció el indulto el que en muchos casos se hicieran fuertes y «desinteresadas» donaciones al rey para sufragar los gastos de la guerra ⁶. Los castigos que se aplicaron a los pocos que quedaron detenidos —sólo tres— fueron desde la prisión hasta el destierro (temporal o perpetuo), viéndose además estas penas engrosadas con una multa y la advertencia de ser renovadas en caso de no cumplirse lo primeramente dispuesto ⁷.

Ahora bien, el fraude y el contrabando que se realizaban en el puerto gaditano continuaban también una vez llegados los registros a Buenos Aires, siendo allí, si cabe, mucho mayores, ya que contaban con el beneplácito de todos, con la favorable constitución de las costas, llenas de recovecos y entresijos que favorecían el escondite de las mercancías, y con la cercanía de Sacramento.

5. Carta anónima dirigida a Francisco de Varas y Valdés, Madrid, 6 de mayo de 1738. En ella se le advertía del conocimiento que en Madrid se tenía de la existencia de una compañía de contrabandistas que actuaba en Cádiz. Ver también carta anónima y sin fecha dirigida al mismo en la que se acusaba a Picón y sus socios. AGI, Indiferente General, 2.479.

6. Relación de nombres dirigida al Presidente y los Jueces Asesores de la Casa de Contratación, Buen Retiro, 21 de diciembre de 1738. Incluye el anuncio de los indultados y las rebajas de pena. AGI, Indiferente General, 2.479, fols. 1.052, 1.111 y 1.121.

7. Carta-orden enviada a Tomás Pinto de Miguel, 8 de diciembre de 1738. AGI, Indiferente General, 2.479, fols. 573 a 574.

Había artículos que ni tan siquiera pasaban por Cádiz. La ruta directa que se había establecido entre el litoral cantábrico y Buenos Aires, con ocasionales paradas en Canarias, permitía que el hierro y los géneros que los vizcaínos traían de otros países entraran por Buenos Aires bajo la apariencia de presas efectuadas durante la travesía, con lo que quedaba soslayado el problema de la justificación legal⁸. Todo resultaba fácil gracias a la colaboración prestada por parte de los funcionarios y autoridades locales, pues era pública y notoria la tolerancia tanto del cabildo como de muchos de los gobernadores con respecto al fraude y al comercio ilícito. Es más, el cabildo de Buenos Aires tenía fama de rebelde al no acatar lo dispuesto para el comercio en la ciudad por considerarlo escaso para las necesidades imperantes. Lo cual era, por otra parte, explicable, ya que el concejo se hallaba formado por comerciantes acaudalados que, aprovechando que los puestos concejiles se vendían en pública almoneda, los compraban para dedicarse luego al tráfico libre en la ciudad y, sobre todo, para manejar el comercio ilegal, ya que representaban una significativa proporción dentro de la corporación municipal⁹.

Por otra parte, las costas cercanas a la ciudad de Buenos Aires se presentaban idóneas para la ejecución del contrabando. Una espesa arboleda junto al río ocultaba convenientemente el trasiego de los barcos acercándose a la orilla, no siendo visibles para la guardia hasta estar ya en el mismísimo puerto de la Boca del Riachuelo. La labor de vigilancia se veía mermada además por el frecuente entendimiento que se daba entre dueños de registro y guardas, lo que hacía que estos últimos se demorasen lo suficiente en ir a buscar a los oficiales reales como para que de los barcos se descargase lo que conviniera. De este modo el puerto del Riachuelo era el único en Buenos Aires que se usaba conjuntamente para el tráfico de contrabando y el comercio autorizado, quedando el de Luján y las Conchas para uso de otras actividades¹⁰.

