

La complicidad de los funcionarios reales en el contrabando de esclavos en el puerto de Buenos Aires, durante el siglo XVII.

Liliana Crespi

Jefa del Departamento Documentos Escritos del Archivo General de la Nación de Argentina.

Buenos Aires, cuya ciudad puerto fue asiento de los Gobernadores del Río de la Plata desde 1617, estuvo inhabilitada para comerciar desde el dictado de la Real Cédula de 1595. La Corona mantuvo esta política prácticamente durante todo el siglo XVII.

Las esporádicas licencias reales no fueron suficientes para mantener abastecida la ciudad y respaldar el crecimiento poblacional de la misma. Sin embargo, Buenos Aires mantuvo un vínculo comercial constante con las colonias portuguesas de Brasil y Africa. Las mercaderías y esclavos ingresaban al puerto y de allí eran distribuidas por diferentes rutas continentales llegando hasta Chile y el Alto Perú.

El contrabando fue el que facilitó y mantuvo esta situación. Los controles reales, aunque rígidos, resultaron insuficientes para combatirlo.

En el caso específico del tráfico de esclavos, principalmente derivado hacia el Alto Perú, el comercio ilegal fue la única forma de llevarlo a cabo, dado que la Corona prohibió sistemáticamente este comercio para Buenos Aires, a través de Reales Cédulas dictadas a lo largo del siglo. Pero si el contrabando de mercaderías era difícil de ocultar, lo era más aún el de hombres. Sin la complicidad de los funcionarios reales éste no hubiera sido posible.

La mayoría de los Gobernadores y Funcionarios del Río de la Plata estuvo acusado, o al menos sospechado, de connivencia con los traficantes. Las arribadas forzosas de navíos, los comisos y las almonedas estuvieron viciados de ilegalidad con la anuencia de Oficiales y Jueces reales. La Real Hacienda sufría cuantiosas pérdidas pues este comercio ilegal de esclavos producía una importante extracción de plata sin quintar. Como contrapartida, la Caja de Buenos Aires incorporaba año a año considerables sumas en concepto de derechos por los esclavos comisados.

Este trabajo pretende abordar la participación de los funcionarios reales del Río de la Plata en el tráfico ilícito de negros. Se utilizaron fuentes manuscritas conservadas en el Archivo General de la Nación, referidas a Juicios de Residencias a Gobernadores, Causas criminales por contrabando sustentadas contra funcionarios reales, Cuentas y Acuerdos de la Real Hacienda, expedientes de registros de navíos y Libros de Reales Cédulas y Ordenes. Los escritos de historiadores como Molina, Saguier, Gelman y Moutoukias, que anteriormente han abordado el caso del contrabando en Buenos Aires, han sido una guía inapreciable en la concreción de esta ponencia.

Buenos Aires. Un puerto cerrado a la trata.

Buenos Aires, cuyo puerto sobre el Río de la Plata tenía salida hacia el océano Atlántico se encontraba al margen de ese circuito comercial español que privilegiaba la ruta Antillas – Pacífico. Desde el dictado de la Real Cédula de 1595 estuvo imposibilitada de comerciar,

debiéndose atener para su subsistencia a la esporádica llegada de efectos procedentes de Lima, la capital del Virreinato al que pertenecía. La instauración de un sistema de navíos de registro anual a cargo del aprovisionamiento de los efectos imprescindibles para la supervivencia de la región no hizo más que abrir en forma oficial la posibilidad de ejercer el comercio fuera de la línea trazada por los navíos de flota. Si se podían introducir mercaderías a menor costo y riesgo desde el puerto de Buenos Aires hacia las regiones interiores, por qué no esclavos? Más aún si se tiene en cuenta que desde allí partía una ruta que finalizando en el puerto de Valparaíso, en Chile, constituía la única ruta transcontinental del momento.

Trataremos entonces el caso de las arribadas de navíos negreros al Río de la Plata durante los últimos años del siglo XVI hasta 1640, año de corte en el tráfico, no sólo en la región estudiada sino en el resto la América española, a partir de la separación de las coronas de España y Portugal. Como este estudio está referido específicamente al comercio ilícito no se han contemplado las cifras de esclavos ingresados a partir de los Contratos de asiento que la corona firmó con tratantes extranjeros durante este período. De todas formas, por su calidad de puerto inhabilitado, Buenos Aires no recibió sino esporádicos envíos de esclavos de asiento. Más bien se instalaron en ella Factores de los asentistas para vigilar y tratar de comisar los negros in-gresados a partir de arribadas maliciosas.

Las arribadas de negros y la actuación de los funcionarios reales.

Durante el período estudiado los esclavos constituían, por su alto costo, la principal importación del Río de la Plata. Según Assadourian, la trata redituaba en 100 % de ganancia sobre el capital invertido en Angola y un 200 % si eran vendidos en Potosí. ¿Qué se exportaba a cambio? Harinas de Córdoba, sebo y cueros de la campaña bonaerense. La desproporción evidente entre ambas transacciones era cubierta por plata que, en forma de barras o piñas sin quintar, era extraída ilícitamente para solventar la trata.

