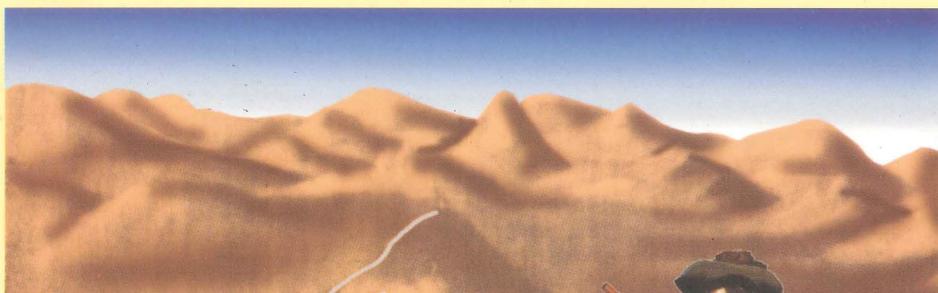


América bajo los Austrias: economía, cultura y sociedad

Héctor Noejovich Ch. | Editor



Capítulo 24



50° Congreso Internacional de Americanistas
Varsovia, Polonia - 2000



Pontificia Universidad Católica del Perú | Fondo Editorial 2001

© Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú
Plaza Francia 1164, Cercado, Lima-Perú
Teléfonos 330-7410 - 330-7411

América bajo los Austrias: economía, cultura y sociedad
Prohibida la reproducción de este libro por cualquier medio,
total o parcialmetne, sin premiso expreso de los editores.

Derechos reservados

Impreso en Perú - Printed in Peru
Primera edición: noviembre de 2001
ISBN: 9972-42-447-2
Depósito Legal: 1501052001-4328

Cambio de dinastía y comercio interregional.

La élite porteña durante la Guerra de la Sucesión de España

Carlos María Birocco

Universidad de Luján - Universidad de Morón, Argentina

En octubre de 1700 moría el último de los Habsburgos españoles, Carlos II, dejando como heredero a su sobrino nieto el duque de Anjou; siete meses más tarde, éste era ungido rey de España con el nombre de Felipe V en la iglesia de San Gerónimo el Real en Madrid. El primer resultado de la entronización de la nueva dinastía fue la intromisión de Francia en el comercio de Ultramar: puede decirse que entre 1700 y 1709, Luis XIV ejerció una verdadera injerencia sobre los asuntos españoles. Esto se tradujo, como es obvio, en múltiples beneficios comerciales para sus súbditos. A partir de 1701, el ingreso de mercaderes franceses en las principales plazas americanas se vio franqueado por varias disposiciones del monarca español. La primera, una Real Cédula firmada el 11 de enero de ese año, permitía el ingreso a los puertos americanos de los navíos franceses que necesitaran comprar bastimentos o realizar reparaciones. Este decreto real, seguido por otros del mismo tenor, permitía a los capitanes de las embarcaciones la venta de un puñado de mercancías o *bagatelas* a cambio de alimentos frescos, pero como se sabe, este intercambio menor fue la punta de lanza de un contrabando mucho más voluminoso de mercancías. Poco más tarde, el 27 de agosto de 1701, se firmó el tratado de Asiento entre ambas naciones, por el que se otorgaba a una firma francesa, la Compañía de Guinea, el monopolio de la trata de negros en las colonias españolas por un espacio de diez años, a contar desde el 1° de mayo del año siguiente. En 1704, por último, el embajador francés Amelot obtuvo para sus connacionales permiso para navegar por el Pacífico y comerciar con Chile y Perú¹.

Las concesiones comerciales que se vio obligado a realizar Felipe V no respondieron solamente a motivaciones coyunturales, como la de verse precisado de la ayuda militar de su abuelo o de fondos para proseguir con la contienda. El joven monarca había heredado de los Austrias un sistema monopólico vetusto, que no había sido objeto de

¹ STUDER, Elena F. S. de. *La trata de negros en el río de la Plata durante el siglo XVIII*. Eudeba, Buenos Aires, 1958, p. 105; BRADING, David. «La España de los Borbones y su imperio americano». En: Leslie BETHEL (comp.). *Historia de América Latina*. Barcelona: Cambridge University Press-Crítica, 1990, tomo II, p. 102.