En cuanto a Sacramento, sabemos que el tráfico allí era continuo puesto que a la colonia se acercaban barcos portugueses para efectuar transacciones los cuales, incluso antes de llegar a ella, descargaban parte de las mercancías en algunos puntos de la costa cercanos a la colonia. Estos barcos solían ser pequeños y de fácil manejo lo que unido a la bondad de la costa oriental del Plata posibilitaba que atracasen en las cercanías de Montevideo. Una vez en tierra, los portugueses efectuaban ope-

8. GONDRA, Roque: *Historia económica de la República Argentina*. Buenos Aires, Editorial Sudamericana, pág. 173.

9. CARRETÓN, Adolfo: *La municipalidad colonial desde su fundación hasta el gobierno de Lariz*. Buenos Aires, Municipalidad de Buenos Aires, 1933, pág. 167.— TORRE REVELLO, José: *Cronicas de Buenos Aires colonial*. Buenos Aires, Bajel, Colección Biblioteca Histórica, n.º III, 1943, pág. 7.

10. GANDÍA, Enrique de: *Historia de la Boca del Riachuelo*. Buenos Aires, Ateneo Popular de la Boca, 1939, págs. 65-66 y 71-74.

raciones de trueque con los habitantes de las estancias vecinas quienes cambiaban cuero, sebo y grasa por productos europeos. Por su parte, los moradores de la otra orilla, en la costa sur, acudían a esos parajes de la banda oriental en sus lanchas desde los intrincados recovecos existentes en la desembocadura del Paraná. Con buen viento el viaje era rápido y en caso de ser perseguidos contaban con el ocultamiento que les brindaba el litoral cercano a Buenos Aires, lo que les permitía ponerse a buen recaudo. Las mercancías traídas de este modo desde la actual costa uruguaya eran almacenadas en las haciendas de la zona bonaerense para iniciar más tarde su distribución en carretas y, a veces, a caballo por Buenos Aires y las provincias del interior, llegando hasta el Alto Perú. El transporte se realizaba de noche o cuando arreciaba el mal tiempo y se iban efectuando paradas en las estancias del camino para ocultar la carga bajo productos de las mismas. Cuando por su gran volumen resultaba llamativo el traslado se realizaban acuerdos con las autoridades competentes, lo que facilitaba enormemente el paso de las carretas¹¹. La cosa era tan sumamente sencilla y entrañaba tan pocos riesgos que se llegó a la formación de pequeñas compañías dedicadas al tráfico ilícito con la colonia de Sacramento. Una de esas compañías fue la integrada por Antonio Terán, Juan Antonio Ruiz de Sanjusto y Francisco Siocasta, «todos con tienda en la calle Santo Domingo de Buenos Aires». Diariamente las dos lanchas propiedad de estos individuos, con una tripulación de diecinueve personas, se dirigían al caer la noche hacia Sacramento cargadas de víveres, para volver con más de seiscientos fardos que desembarcaban en los márgenes del Paraná cercanos a la capital del Plata, siendo ayudados entonces por varios sujetos a las órdenes de «un "Don Mateo de Tal", natural de la Montaña [Santander] y también interesado, que es el Guarda Mayor»¹².

Ciertamente, la participación de los funcionarios no resultaba algo inusual ni tampoco era difícil de conseguir, por lo que el ocultar esta colaboración se hacía complicado dado el elevado número de personas conocedoras de los movimientos contrabandistas. No obstante, la sociedad bonaerense se mostraba permisiva ante las ventajas que le reportaba este comercio, por lo que se explica lo habitual de estas prácticas y que las conexiones alcanzasen a importantes miembros de la comunidad. De hecho, cuando se daba el raro caso de que una de estas compañías o bandas era detenida, se ponía una especial atención en requisar los documentos y papeles de todos los implicados para someterlos a un minucioso examen.

11. VILLALOBOS RIVEAUX, Sergio: *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile* (2.ª edición). Buenos Aires, EUDEBA, 1971, págs. 21-22.

12. Real orden del 18 de octubre de 1745 para ejecutar la detención de una compañía establecida para el tráfico ilícito con Sacramento. Archivo General de la Nación de Buenos Aires (en adelante AGN), 9.24.10.10.