La población de Buenos Aires, escasa por cierto, no estaba en condiciones económicas de absorber la mano de obra esclava que llegaba a sus costas. Sustentada en una economía natural que producía lo necesario para subsistir y que no disponía de moneda, sólo podía cumplir el papel de punto de desembarco y de negociación de mercaderes extranjeros o de otras ciudades más ricas del Virreinato. Existía sí una elite comercial que organizaba el arribo y venta de negros, a la vez que ascendía rápidamente en su posición social y política de la ciudad.¹

La demanda de esclavos era importante en otras regiones del Virreinato, sobre todo en las zonas mineras del Alto Perú donde desde fines del siglo XVI la población nativa afectada a las minas disminuía, a la vez que dejaba incultas las zonas agrarias periféricas.

Si la alejada posición geográfica de Buenos Aires favorecía la llegada del contrabando, no es menos cierto que en esto ayudó la cercanía con el Brasil. Los portugueses, que contaban además con factorías negreras en la costa occidental de Africa encontraron que este puerto constituía el lugar ideal donde llevar sus excedentes de tráfico, lo que más tarde prácticamente les permitió controlar el aprovisionamiento de esclavos en los territorios al sur de Lima.

Durante la primera mitad del siglo XVII fueron los navíos portugueses los que arribaron mayoritariamente a las costas rioplatenses. Las otras potencias europeas donde se dio una expansión ultramarina de compañías negreras comienzan recién a aparecer durante la segunda mitad del siglo. Especialmente Holanda, que a sus posesiones arrebatadas a Portugal del Norte del Brasil le sumó Angola en 1641.

Pero ocupándonos del tema central de esta ponencia debemos decir que si la arribada de navíos de contrabando de esclavos fue uno de los factores principales de la consolidación de la ruta Buenos Aires - Potosí, el otro factor necesario fue sin duda la presencia de funcionarios dispuestos a beneficiarse con el tráfico. Resulta obvio que sin la anuencia oficial no hubiera sido posible, año tras año, burlar Reales Cédulas, Ordenanzas, Visitadores de la Real Hacienda y Jueces de residencia.

La red formada por capitanes de buques, tratantes de tierra y oficiales reales fue tan compacta que sostuvo durante décadas un sistema de comercio ilícito que ellos mismos determinaron, con mucha ironía por cierto, “el contrabando ejemplar”.²

Hablamos anteriormente sobre las prohibiciones de comercio que pesaban sobre el puerto de Buenos Aires. Prohibiciones que, si bien atemperadas a veces por alguna licencia real, resultaban estrictas en lo referido al tráfico de esclavos.

En el Cuadro 1 se puede visualizar un panorama aproximado de las arribadas de buques con carga de negros al puerto entre 1587 y 1640. Nótese que se han dividido los ingresos de acuerdo con las autoridades gobernantes para así facilitar el análisis de este tema.

Cuadro 1. Los primeros Gobernadores, el arribo de piezas y su promedio anual. (1587-1640)

AÑO	GOBERNADOR	PIEZAS ARRIBADAS	PROMEDIO ANUAL
1587	Martínez de Irala	60	15,2
1588		3	
1589		7	
1591		6	
1593	Fernando de Zárate	334	162,6
		65	
		89	

1596	Ramírez de Velazco	30		
1597		30		30,0
1602	Hernandarias	220		
			40	
		607		
		408		
		15		215,0
1609	Marín de Negrón		100	
1610		117		
1611		183		
1612		512		
1613		957		
			786	442,5
1615	Hernandarias	974		
1616		10		492,0
1619	Diego de Góngora (1° Gob. del Río de la Plata)	486		
1620			587	
1621		1880		
1622		647		
1623		1335		987,0
1624	Céspedes del Castillo	122		
1625		50		
1626		160		
1627		132		
1628		13		
1629		98		
1630		178		
1631		337		136,2
1632	Estéban de Dávila	99		
1633		232		
1634		58		
1635		196		
1636		177		
1637			179	
1638			180	160,1
1639	De la Cueva y Benavídez	543		323

Fuentes: AGN. División Colonia. Registro de navíos. Escribanías antiguas. Libro de Razón de esclavos ingresados. Libro de Tesorería (1586-1606)

Durante esta centuria de las prohibiciones la mayoría de los funcionarios de la Corona participaba en la introducción ilegal de esclavos. Desde Alguaciles de Mar hasta Gobernadores, todos resultaron beneficiados económicamente con el contrabando sea formando parte de él o denunciándolo.