innovaciones a lo largo de ciento cincuenta años, y una marina de guerra incapacitada para dar apoyo al tráfico mercante, lo que lo puso en la necesidad de recurrir a los franceses para abastecer a las Indias. Entre 1701 y 1716, según estimaciones de García Baquero, sólo zarparon de Sevilla con destino a las colonias 106 navíos mercantes, con un promedio de algo más de seis anuales, cifra que ilustra sobradamente los débiles vínculos comerciales entre la metrópoli y sus dependencias². Los españoles asistieron, sobre todo a lo largo del primer lustro de la contienda dinástica, a un verdadero vacío en la navegación oceánica, que de no haber sido cubierto por sus aliados hubiera sido aprovechado por sus enemigos³. Pero la Guerra de Sucesión, aunque contribuyó de por sí a problematizar los desajustes que ya sobrellevaba el sistema monopólico, se presentó, de acuerdo con las palabras de Antonio Miguel Bernal, como un fenómeno exógeno distorsionador que puso de manifiesto las serias deficiencias del mismo⁴. Fue, pues, la antesala de los primeros intentos de reformismo borbónico.

El déficit del sistema tradicional de flotas y galeones se percibió sobre todo en la porción meridional del imperio español. Los corsarios ingleses, cuya base de operaciones se encontraba en la isla de Jamaica, se ensañaron especialmente con las embarcaciones que frecuentaban los puertos caribeños del virreinato del Perú, ya que existía entre los británicos la convicción de que la plata americana era en su mayor parte evacuada por dichos puertos. Esta rapiña sobre los buques mercantes se incrementó a partir de 1706, y alcanzó su cenit en 1711, en que los ingleses llegaron a apresar veinticinco de ellos⁵. El riesgo de ser interceptados irregularizó el despacho de flotas aún más de lo que ya era usual, y el único convoy que atravesó el océano mientras duró la contienda fue el de Joseph Fernández de Santillán, conde de Casa Alegre, en 1706. Para entonces los franceses ya se habían introducido en el Pacífico y todas las plazas de importancia sobre este océano se hallaban virtualmente inundadas de mercancías europeas, por lo que la preparación de otra flota como ésta difícilmente hubiera sido rentable. De hecho, el virrey Casteldosrius debió presionar a los mercaderes peruanos para que concurrieran a las ferias que Casa Alegre celebró en Portobelo, ya que en este puerto los géneros se vendían a un precio dos o tres veces mayor que el ofrecido por los franceses⁶.

El virreinato del Perú asistió de esa manera a una verdadera ruptura de la *ruta de Tierra Firme* y el rol de intermediarios con la metrópoli que habían jugado hasta entonces los comerciantes limeños se vio rudamente trastocado. Por un lado, estos tuvieron que habérselas con los mercantes galos que merodeaban los puertos del Mar del Sur;

² GARCÍA BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, tomo I, p. 120.

³ BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de. *Tráfico de Indias y política oceánica*. Madrid: Mapfre, 1992, pp. 247-260.

⁴ BERNAL, Antonio Miguel. *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824) Dinero y crédito en el comercio colonial con América*. Sevilla: Fundación El Monte, 1992, p. 298.

⁵ BORDEJÉ Y MORENCOS. *Op. cit.*, p. 251.

⁶ WALKER, Geoffrey. *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona: Ariel, 1979, p. 66.

por otro, sufrieron la introducción de mercancías desde Buenos Aires, sede del Asiento de Negros desde la firma del acuerdo con la Compañía de Guinea. Las cifras lo demuestran suficientemente: durante la Guerra de Sucesión, unos 130 buques franceses salieron de los puertos de Francia con destino al Pacífico, la mayor parte de ellas bajo la pura expectativa de ejercer el contrabando, a la vez que en Buenos Aires se registraron más de 40 embarcaciones de esa nacionalidad⁷.