Sólo así se podía establecer hasta dónde llegaba la red y cuál era el verdadero trasfondo, siendo además los detenidos obligados a declarar haciendo uso de «todos los vigorosos métodos de la justicia»¹³.

El contrabando, sin embargo, no era exclusivo de la zona del Plata ni de los porteños, pues el comercio de géneros prohibidos era algo corriente en toda América en mayor o menor escala y estaba casi siempre en manos de los grandes comerciantes. En el caso del virreinato del Perú, el fraude comenzaba una vez que los almacenistas limeños se repartían el control de las mercancías europeas que llegaban a su poder procedentes tanto del comercio autorizado como del prohibido, quedando así cada uno de ellos como monopolizador del tráfico de uno o varios artículos. Estos géneros eran almacenados y acumulados para crear escasez y aumentar así su valor. En caso de proceder de negocios ilegales, y por tanto adquiridos a muy bajo precio, había que legitimarlos por lo que se acudía a cierta estratagema que permitía regularizar su posesión y obtener ganancias con su venta. Consistía esta argucia en pagar a un esclavo o persona de baja condición social para que se dejase detener bajo la acusación de poseer de contrabando las mercancías que se pretendía «blanquear». Tras el arresto de ese individuo el lote requisado salía a remate público por lo que el comerciante interesado, y verdadero dueño del mismo, lo adquiría de forma totalmente legal manteniendo aún un amplio margen de beneficios a pesar de la recompra¹⁴.

El refinamiento era tal que se llegaba a sacar utilidad de la propia moneda. Al trabajar las cecas muy aprisa, raramente se repasaban las piezas de uso común (medios reales, tomines y tostones), por lo que a menudo tenían variaciones por encima o por debajo del peso establecido. Los avispados limeños las pesaban una a una y separaban las de mayor peso de las otras. Aquellas que no alcanzaban la densidad marcada por la ley se hacían circular, sin que este defecto importase al llegar a la península, pues allí el valor lo marcaba la moneda en sí y no su composición, pero las que la superaban eran vendidas a extranjeros quienes las compraban para fundirlas. Con esta operación los comerciantes de la capital del virreinato peruano lograban un beneficio entre el 12 y el 15%¹⁵. No contentos con esto, hacían llegar hasta Buenos Aires, reconociendo a su pesar el tráfico del puerto, las monedas «flacas» de menor peso para que circularan bajo su valor visible, pero también los pesos dobles¹⁶. Los lla-

13. *Ibidem*.

14. Carta-representación de los comerciantes de Buenos Aires al gobernador de la ciudad, Buenos Aires, 16 de septiembre de 1749. AGN, 9.43.2.4, fol. 18v.

15. *Ibidem*, fols. 27 y 27v.

16. El peso doble era de plata y con un peso de 15 adarmes (26,995 gramos) y por tanto mayor que el llamado «corriente». Fue conocido también como «peso fuerte», aunque esta era la denominación de cuenta, y como «peso nacional» o «peso americano», pues se acuñaba en las cecas americanas y se contraponía así al acuñado en la península que era llamado «de España» o

mados pesos dobles eran vendidos con un 15% de aumento sobre su valor real a aquellos que enviaban caudales a España, puesto que, al valer más las monedas acuñadas en América que las confeccionadas en la península, en el comercio exterior se utilizaban los llamados pesos nacionales o americanos. Lograban así importantes beneficios a costa de los comerciantes de Buenos Aires, por lo que no es de extrañar que éstos intentasen lo mismo y que se defendiesen de los poderosos limeños acusándolos de contrabandistas ¹⁷.