Hacia finales del siglo XVII, y según el Cuadro que antecede se produce un aumento paulatino en las arribadas ilegales al puerto de Buenos Aires. Durante el Gobierno de Fernando de Zárate (1593-1595) se producen las primeras llegadas significativas: Casi 500 piezas en una ciudad que contaba con apenas unos cientos de habitantes. La mitad de ellos llegaron en una carabela de aviso con licencias del Marqués de Cañete, pero este fue uno de los pocos casos de desembarcos numerosos que contaron con un permiso real. Prácticamente el resto de las arribadas mencionadas en el Cuadro corresponden al comercio ilegal.

El mismo Gobernador Zárate envió durante su gobierno un navío a Angola que a su regreso fue comisado y rematada su carga en almoneda pública. Pero los vecinos, temerosos de las represalias, no presentaron postura y el mismo Zárate los compró a precios irrisorios.³

Su Teniente de Gobernador, Alonso Díaz Ortiz, introducía negros y mercaderías sin ningún tipo de reparos. Las denuncias que ante la Real Audiencia hizo de esto el Contador Hernando de Vargas no tuvieron eco ya que el Gobernador estaba emparentado con Juan Ortiz de Zárate, Justicia Mayor de Charcas.

En 1594, el Capitán Alonso de Vera y Aragón fue nombrado Contador de la Real Hacienda en Buenos Aires atento que “se va entablado la contratación de este puerto con los estados del Brasil y Angola de donde han venido y vienen algunos navíos a desembarcar...”

⁴ Quien fuera encargado por la Real Hacienda para controlar el arribo de barcos aparece en varias oportunidades durante su gestión adquiriendo alrededor de 50 esclavos procedentes de cargamentos comisados al mismo Gobernador de Río de Janeiro, Salvador Correa de Sá.

Con respecto a éste último, podemos decir que ponía al servicio de su comercio personal los navíos de la Corona. Tomando como excusa la presencia de piratas holandeses en la zona enviaba navíos de aviso al Río de la Plata en los que cargaba negros y otras mercaderías para introducir allí.

Si bien hacia finales del siglo XVI las maniobras de contrabando fueron esporádicas, no fueron sino el preludio de la gran cantidad de arribadas que se hicieron presentes durante las siguientes décadas.

Los escándalos que éstas significaron para la ciudad aún eran tolerados por las autoridades metropolitanas, mientras que los comerciantes limeños veían con asombro como un puerto alejado de los centros de poder político y económico del Virreinato comenzaba a representar una amenaza a sus intereses.

Las haciendas del Tucumán comenzaban a usar esclavos en sus labores. En el Alto Perú, la mita impuesta por el Virrey Toledo acaparaba la mano de obra nativa y si a esto se suma la Cédula dada por Felipe II prohibiendo el empleo de indios en plantaciones y viñedos, resulta obvio que el uso de mano de obra esclava se fuera incrementando. Hacia mediados del siglo XVII, cuando el Procurador de Lima, José de los Ríos, informa al Rey que la falta de esclavos amenaza con la ruina total del reino, en los viñedos de Pisco e Ica ya trabajaban alrededor de 30.000 negros.⁵

La ruta oficial Cartagena - El Callao resultaba onerosa tanto para el comercio de negros como de efectos. Esto supo explicarlo muy bien el Gobernador Juan Ramírez de Velazco cuando en carta dirigida al Rey fechada en 1596 sugiere se traigan negros para las labores de las recién descubiertas minas de plata de La Rioja y para las estancias circundantes. Aprovecha la oportunidad y solicita una licencia personal para traer 1000 esclavos de Guinea al precio de 30 ducados cada uno. Ofrece que la suma total fuera compensada en parte con sus salarios.⁶

Además, recordaba la conveniencia de mantener abierto el puerto para el ingreso de efectos y alimentos puesto que los llegados del norte duplicaban su precio al bajar a Buenos Aires. Esta petición, como tantas otras elevadas al Rey, no obtuvo una respuesta positiva. El contrabando, como era de prever, fue la única vía que daba un respiro al ahogo económico impuesto por la Corona a los habitantes de Buenos Aires, pero que generó importantes ganancias a comerciantes ajenos a ella.

La interacción entre contrabandistas y funcionarios reales comenzó temprano en Buenos Aires. En 1599 el escribano Mateo Sanchez elevó a la Real Hacienda un detalle de la arribada de 4 navíos producida en 1596 desembarcando negros y mercaderías de prohibición. El Juez de Comiso, Sancho de Figueroa, resultó en esta ocasión acusado de mal desempeño en sus funciones.

En tres meses 57 esclavos fueron introducidos y comprados por vecinos y estantes de la ciudad, incluidas las 26 piezas que llevó a Córdoba Diego de Túnez. El mismo Juez de Comiso compró para sí 5 de los llegados en el primer navío.⁷

Funcionarios menores como los Alguaciles de Mar y Tierra estuvieron en la condición óptima para participar del contrabando pues eran ellos los que tomaban el primer contacto con los navíos. Estos son algunos ejemplos de su accionar:

Manuel de Avila, portugués, que al tiempo de cumplir con su cargo participaba del comercio de la ciudad, contaba con una buena extensión de tierras de su propiedad, una encomienda y suficiente dinero como para dotar a su hija con \$ 7000. Suma por demás inaccesible para su salario.