Obviamente, la organización corporacional de los mercaderes peruanos, el Consulado de Lima, clamó por la restitución del *viejo orden* en el tráfico con la metrópoli, pero aunque los esquemas tradicionales de comercio eran los que mejor acomodaban a sus miembros, estos no encontraron demasiado difícil adaptarse a la nueva situación. En una junta general llevada a cabo el 22 de marzo de 1707, el Consulado reclamó que cesaran las «*introducciones de ropa por Buenos Aires*» y que se combatieran las incursiones ilegales de los mercaderes franceses, señalándose asimismo como nocivos la contratación ilícita de ropa de Castilla y de la China con el reino de México y cualquier entrada de géneros prohibidos por vía de Panamá, Quito y otras partes de la costa del Pacífico⁸. Se ha advertido, sin embargo, que exclamaciones como éstas, frecuentes a lo largo de todo el período, no hacían sino encubrir el doble juego de los mercaderes de Lima, que rechazaban como corporación el trato ilegal con los franceses, pero recurrían a estos clandestinamente para proveerse de mercancías a precios más bajos⁹. Este tráfico con los extranjeros provocó naturalmente una ingente demanda de plata americana. En efecto, la recomposición de la producción argentífera potosina (que habría comenzado en las primeras décadas del siglo XVIII y no en la de 1730, como se interpretó tradicionalmente) no resultó expresada por la contabilidad de la Real Hacienda a causa de que el metal había sido absorbido por el tráfico ilegal con los extranjeros, en que los intercambios se solventaban mediante la paga en *barras* y *piñas*, esto es, metal sin quintar, que arrojaba una ganancia suplementaria a repartir entre los mineros, los mercaderes locales y sus émulos de Francia¹⁰.

El año de 1709 significó un giro en la política de Felipe V. Abandonado por su abuelo, que se creyó impedido de continuar con las operaciones militares de apoyo, tuvo que enfrentar solo a la alianza pro-austríaca. Luis XIV, que había estado manteniendo hasta entonces varios frentes a la vez —Italia, España y las fronteras holandesa y alemana— debió afrontar en su propio país las consecuencias de un invierno riguroso, que sembró el hambre y empujó a los habitantes de numerosos distritos a amotinarse. Abrumado por la inquietud interna y por los primeros signos de agotamiento de su

⁷ PEREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio. *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982, p. 170.

⁸ MOREYRA PAZ-SOLDÁN, Manuel. *El tribunal del consulado de Lima. Cuaderno de Juntas (1706-1720)*. Lima: 1956, tomo I, p. 18.

⁹ WALKER. *Op. cit.*, pp. 176-178; MALAMUD RIKLES, Carlos Daniel. *Cádiz y Saint-Malò en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1986, pp. 194-202.

¹⁰ TANDETER, Enrique. *Coacción y mercado. La minería de la Plata en el Potosí colonial, 1692-1826*. Buenos Aires: Sudamericana, 1992, pp. 18-21.

potencia militar, el Rey Sol ordenó a las tropas que luchaban en la península ibérica regresar a su patria, y negoció con sus enemigos la aceptación del archiduque Carlos, con la opción de coronar a su nieto como rey de Nápoles¹¹. Felipe, sin embargo, manifestó no tener intención alguna de abdicar al trono español, y dio desde entonces una impronta más *nacional* a su política interna, haciéndose incluso asesorar desde entonces por una mayoría de consejeros españoles. Esto pudo observarse en sus nuevas disposiciones sobre el comercio entre ambas naciones, en las que se observa una menor apertura hacia el comercio francés en América, especialmente en una Real Cédula de 1710 que prohibía bajo cualquier pretexto el ingreso de embarcaciones de ese origen a los puertos de las Indias. Desde entonces, se requirió que los navíos de esa nacionalidad dispusieran de permisos especiales para recalar en territorio americano, salvo, claro está, aquellos que tenían patente de la Compañía de Guinea por el tratado de Asiento¹².