De todas formas, Buenos Aires no sólo era un lugar en el que se efectuaban compras ilegales de mercancías procedentes tanto de Sacramento como de los registros llegados al puerto, sino también constituía un punto de partida para el contrabando interior. Con la Aduana Seca de Córdoba se intentó atajar en lo posible esta introducción ilícita en el territorio, pero todo fue inútil, pues pronto se buscaron rutas alternativas que evitasen este paso. Así, el llamado «camino de Porongos» fue utilizado con frecuencia para pasar desde el camino de Santa Fe al de Tucumán sin tocar en Córdoba ¹⁸. Se contaba además con la facilidad que brindaban las vías fluviales, lo que posibilitó que la costa del Paraná hasta Santa Fe tuviera en todos sus puntos accesibles otros tantos puertos nocturnos para el movimiento clandestino de mercancías ¹⁹.

Realmente, en el puerto bonaerense parecía que todos se dedicaban al contrabando, pues eran muchos los que lo practicaban sin menoscabo de sus otras actividades legales. En las escasas ocasiones en que se apresaba mercancía ilegal se procedía a detener a su poseedor y a sacar el género incautado a pública subasta, lo que podía favorecer a aquellos que quisieran «blanquear» sus artículos para legalizar su adquisición, pero también a los que buscaban buenos productos a buen precio. Del dinero obtenido tras la almoneda se descontaba el total de los gastos ocasionados por los trámites judiciales, así como los derechos correspondientes al rey por la introducción de mercancías, y el sobrante pasaba a la Real Hacienda en concepto de multa ²⁰.

«provincial». El valor del peso doble era de 8 reales de plata. Ver Burzio, Humberto F.: «El peso de plata hispanoamericano» en *Revista Historia*, año III, n.º 2 (Buenos Aires, abril-junio, 1958), págs. 41 y 43-44; *op. cit.*, vol. II págs. 170-201.— Bernal, *op. cit.*, págs. 319-321.

17. Carta-representación de los comerciantes de Buenos Aires al gobernador, 16 de setiembre de 1749, cit.

18. PUIGGRÓS, Rodolfo: *Historia económica del Río de la Plata*. Buenos Aires, Futuro, 1945, pág. 35.— Molina, Raúl Alejandro: «Una historia desconocida sobre los navíos de registro arribados a Buenos Aires en el XVII» en *Revista Historia*, n.º 16 (Buenos Aires, 1959), pág. 17.

19. LAVARDEN, José manuel de: *Nuevo aspecto del comercio del Río de la Plata (Prologado por Enrique Wedovoy)*. Buenos Aires, Raigal, 1955, pág. 127.

20. Los trámites seguidos una vez realizado un decomiso aparecen cada vez que en los documentos se recoge alguno. Valgan de ejemplos los siguientes: apresamiento de un paquebote inglés en Buenos Aires en el año 1743; auto de un decomiso realizado a un portugués en Buenos Aires en el año 1743. AGI, Buenos Aires, 573 y 518-B respectivamente.— Y varios autos de contrabando (1720-1752). AGN, 9.11.1.5.

Pero para llegar a realizar un decomiso había que tener pruebas seguras o, al menos, muy fundadas sospechas. Normalmente se sucedían diversas denuncias que llevaban a la detención de uno o más individuos y al decomiso de la mercancía, pero también podía darse el caso de que fueran los guardas o los oficiales reales quienes descubriesen fardos escondidos o detuviesen en flagrante delito a los contrabandistas. Cuando esto sucedía, ocurría también que estos funcionarios actuaban con relativa incompetencia, ya que o no registraban a los supuestos infractores o requisaban sólo la carga, dejando ir al sujeto, o no efectuaban en el acto la valoración del cargamento. Estas actuaciones, fruto seguramente de un entendimiento con el apresado y no de la negligencia, posibilitaban que parte de la mercancía, si no toda, volviese al mercado negro y que los culpables permanecieran en la sombra. No obstante, la ley disponía claramente los pasos a seguir cuando el decomiso se efectuase en las afueras de Buenos Aires, pues se debía tomar declaración a todos los testigos, realizar una tasación de los géneros para posteriormente conducirlos a la Contaduría, y llevar a los arrestados ante la justicia. Pero parece evidente que estos preceptos se ignoraban total o parcialmente cuando llegaba el momento de la detención ²¹.