Antonio Fernandez Barrios, portugués, importó 12 esclavos en 1596, cuando ya pesaba sobre Buenos Aires la prohibición. Más tarde fue propietario de dos navíos, el “San Antonio” y el “Nuestra Señora del Buen Viaje” con los que comerciaba con el Brasil y negociaba las permisiones de los vecinos a partir de 1607.

Mateo Leal de Ayala, Alguacil entre 1607 y 1608 fue el caso típico del funcionario de baja jerarquía que logró codearse con la elite comercial y le sirvió de testafarro. Aliado con los poderosos Juan de Vergara y Diego de Vega se dedicó al tráfico de esclavos. Procesado en 1615 fue liberado tres años más tarde, ocupando hasta su muerte diversos cargos en el Cabildo. Más adelante veremos cómo alcanzó incluso el cargo de Gobernador interino.

Antonio de Sosa y Ribero, Alguacil a partir de 1608, participaba también del contrabando organizado por Juan de Vergara. Esto es, denunciar arribadas forzosas, comisar la carga, rematarla en almoneda y obtener el permiso de internación hasta el Perú.⁸

Tesoreros, Contadores, Alguaciles, Jueces de Comiso estuvieron complotados en diferentes momentos para permitir el contrabando en Buenos Aires. A su vez, ellos mismo adquirirían esclavos a bajo costo para venderlos en su nombre o el de otros, en el redituable mercado potosino. Iniciado ya el siglo XVII, las arribadas se suceden con mayor frecuencia. Los cargamentos son cada vez más grandes y los compradores de esclavos se asientan en el puerto o envían allí a sus agentes, como si no pesara sobre Buenos Aires la prohibición de comercio. La Aduana de Córdoba, establecida de hecho en 1622, no pareció muy eficaz al momento de detener los envíos al Alto Perú. Por el contrario, nuevas rutas, como la de Chile, se consolidaron para evitarla. En acuerdo de la Real Hacienda del 14 de octubre de 1627 se trató este tema de los transgresores de la prohibición y se hizo hincapié en que los esclavos y mercaderías ocultas se extraviaban de la Aduana de Córdoba y tomaban el camino de Chile.⁹

Si se observa nuevamente el Cuadro 1, vemos que el período de mayor presencia de traficantes se dio durante el gobierno de Góngora (1619-1623), con un promedio de 987 esclavos comisados por año.

Durante su gobierno el llamado “grupo confederado” abrió el puerto al comercio con el Brasil y el mercado de Potosí se vio inundado de esclavos procedentes de Buenos Aires.

Sin embargo cuando enviaba noticias al Rey sobre las provincias del Río de la Plata no hacía alusión a la realidad de las arribadas de los navíos negreros, llegando incluso a escribir que el contrabando que ingresaba al puerto era “de poca sustancia”.¹⁰

En una carta dirigida algunos meses más tarde, en marzo de 1620, solicitaba merced para introducir esclavos de Angola a cambio de frutos de la tierra. Basaba su pedido en la necesidad que se tenía en esta tierra de mano de obra por carecerse de indios para encomendar.¹¹

Nada decía de los cientos de esclavos que ya habían arribado desde que tomara posesión de su cargo. Un año más tarde comienza recién a denunciar el contrabando que se hacía en el puerto en ocasión del envío de un Memorial específicamente destinado a apuntar la responsabilidad de los comerciantes portugueses en las pérdidas sufridas por la Real Hacienda.¹²

Habiendo entrado en franca disputa con el grupo confederado, decía de ellos que “son la polilla y la esponja de las haciendas de esta república”. Informaba que usaban chacras y estancias cercanas al río y su riachuelo para descargar sin impedimentos el contrabando.

Pero centraba su Memorial en la presencia de Diego de Vega, comerciante portugués que prácticamente manejaba el circuito del comercio ilícito y se excusaba de no poder tomar medidas contra él manifestando que “asistiendo este hombre en esta tierra no es poderoso ningún gobernador”. Acusaba no sólo a Diego de Vega sino a algunos Ministros de la Corona que con facilidad permitían sus negocios. Finalizaba su Memorial solicitando la expulsión de estas personas con “perdimiento de bienes y penas corporales”.