Aquellas primeras negociaciones entre Luis XIV y los aliados culminaron en el fracaso, sobre todo porque estos últimos pretendían que este monarca emprendiera acciones militares contra su propio nieto, con el objeto de desalojarlo del trono de la nación vecina. Así fue que, en 1711, se rehizo la alianza franco-española, pero eso no acarrió un retroceso en la política americana de Felipe. Necesitado de fondos, éste concedió algunas licencias aisladas a los navegantes galos, pero su disposición contra la entrada indiscriminada de embarcaciones de esa bandera en los puertos de América se mantuvo en pie. Algunos autores han visto en este cambio de actitud del soberano una reacción contra el estado de cosas que prevaleció en un primer tramo de la guerra, en que se había visto obligado a delegar en los franceses el abastecimiento de las Indias por hallarse materialmente incapacitado para afrontarlo por sus propios medios¹³. Lo cierto es que su cambio de actitud coincidió con los primeros planteos de reforma estructural del comercio, empezando por un proyecto —a la larga demasiado ambicioso— de construir buques propios en astilleros de Vizcaya y La Habana, con el fin de no tener que volver a recurrir a las embarcaciones foráneas¹⁴.

Dos acontecimientos de importante proyección política aceleraron el fin de la contienda. El 17 de abril de 1711 moría el emperador José I de Austria, cuyo heredero era el pretendiente al trono español, el archiduque Carlos. Sus principales aliados hasta entonces, Inglaterra y Holanda, se replantearon el apoyo militar que venían prestándole: coronarlo en España hubiera significado hacer de él otro Carlos V, puesto que quedaría en posesión de los extensos dominios de ambas ramas de la casa de Habsburgo. Otro deceso, el del Gran Delfín, hijo de Luis XIV y padre de Felipe V, colocó a éste último en la primera línea de la sucesión al trono francés. Esta circunstancia,

¹¹ FAYARD, Janine. «La Guerra de Sucesión (1700-1714)». En: TUÑÓN DE LARA, Manuel (director). *Historia de España*. Barcelona: Labor, 1982, tomo V, p. 434.

¹² PEREZ-MALLAINA BUENO. *Op. cit.*, pp. 97 y ss.

¹³ GARCIA BAQUERO GONZÁLEZ. *Op. cit.*, p. 120.

¹⁴ WALKER. *Op. cit.*, pp. 125-126.

que podía poner un día a Francia y España bajo la misma cabeza, decidió a los ingleses a iniciar las conversaciones de paz. Las negociaciones, que se iniciaron en Utrecht a fines de enero de 1712, tenían por objeto lograr que Felipe renunciara a sus derechos al trono francés, a lo que efectivamente se comprometió en julio de ese año. Pero no fue hasta un año más tarde en que este monarca firmó la paz definitiva con Inglaterra, mientras que la paz con Holanda no se selló hasta junio de 1714. A resultas de la firma de los tratados de Utrecht y Rastatt, como es sabido, el imperio hispánico en Europa se desmembró: los contendientes del Borbón fueron compensados con el reparto de los dominios flamencos e italianos. España no sufrió menoscabo territorial en sus colonias americanas, pero se vio obligada a despojar a los franceses del derecho a traficar esclavos negros para otorgárselo a una compañía inglesa, la South Sea Company, con derechos semejantes a los que se concediera a la Compañía de Guinea.

El tráfico marítimo en Buenos Aires durante la Guerra de Sucesión

En su excelente trabajo sobre la política naval española durante la Guerra de Sucesión, Pablo Pérez-Mallaína estableció tres etapas en las relaciones navales entre España y sus posesiones americanas a lo largo de la contienda. La primera, entre 1700 y 1705, careció especialmente de fluidez, con una única salida importante desde la península, la de la armada de Pedro Fernández Navarrete, expedición punitiva dirigida contra unos colonos escoceses que se habían instalado en el Darién, que cargó unas 5000 toneladas de mercancías. Sucedió a ésta un período que se extendió desde 1706 y 1709, de marcadas fluctuaciones en el tonelaje navegado, con dos años buenos en 1706 y 1708, el primero de ellos debido a la llegada de la flota del conde de Casa Alegre, que cargaba 6217,27 toneladas de mercaderías, y el segundo al arribo de una flotilla francoespañola a Nueva España. Por último, a partir de 1710 se inició una tercera etapa de mayor estabilidad, en coincidencia con las expectativas de conclusión de la guerra y la implementación de las primeras reformas en las normas del tráfico indiano¹⁵.