Sin embargo, y a pesar de la tolerancia reinante, había casos en los que los culpables eran detenidos y procesados. Así, en 1743, José Antonio Orive (su verdadero apellido era de Sosa, y con él se le nombró en el proceso, pero se le conocía por Orive, sinónimo de platero, por ser esta su profesión), portugués vecindado en Buenos Aires, fue denunciado por uno de sus esclavos como contrabandista por lo que se dio a la fuga. En su casa se requisaron mercancías extranjeras de las más diferentes calidades y procedencias cuyo valor, tras la subasta pública, fue estimado en 6.510 pesos, de los que 3.127 se destinaron al pago del proceso. Una vez detenido el acusado, tras entregarse de forma voluntaria, trató de convencer a los jueces de la existencia de un error, aunque no le sirvió de nada. Fue condenado a dos años de trabajos forzados en el fuerte de Montevideo y al destierro perpetuo de Buenos Aires. El esclavo delator recibió su libertad ²².

En la misma situación que el anterior se encontró en 1748 Juan Benito González, quien tras ser denunciado ante el gobernador de Buenos Aires José de Andonaegui sufrió el embargo de todos sus bienes y capitales. Se registró su vivienda encontrándose diferentes géneros prohibidos y plata sellada sin declarar que, tras la subasta, produjeron 1.153 pesos y

21. Omisiones más frecuentes realizadas en los decomisos que aparecen en reales cédulas, reales provisiones y reales decretos (1752-1757). AGN, 9.24.7.11.— Normas a seguir tras la realización de un decomiso en real decreto, San Lorenzo, 11 de noviembre de 1748. AGN, 9.24.7.10, fol. 148.

22. Auto de un decomiso, Buenos Aires, diciembre de 1743. AGI, Buenos Aires, 318-B.

17 maravedíes²³. Tanto en este caso como en el de José Antonio Orive suponemos que la cantidad lograda en la almoneda era inferior al valor real de la mercancía, dado que el propio mecanismo de las subastas hace que se parta de una cantidad moderada para ir logrando, mediante las pujas, la mejor postura. Las subastas públicas fueron además, como ya se ha señalado, el vehículo usado para lograr a precios muy favorables excelentes productos.

Los dos procesos recogidos responden a un mismo modelo: delito de contrabando y acusación mediante denuncia. Ambos resultaron ser ciertos, hallándose sin dificultad los artículos buscados, pero hubo una gran diferencia en las condenas por la distinta procedencia de los inculcados. Orive (o de Sosa), era un artesano extranjero afincado en Buenos Aires que resultó tener contactos con Sacramento y realizar contrabando. González, sin embargo, era un comerciante de Buenos Aires que, a pesar de cometer la misma falta, no sufrió, ni por asomo, una condena parecida, pues este individuo continuó viviendo y trabajando en la ciudad, llegando incluso a formar parte del concejo, el órgano rector de la misma.

Este caso es, pues, un claro exponente de la tolerancia con que la sociedad porteña juzgaba el tráfico ilegal efectuado por algunos de sus miembros. El cabildo regía la ciudad y controlaba tanto la economía como la política y la sociedad de Buenos Aires, por lo que directa o indirectamente intervenía en todos los aspectos de la vida bonaerense. Y sería en esta institución, imprescindible para la vida de la ciudad y sólo accesible a los más poderosos, dado el sistema de venta de cargos públicos, en la que entraría como miembro de pleno derecho Juan Benito González en 1751, tan sólo tres años después de cometer su delito. Este hecho nos parece suficiente para deducir que su caso fue sobreseído y que González no sufrió menoscabo en su credibilidad, buen nombre y fortuna, pues ejerció como regidor desde agosto de 1751 hasta enero de 1755, junto a su pariente Domingo González. Es más, llegó también a ser alcalde ordinario en 1756 en compañía de Marcos José de Riglos primero y de Manuel Antonio Warnes más tarde ²⁴. Con ello se hace patente su vinculación al grupo dirigente y el poder de éste para solucionar aquellas escasas situaciones en las que sus miembros o allegados se vieron involucrados.