Sin embargo él mismo se había visto envuelto en situaciones poco claras respecto del comercio de esclavos. Por ejemplo, han quedado registradas en escrituras públicas sus tratos con el Capitán General del Estado del Brasil, don Luis de Sosa, para que en su nombre adquiriera esclavos y se los enviara en navíos de aviso.¹³

Recordemos que ya antes, el gobernador Fernando de Zárate utilizaba la misma artimaña para traer esclavos de Brasil. Años más tarde esta connivencia entre los gobernadores del Río de la Plata y los de Río de Janeiro subsistía. En 1630 el virrey Marqués de Chinchón explicaba al Rey la decadencia de los embarques de plata a la metrópoli por las salidas ilícitas que de ésta se hacía desde Buenos Aires. Acusaba incluso a los gobernadores de ambas provincias de mantener el negocio de la trata utilizando los navíos de aviso, los que sólo deberían ser fletados para el control de las costas a fin de detectar la presencia de corsarios.¹⁴

Por otra parte, diversas denuncias elevadas a la Corte determinaron que por Real Cédula de mayo de 1622 se otorgara poder al Oidor Alonso López de Salazar para que investigara los cargos que se hacían a Góngora respecto que sentenciaba causas de arribadas de negros obviando la presencia de Oficiales reales según estaba establecido.

Otro período de importancia en el comercio ilícito corresponde a la gobernación de Diego Marín de Negrón (1609-1614), con un promedio de 442 esclavos comisados por año. Según el historiador Raúl Molina, fue durante estos años que se consolidó el sistema conocido como del “contrabando ejemplar”.

Fueron los tiempos de la actuación del Alguacil Mateo Leal de Ayala, del que ya hablamos, quien actuaba como testafarro de Diego de Vega en las almonedas. Su prestigio fue aumentando hasta tal punto durante el gobierno de Negrón, que éste lo nombró su Teniente de Gobernador en 1612. Un año después alcanzó el cargo de Gobernador Interino a la muerte del titular.

Decía Hernandarias que durante el gobierno de Marín de Negrón el Contador de Angola, don Duarte Díaz Enríquez, despachaba navíos con registro para el Brasil que luego eran desviados al Río de la Plata. Sólo para el año de 1612, estimaba que 1200 negros habían llegado de Angola y que las extracciones de plata y frutos superaban los 500.000 ducados.

Pero nada más gráfico para conocer el mecanismo del contrabando que el testimonio prestado por el Alguacil de Navíos, Juan Gómez, en 1616. Si bien esta declaración fue realizada bajo tortura, aplicada en presencia de Hernandarias, por lo que puede ser sospechada de exageración o de simple deseo de contentar al inquisidor, no por eso resulta menos interesante conocer los datos que aporta sobre el contrabando durante el gobierno de

Diego Marín de Negrón, las chacras en que eran escondidos los negros, las negociaciones llevadas a cabo entre funcionarios y maestros de navíos y las sumas comprometidas en las transacciones. Decía Juan Gómez respecto de la participación de los funcionarios en estas actividades que “públicamente han robado a Su Majestad todos los Justicias Mayores y Menores y cuantos pilotos y maestros han entrado”.¹⁵

En repetidas oportunidades hemos mencionado a Hernandarias (Hernando Arias de Saavedra) quien fuera dos veces gobernador de la provincia del Río de la Plata, primero entre 1603 y 1608, luego en los años 1615-1616 y más tarde Juez Pesquisidor de la Real Hacienda, al terminar su último mandato.

Los escritos de Hernandarias remitidos a la Corona o al Virrey constituyen las fuentes más abundantes referidas a la trata ilegal en Buenos Aires. Cada vez que ocupó un cargo público inició una larga y pormenorizada serie de denuncias que, aunque sospechadas de parcialidad, nos permiten hoy conocer precios, navíos, maestros, tratantes y rutas de internación.

Un ejemplo ilustrativo es el Informe elevado en calidad de Juez Delegado de Su Majestad, cuando detalla algunas de las maniobras que se hacían con los despachos oficiales que otorgaban el permiso para llevar esclavos al Perú. Decía que los tratantes siempre presentaban solicitudes de despachos por dos o tres esclavos pues agregando a esas palabras la letra E obtenían permisos por doce o trece piezas, obviando el pago de derechos por la diferencia.¹⁶

Asimismo, llamó la atención sobre el hecho que las compras de esclavos no se registraban ante Escribano, por lo que convirtió este acto público en obligatorio a partir de 1616.

Sin embargo, durante sus gobiernos no cesaron las arribadas de navíos de trata. Entre 1602 y 1608 fueron comisados 12900 esclavos a un promedio de 215 por año. En su siguiente período ejecutivo (1615-1616) el ingreso se elevó 492 por año, cifra que resulta la segunda en importancia del período estudiado.

En las Relaciones de Servicios que envió a la Corte en 1612 y 1618 el tema recurrente era el orden que sus gobiernos trajeron “en la reformatión de los muchos y grandes excesos que por aquel puerto se hacen”. Incluía también, que en el vigor puesto en defender la hacienda real había gastado su propio patrimonio al punto de no poder dotar a sus hijas para contraer matrimonio. Solicitaba entonces una renta de \$6000 en indios y vacunos por dos vidas. En 1618 reiteró este pedido de ayuda económica agregando que él y su familia se encontraban en la miseria.¹⁷

Pero en el Juicio de Residencia que se le tomó se le hicieron cargos por enriquecimiento a partir de las arribadas, por abuso de indios en sus obrajes de Santa Fe, y por repartir cargos públicos entre sus parientes.¹⁸

Al momento del juicio se le confiscaron bienes y esclavos por valor de \$ 20.000. El Defensor de la Real Hacienda, Juan Cardozo Pardo, había valuado su fortuna personal en \$

120.000. Poco tiempo antes sus hijas habían recibido dotes por valor de \$ 30.000 en joyas, vestidos, carretas y esclavos.