Hubo, como se ve, momentos de depresión en la comunicación entre España y sus dominios americanos pero, aunque menguó por períodos y regiones, ésta nunca quedó interrumpida. El área mejor conectada con la metrópoli fue, sin duda, el Caribe: lo demuestra el hecho de que más del 50% del tonelaje pasó a las colonias por medio de las flotas y galeones. No obstante, entre 1701 y 1713 zarparon de Cádiz veintiseis navíos de registro transportando 4800 toneladas de mercaderías, que conectaron ese puerto peninsular con once puertos americanos, entre ellos Buenos Aires¹⁶.

Resulta revelador que el Consulado de Lima, en sus frecuentes quejas sobre la entrada de efectos europeos por Buenos Aires, no hiciera pesar la responsabilidad

¹⁵ PEREZ-MALLAINA BUENO. *Op. cit.*, p. 23.

¹⁶ WALKER. *Op. cit.*, p. 44.

exclusiva de ello sobre los franceses, sino que la considerara compartida con los navíos de registro españoles que operaban en ese estuario. Rasgo paradójico el de esta corporación, que durante todo el siglo XVII había sido adalid del tráfico legal español contra el contrabando porteño, y clamaba ahora contra la introducción legal de mercancías por este puerto. Los comerciantes limeños llegaron al punto de oponerse a concurrir a las ferias de Portobello, adonde les esperaba la flota del Conde de Casa Alegre, aduciendo entre otros motivos el reciente arribo de varios navíos de permiso al Río de la Plata, cuya competencia se hacía ya sentir en el Perú¹⁷. El mismo Consejo de Indias se hizo eco de estas quejas y en un despacho de 1710 advirtió al monarca que el comercio rioplatense podía llegar a acabar con la necesidad de enviar galeones. El rey, sin embargo, poco caso hizo de estas indicaciones, y en los años finales de la guerra permitió la entrada de varios navíos españoles a Buenos Aires, a la vez que castigaba a quienes habían traficado en esta ciudad con los contrabandistas galos.

Durante la Guerra de Sucesión, los mercantes españoles visitaron el Río de la Plata en cuatro oportunidades. Al comenzar el enfrentamiento, ya se encontraban en el puerto las naos Nuestra Señora del Rosario y Nuestra Señora de los Reyes, que pertenecían a Carlos Gallo Serna; pero éstas, que zarparon con destino a la península en 1703, serían capturadas por los ingleses a la altura de Río de Janeiro. En 1702 arribaron las embarcaciones de registro de Bartolomé de Urdinsu y Arbeláez —la fragata Santa Teresa y la nao Nuestra Señora del Rosario— que conducían al gobernador Valdés Inclán junto con hombres y pertrechos para el Presidio de la ciudad; las mismas permanecieron alrededor de tres años en el estuario, donde sirvieron de soporte a la expedición contra los portugueses de la Colonia del Sacramento, colaborando en el traslado de la mayor parte de las tropas. En 1712 anclaron en el puerto la nao Nuestra Señora de la Concepción y la balandra Nuestra Señora del Pópulo, ambas al mando de Andrés Martínez de Murguía, en las que llegó el pesquisidor del rey, Juan Joseph de Mutiloa y Andueza, que venía a punir los excesos del gobernador Velasco y de la oficialidad real y a hacerse transitoriamente cargo del gobierno de la provincia. Un año más tarde, por último, encontramos referencias a la presencia de los navíos de permiso de Joseph de Ibarra Lazcano.

La llegada de navíos de registro tuvo por lo menos igual incidencia en la plaza comercial porteña que la instalación del Asiento. Esto es por lo menos lo que se desprende de un meduloso trabajo de Eduardo Saguier sobre el rol del crédito mercantil en el Buenos Aires colonial¹⁸. El arribo de los barcos de la Compañía de Guinea, según éste observa, provocó el crecimiento del crédito de 42.000 pesos en 1707 a 132.000 pesos en 1708, en un proceso que se prolongó hasta 1713. Georges Hays, director de la Compañía, alcanzó a practicar más de medio centenar de operaciones a crédito por

¹⁷ MALAMUD RIKLES. *Op. cit.*, p. 136.