23. Real decreto, San Lorenzo, 4 de noviembre de 1748. AGN, 9.24.7.10, fols. 149 y 149v.

24. Actas del cabildo de Buenos Aires del 20 de febrero de 1750 al 24 de marzo de 1752, del 10 de marzo de 1752 al 28 de febrero de 1753, del 25 de marzo de 1753 al 26 de enero de 1755 y del 8 de marzo de 1755 al 24 de diciembre de 1756. AGN, 9.27.8.10, 9.27.8.11 y 9.27.8.12.

El no seguir más allá el desenvolvimiento de la carrera de González en el Cabildo es por superar cronológicamente nuestro estudio.
Real cédula impresa, Madrid, 31 de diciembre de 1720. AGI, Consulados, 33.

Y mientras tanto, ¿cuál era la actuación de la Corona? Evidentemente, el tráfico ilegal de mercancías, en uno u otro sentido del Atlántico, suponía graves pérdidas al erario, tanto por el fraude realizado en el pago de impuestos como por la extracción de beneficios efectuada por terceros países. Por ello las medidas legales encaminadas a atajar esta situación eran muy severas, llegándose a la pena de muerte y confiscación de los bienes en aquellos casos en que se probase la más mínima sospecha de estar llevando a cabo un tráfico no autorizado ²⁵. Se dieron también otras disposiciones, todas ellas encaminadas a desbaratar la red del comercio ilegal.

Entre las resoluciones adoptadas se hallaba la decisión de evitar en lo posible el asentamiento de mercaderes extranjeros en el área del Plata pues, aun antes de la creación de la Colonia del Sacramento, los portugueses se habían ido instalando de forma creciente en la zona. Su presencia allí significaba una puerta abierta a la ilegalidad desde el momento en que no estaba autorizada la actuación de comerciantes de otros países en los puertos españoles. Aún así, se tuvieron que dictar órdenes específicas que establecieran con toda claridad su expulsión. Pero esto no preocupó a nadie, puesto que siguieron viviendo y traficando con total impunidad, lo que producía las iras de los comerciantes españoles, no tanto por la situación ilegal de los lusos como por la gran competencia que les hacían. Esta situación condujo a la publicación de nuevas reales cédulas ordenando la expulsión de los intrusos, aunque no parece que se cumplieran con todo rigor, dadas las quejas de los mercaderes bonaerenses a mediados del siglo XVIII²⁶.

Evidentemente, el establecimiento de leyes restrictivas y de penas no era suficiente para acabar con el comercio intérlope, pues la raíz del mismo se hallaba dentro del sistema económico español. Hacía falta, por tanto, un cambio en los planteamientos y una reestructuración total para hacer efectivo el saneamiento. Al menos esto era lo que creía Tomás Pinto de Miguel cuando envió al rey un memorial sobre el contrabando, sus causas y soluciones. Exponía Pinto que mientras existiese el comercio con América no bastarían las leyes para impedir el fraude, siendo su causa principal la necesidad que España tenía de terceros países para el abastecimiento de los mercados ultramarinos, lo que además producía la salida del dinero rumbo al extranjero. Ante esta descarada extracción, basada en el estado de necesidad, no existía más solución que el rigor de las leyes, cosa harto inútil en las circunstancias en que se hallaba el comercio entre España y sus colonias, pues, como apuntaba Pinto, «el remedio de este