Por lo visto entre sus manifestaciones de pobreza y su fortuna real había un largo trecho.

Hernandarias pasó a la historia como el mayor denunciador del contrabando del puerto de Buenos Aires. Pero no es menos cierto que tales denuncias le reportaron suculentas ganancias. No olvidemos que las Ordenanzas del Marqués de Montesclaros (1613) determinaban que de todo remate de negros condenados por perdidos debía sacarse una tercia parte para el Juez de comiso. Además, durante su último gobierno fue el impulsor de los famosos “Manifiestos de negros” los que permitían a los vecinos legalizar la tenencia de esclavos habidos sin licencia real ni pago de derechos, mediante el pago de \$70 por cada uno. Esta fue otra de las formas de blanquear ante la Real Hacienda una mercadería ingresada de contrabando.

En el papel de Juez y denunciador, Hernandarias obtuvo la mayor parte de los esclavos que poseía. Si se observan las cifras de los comisos hechos durante sus mandatos puede pensarse que tenía más esclavos de los 100 declarados durante su juicio de residencia.

Al morir en 1631, Hernandarias poseía una fortuna incalculable en tierras, indios, obrajes, fletes fluviales, vaquerías, haciendas, casas con escudo de armas, plata sellada y esclavos. A tal punto fue extensa la fortuna dejada que sus herederos pudieron por fin concluir la sucesión un siglo más tarde. Su viuda poseía al momento de su muerte 64 esclavos en su casa y una finca.

Obviamente tales riquezas no podían provenir únicamente de los salarios percibidos, de \$ 4000 anuales, durante sus períodos como gobernador.

Aunque en la suposición que su fortuna no haya sido alcanzada bajo la concreción de ilícitos, no podemos dejar de apreciar que Hernandarias fue otro más de los que se enriquecieron con el comercio negro.

Si hablamos de la intervención de funcionarios reales en el contrabando de esclavos, no podemos dejar de detenernos en las actividades de los clérigos, quienes han sido parte actuante de este comercio ilícito. Ellos también acercaron sus capitales a Buenos Aires para participar de ese comercio.

Es sabido que el Obispo Vitoria fue el iniciador en 1587 del ingreso de esclavos por la ruta de Buenos Aires, aunque en esa época el comercio por ese puerto no se encontraba prohibido. Unos años más tarde, en 1597, el padre Francisco de Peralta pretendía introducir, a pesar de la prohibición vigente, 13 esclavos, los que fueron tomados por perdidos.¹⁹ Hacia 1602, cuando la trata en el Río de la Plata era ya una preocupación constante por los comerciantes de Lima, Fernando de Trejo, Obispo de Tucumán, participaba del contrabando. De un cargamento de 220 esclavos llegados al puerto y comisados, 65 le pertenecían. Complotado con el Teniente de Gobernador y ayudado por algunos frailes, los cargó en carretas y por la noche los sacó de la ciudad.²⁰ Un año más tarde por Real Cédula se encargaba a Hernandarias la investigación de los hechos.

Pero la participación más notable de los clérigos en el contrabando fue la de poner en resguardo los fondos procedentes de las ganancias que éste producía. Los conventos actuaban muchas veces a modo de bancos de depósito, con el conocimiento de sus superiores. Se realizaban incluso escrituras públicas detallando montos, plazos de guarda, y forma de remitirlos a otras ciudades del virreinato o de la metrópoli. Esta situación era de dominio público al punto que en 1634 el Rey envía al Visitador Andrés de Garabito para averiguar todo lo relacionado con la cobranza que los religiosos hacían de los cohechos habidos en razón de las arribadas de negros y su posterior venta.²¹

La Caja Real y el financiamiento del tráfico.

Por último resta referirnos al manejo que de la Cajas reales hacían los gobernadores y funcionarios para financiar el tráfico. Los fondos destinados al contrabando provenían en parte de los capitales propios de los tratantes, del sistema de crédito que los mayores capitalistas pusieron en práctica para financiar a los pequeños comerciantes y el uso que algunos funcionarios hicieron del dinero de la Cajas reales.

La recaudación por el tercio correspondiente a la corona de las almonedas de esclavos comisados, sumado a los derechos de licencia (\$57,6) y aduanilla (\$6) que se pagaban por cada esclavo hacían que los fondos de la Caja de Buenos Aires fueran mucho más abundantes que los esperados de una población de frontera, sin minas que explotar, ni indios que encomendar y con un puerto oficialmente clausurado.