¹⁸ SAGUIER, Eduardo. *El mercado de mercancías y su influencia en la estructura social. El rol del crédito mercantil en el dinamismo de los mercados*. Ponencia presentada en las II Jornadas de Historia Colonial celebradas en el Museo Roca, Buenos Aires: 1993, p. 10.

valor de 471.621 pesos. Sin embargo, las cifras manejadas por Saguier demuestran, aunque él no llegue a percibirlo, que los negocios llevados a cabo por los capitanes de los navíos de permiso tuvieron un impacto semejante, como se aprecia durante el quinquenio 1699-1703, durante el cual las embarcaciones del capitán Carlos Gallo Serna permanecieron en el puerto; en ese lapso, el crédito mercantil se mantuvo en 350.000 pesos anuales, contra los 43.000 del bienio anterior. Otro ejemplo notable fue el del capitán Joseph de Ibarra Lazcano, que concretó 23 operaciones a crédito por valor de 232.141 pesos.

Los capitanes de los navíos de registro no precisaban de la alianza de los mercaderes porteños para internar mercaderías. Un viajero de la primera década del siglo observaba que a la llegada de cada buque mercante, sus capitanes tenían por costumbre dejar pasar varios meses antes de desenfardar sus mercaderías, dando tiempo a que los comerciantes del Perú y las provincias vecinas se presentaran en Buenos Aires¹⁹. A veces eran los mismos cargadores de dichas embarcaciones quienes realizaban sus propias expediciones mercantiles al Alto Perú, como Domingo Castrillón, que arribó a Buenos Aires con Gallo Serna e hizo viaje a Potosí con casi 27.000 pesos en efectos europeos²⁰. Esto se debió a que, a diferencia de los traficantes franceses, los capitanes de los registros contaban en muchos casos con licencia real para pasar a las provincias del interior. Una Real Cédula, por ejemplo, otorgaba permiso a Andrés Martínez de Murguía para transportar en sus naves 800 toneladas de mercancías, que tenía franqueado conducir hasta el Alto Perú²¹. A consecuencia de lo afirmado, Buenos Aires a menudo no pasaba de ser un sitio de paso, hallándose capitanes y cargadores a la espera del mejor momento para emprender la internación. Del capitán Gallo Serna se decía que no era su intención abrir sus fardos en el puerto de Buenos Aires, sino remitirlos por medio de testaferreros hacia el norte: un testigo circunstancial refería, pues, que «*don Carlos Gallo no ha tenido deliberación de abrir tal feria, sino que en secreto y bosquejos ha despachado la hacienda para el Pirú con diferentes personas*»²². Años más tarde, los cargadores de las naves de Ibarra y Lazcano se comportarían de igual manera: los oficiales reales afirmarían que estos, en su mayor parte, habían «*despachado a Potosí el volumen y la más parte de la ropa que trajeron dichos navíos y quedan en esta ciudad algunos de los cargadores de ellos con mercaderías que no han podido despender hasta ahora*»²³.

¹⁹ Citado por PÉROUD, Régine. *América del Sur en el siglo XVIII. Misceláneas anecdóticas y bibliográficas*. México: Fondo de Cultura Económica, 1990, p. 102.

²⁰ Archivo General de la Nación (Argentina) [en adelante AGN] IX -48-8-6, *Escribanías Antiguas*, f. 250v. y 276.

²¹ *Libros Registros-Cedularios del Río de la Plata (1534-1717) Catálogo*. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, 1991, tomo III.

²² AGN IX -48-8-8, *Escribanías Antiguas*, f. 158. En 1701, Gallo Serna se disponía a efectuar su propio «*viaje de entrada*» al Alto Perú, pero no tenemos noticias de que finalmente lo haya emprendido; AGN IX-41-1-3, *Carlos Gallo Serna sobre unos navíos de su propiedad cargados de cueros con polilla*, f. 9.

²³ AGN XIII-43-2-9, *Libro menor borrador de la Real Hacienda*.