25. Real cédula impresa, Madrid, 31 de diciembre de 1720. AGI, Consulados, 33.

26. Real cédula del 7 de enero de 1641 tomada de Gondra, *op. cit.*, pág. 164. Representación de los mercaderes de Buenos Aires al gobernador de la ciudad, 19 de junio de 1749. AGN, 9.39.7.3, expediente n° 7 (tribunales).

abuso tan arraigado y envejecido en esta ciudad [Cádiz], que trae su origen del que en ella tuvo el comercio de Indias, es imposible naturalmente porque o ha de cesar éste o ha de continuar la extracción». Se aprecia claramente el tono pesimista del informe, al tiempo que de él se infiere la necesidad de un cambio pues, de seguirse la línea establecida, la economía estaba abocada al fracaso. No quedaba más solución que establecer un plan de reajuste que fuese capaz de reactivar el tráfico mercantil, y para ello había que empezar por la limitación de las importaciones de géneros foráneos, ya que muchos, al no poder pagarse, quedaban almacenados en el puerto gaditano, constituyendo una primera tentación para el contrabando. Una vez conseguido esto, habría que buscar la fórmula para que fuera la propia España quien produjese todo lo que demandaba América, ya que así se alcanzarían dos objetivos: desarrollar el país a través de la industria, y abastecer las colonias americanas con unas pérdidas menores. Pero Pinto, que era una persona realista, sabía que tales propósitos no se podían llevar a cabo en el estado de cosas en que se hallaba la nación. Propuso por ello una solución intermedia que, en realidad, suponía la ruptura en gran parte del monopolio. Según él, dado que muchos países traficaban con América y evitarlo era poco menos que imposible, sólo cabía que cada una de las naciones que participaban de dicho comercio pagase una tasa por realizarlo, que muy bien podría ser del uno y medio por ciento del total de sus beneficios, cantidad que pagarían gustosamente, según Pinto, dadas las ganancias y facilidades que les supondría el actuar dentro del marco de la legalidad²⁷.

La tesis propuesta no tenía nada de disparatada sino que, al contrario, parecía muy racional. Su único defecto era la discordancia que planteaba respecto a la política económica seguida hasta el momento, ya que, de adoptarla, el supuesto control que aseguraba el monopolio quedaría oficialmente reducido —aunque oficiosamente ya lo estaba— a poco menos que nada.

De hecho se siguieron buscando soluciones en el aumento de las restricciones y de las penas. Se procuró que cada paso administrativo fuese vigilado al máximo y que todo aquel que tuviese alguna responsabilidad, por su cargo u oficio, fuera el primero en sufrir el castigo. Todo esto era luchar inútilmente contra la situación imperante, pues la única forma de anular el contrabando era cambiando el sistema comercial español. La oportunidad la brindó la libertad de comercio, puesto que ésta dio una mayor flexibilidad en la elección de los puertos de salida y llegada, tanto en España como en América, lo que motivó que se comerciara con más comodidad. Ello coincidió además con un momento en que la industria

27. Memorial de Tomás Pinto de Miguel dirigido al rey, Cádiz, 24 de noviembre de 1738. AGI, Indiferente General, 2.479, fols. 392v. a 401.

española parecía salir de su letargo y cuando se pretendía impulsar la producción americana. Fue así como se restó campo a las actividades extranjeras en las colonias, contribuyendo a ello también las autoridades dadas a mercaderes de otras naciones para negociar en España. La consecuencia fue que el tráfico se enriqueció y fortaleció, quedando el contrabando de tal forma arrinconado que pasó a ser algo ocasional ²⁸.

Con el inicio de los primeros conflictos independentistas y durante todo el proceso de emancipación, el comercio interlope volvería a tomar carta de naturaleza para pasar, una vez culminada la independencia, a convertirse en comercio legal, al poder ya todas las potencias negociar libremente con países igualmente libres.

28. GARCÍA-BAQUERO, Antonio: *Comercio colonial y guerras revolucionarias*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1972, págs. 212-213.