En el cuadro que sigue se demuestran las recaudaciones de la Caja entre 1611 y 1626, a través de las cuentas asentadas y las remisiones de dinero a Potosí.

Las fuentes utilizadas son los Acuerdos de la Real Hacienda, donde se consignaba el dinero recaudado en el rubro esclavos, las cantidades remitidas y los nombres de los vecinos y comerciantes a quienes se había encomendado la custodia y traslado de los caudales.

Si bien estos informes fiscales deben tomados como tales, o sea incompletos en lo referido a las cifras reales del tráfico, de todas formas son útiles para tener una visión aproximada del movimiento de plata que éste representaba.²²

Cuadro 2: Remisiones a Potosí de procedidos por entradas de negros a Buenos Aires. 1614-1626.

Año	Recaudación (en pesos de a ocho)
1614	30600
1615	34610
1619	3500
1620	78950
1621	166516
1622	41500
1623	53600
1625	4775
1626	9035

Total 423086

Fuente: AGN, Acuerdos de la Real Hacienda, 1611-1636, IX-13-8-7.

Resulta comprensible en cierto modo que este dinero depositado en la Caja se constituyera en una tentación para quienes lucraban con el contrabando. Las remisiones de caudales se tardaban más de lo debido, varios años en realidad, sin que los oficiales pusieran mucho empeño en remediarlo y al puerto llegaban regularmente pequeños o grandes cargamentos que la plata depositada podía financiar.

La utilización de parte de esos fondos para su financiamiento fue denunciada en diferentes oportunidades a lo largo del período estudiado. Por ejemplo, la ocultación de arribadas y el no guardar debidamente los registros de las almonedas fueron cargos que se levantaron en 1601 al Defensor de la Real Hacienda, Mateo Sánchez.

En 1606 Hernandarias intervino la Contaduría y luego de un examen exhaustivo señaló que en la Caja faltaban \$ 3000. El Contador Hernando de Vargas resultó procesado y sus bienes embargados por valor de \$ 2000.²³

Una Real Cédula de 1610 reclamaba el ingreso de \$ 30.000 a la Caja de Potosí de los \$ 70.000 recaudados en 1604. Nótese los años que transcurrían desde la recaudación hasta la remisión desde Buenos Aires. Esa misma cédula ordenaba una investigación sobre los mercaderes encargados del transporte de caudales pues los ocupaban en “tratos y granjerías por más de cinco años antes de entregarlos”.

Hacia 1615, el Memorial del Procurador Aguinaba acusaba al Tesorero Simón de Valdez de prestar dinero de la Caja real a un interés del 15% y de tener construidas casas para alojar a negros y tratantes luego de las arribadas. Una cédula de 1619 ordena finalmente su apresamiento.

Otro Defensor de la Real hacienda, Juan Cardozo Pardo (1619) era el encargado de vender las mercaderías y esclavos que traía Juan de Vergara con “desconocimiento y perjuicio de la Caja Real”.

En 1627 la Caja de Potosí aún reclamaba la recaudación del año 1622. Una Real Cédula ordenaba una pronta remisión y rendición de las cuentas. Es evidente que algo ocurrió con esos caudales dado que, según los Acuerdos de la Real Hacienda en Buenos Aires, ese dinero había sido remitido en tiempo y forma para ser ingresado en la cuenta de Manuel Rodríguez Lamego, quien tenía firmado un Contrato de asiento con la Corona.

Los datos arriba expuestos no son sino algunos ejemplos del manejo de que fue objeto la Caja de Buenos Aires para favorecer el comercio ilícito. La utilización de sus fondos, las arribadas forzosas programadas y la complicidad de los funcionarios fueron parte de un todo que, unido a la existencia de un mercado consumidor propicio conformaron un aceitado engranaje por el que pasaba el contrabando, que el pretendido control monopolista no pudo evitar.

Algunas conclusiones.

Miles de esclavos desembarcaron en Buenos Aires durante la primera mitad del siglo XVII, formando parte de los cargamentos que llegaban mediante un circuito comercial atípico, ilícito y manejado por extranjeros. Si la Corona no podía imponer efectivamente su política monopólica en el resto de Hispanoamérica, menos aún lo logró en ese alejado puerto, el único español de la costa atlántica.

La unidad de las coronas de Portugal y España tuvo una enorme influencia en la economía del Río de la Plata. Los portugueses, esos extranjeros aceptados a regañadientes, tuvieron una actuación preponderante en el comercio porteño. Expertos navegantes, conjugaron la posesión de extensos territorios en Brasil con la explotación de factorías negreras en la costa del Africa occidental. Dueños además de los capitales necesarios se encontraban en condiciones de proveer aquello que España no daba a sus colonias. Principalmente esclavos, de cuyo aprovisionamiento la corona española nunca se ocupó directamente. En Buenos Aires, el comercio ilícito fue el método de introducción de negros y efectos a cambio de, esencialmente, plata potosina, cueros y frutos.

¿Cómo reaccionó España? Prohibiendo una y otra vez el comercio exterior en el Río de la Plata, aunque otorgando esporádicas licencias a los vecinos. Sin embargo, esta política represiva trajo ventajas económicas tanto a Portugal como a la corona española. La primera se encontró con una población ávida de mercaderías y esclavos y que era punto de partida de rutas comerciales que se abrían hacia el Alto Perú y la segunda toleraba de hecho el contrabando a sabiendas que no podía abastecer debidamente a esa parte de sus posesiones.

Del comercio ilícito los portugueses obtuvieron plata ... y el rey español también. Los comisos y almonedas, con sus tercios separados para Su Majestad fueron prácticamente la única forma de llevar caudales a la Caja de Buenos Aires, o al menos de llevarlos en abundancia. Y aquí, respecto de la participación de los funcionarios reales en este comercio, cabe una pregunta: Al apañar el contrabando eran corruptos en el sentido ético de la palabra, o lo hacían en el conocimiento que su lucro personal estaba justificado en la medida que la Corona también obtenía un rédito significativo?

Si pensamos en otras posibilidades tendríamos que, si el contrabando portugués hubiera sido sólo eso las ganancias hubieran sido todas suyas. y si el control de las costas se hubiera hecho con el rigor necesario quizás el contrabando hubiera disminuido. Pero no fue así y la legalización del comercio ilegal repartió las utilidades. De acuerdo a la posición de cada uno todos perdían algo y ganaban mucho.

A Buenos Aires este comercio internacional le permitió integrarse a un mercado regional inserto en lo que Assadourian denominó “el espacio peruano”. El Centro minero de Potosí actuaba como polo de atracción del contrabando, pero las ciudades que se hallaban a lo largo de la ruta Buenos Aires - Alto Perú también generaron su propia demanda de esclavos. Demanda que apuntaba cada vez más hacia Buenos Aires. Desde allí el

contrabando (comercio directo diría Romano) aseguraba cantidad, continuidad y buenos precios. La ruta oficial Cartagena - El Callao, todo lo contrario.

A Buenos Aires el comercio ilícito le aseguraba la supervivencia. Comerciantes y vecinos, españoles, extranjeros y criollos, de uno u otro modo todos se beneficiaron con esa actividad. Casi resulta comprensible que los funcionarios reales no fueran una excepción.

Notas bibliográficas:

¹ Para el proceso de afianzamiento de comerciantes portugueses en Buenos Aires ver: Gelman, Jorge. Economía natural - economía monetaria. Los grupos dirigentes de Buenos Aires a principios del siglo XVII. Anuario de Estudios americanos, Tomo XLIV.

² Molina, Raúl. Hernandarias. El hijo de la tierra. Buenos Aires, 1948.

³ Archivo General de la Nación (en adelante AGN) Colección Reales Cédulas. Noviembre 30 de 1595.

⁴ AGN. División Colonia. Libro de Tesorería 1586-1606.

⁵ Archivo General de Indias, Indiferente General 2796. Citado por Hugh Thomas, La trata de esclavos, Bs. As., 1997.

⁶ AGN, Colección Biblioteca Nacional, pieza N°7323.

⁷ AGN, Ibídem, pieza N°7342

⁸ La información referida a estos funcionarios ha sido extraída del artículo de Raúl Molina sobre los Primeros Funcionarios Reales, publicado en Revista HISTORIA N°38, Bs.As., 1965.

⁹ AGN. División Colonia, IX-13-8-7.

¹⁰ AGN. Colección Biblioteca Nacional, pieza N°2125.

¹¹ AGN. Ibídem, pieza N°2127.

¹² AGN. Ibídem, pieza N°2129.

¹³ AGN. Escribanías Antiguas, IX-48-2-3.

¹⁴ Cobb, Gwendolyn. Potosí y Guancavelica. Bases económicas del Perú. La Paz, 1977.

¹⁵ Biblioteca Nacional. Colección García Viñas, copias del Archivo General de Indias.

¹⁶ AGN, División Colonia, IX-14-7-1

¹⁷ AGN. Colección Biblioteca Nacional, piezas N° 2122 y 2123.

¹⁸ Molina, Raúl, op.cit.

¹⁹ AGN. División Contaduría. Libro de Tesorería, XIII-42-7-2.

²⁰ AGN, División Contaduría. Libro de Contaduría 1595-1607.

²¹ AGN. Colección de Reales Cédulas. Mayo 25 de 1634.

²² Noejovich y Salles, adjudican \$ 478.000 ingresadas a Potosí desde Buenos Aires antes de 1637. En: "Santiago y Buenos Aires. La actividad económica en la frontera sur del Virreinato del Perú. (siglo XVII)", Bs. As., 1999.

²³ Molina, Raúl. Op. cit., p.173