La firma del tratado del Asiento no implicó, tal como se desprende de los anteriores testimonios, que la plaza comercial porteña quedara aislada de la metrópoli a lo largo de todo el conflicto dinástico. Las relaciones mercantiles entre Buenos Aires y España, en realidad, atravesaron tres claros períodos durante la Guerra de Sucesión española, que no se corresponden con los establecidos por Mallaína-Bueno para el conjunto de Hispanoamérica, de los cuales sólo uno puede ser considerado de depresión en el vínculo con la metrópoli. En el primero de ellos, entre 1700 y comienzos de 1705, el puerto contó con una aceptable presencia de mercaderes peninsulares, visitado como fue por varios navíos de registro, primero los de Gallo Serna y luego los de Urdinsu y Arbeláez. Aunque en marzo de 1703 llegó el primer barco negrero procedente de la factoría africana de Cabinda, el comercio con los franceses fue escasamente significativo, ya que no ingresaron al estuario más que dos navíos de esa nacionalidad, arrastrando consigo dos presas tomadas al enemigo, una portuguesa y la otra inglesa.

El segundo período, que se extendió desde 1705 a 1711, fue el de la preponderancia francesa en el Río de la Plata, con ausencia absoluta de navíos de bandera española. Incluso los encargos oficiales, usualmente confiados a los navíos de registro, recayeron en los franceses, como cuando se concertó con el capitán de *El Atlas* el traslado del gobernador Velasco y Tejada y su comitiva. No sólo se trató de barcos negreros amparados en el convenio francoespañol, sino que se produjeron numerosas *arribadas* de corsarios o de navíos mercantes que se dirigían al Pacífico e hicieron invierno en el puerto antes de dirigirse al estrecho de Magallanes. La tripulación de estos, naturalmente, no descartó la oportunidad del intercambio, facilitada por la corrupción de gobernadores y oficiales reales. Buenos Aires no fue, por ende, un mero vértice en el esquema triangular legalizado por el tratado del Asiento, sino que participó activamente de un comercio que podría caracterizarse mejor como *multiangular*, pues este puerto participó, por ejemplo, del tráfico con las Antillas francesas, o bien sirvió como escala en la travesía entre Francia, los puertos peruanos y el Mar de la China. El 80% de las embarcaciones francesas que ingresaron al Río de la Plata durante la Guerra de Sucesión lo hicieron a lo largo de esta segunda etapa, y entre ellas encontramos a la totalidad de las que fueron oficialmente admitidas en el puerto con motivo de adquirir bastimentos en su viaje al Mar del Sur.

A lo largo del tercer período, entre 1712 y 1714, las embarcaciones de bandera hispana volvieron presentarse en el estuario, mientras que el ingreso de buques franceses disminuyó notablemente. Coincidió aquí las primeras disposiciones de restricción del tráfico francés ordenadas por Felipe V y las medidas de represión del contrabando tomadas a escala local por el pesquisidor Mutilloa y Andueza, a quien ese monarca había despachado a Buenos Aires con el fin de terminar con el tráfico intérlope, alertado de que el gobernador Velasco y Tejada y los oficiales de la Real Hacienda comerciaban a cara descubierta con los mercaderes europeos.

La presencia francesa, aunque no carente de altibajos, tuvo vastas consecuencias para un puerto que jamás había experimentado el comercio directo con una potencia extranjera en proporciones semejantes. A lo largo de la Guerra de Sucesión, el mismo

fue visitado por medio centenar de barcos de esa nacionalidad. Si se le suman los navíos de registro, puede hablarse de un promedio de alrededor de una veintena de embarcaciones por quinquenio: el puerto no había conocido movimiento tal desde hacía medio siglo²⁴. Esto convierte en inaceptable la creencia de que mientras perduró el conflicto dinástico, los comerciantes porteños se vieron obligados a buscar un sustituto al tráfico de mercancías importadas en el comercio de mulas y ganado en pie con el Alto Perú, simplemente porque dichas mercancías jamás dejaron de llegar²⁵. Lo que cambió fue, en todo caso, y sólo durante una parte de la contienda, el intermediario español por el francés.

El impacto del comercio francés en el Río de la Plata se manifestó, como era esperable, en una rápida declinación en los precios de los artículos de origen europeo. Esto es fácilmente observable en el cuadro siguiente, donde hemos reunido un conjunto de ocho productos del que poseemos los precios corrientes en Potosí y Buenos Aires en 1698 y los de ésta última en 1709.

Cuadro N°1
Precio de artículos europeos en Buenos Aires y Potosí, 1698 y 1709
(en reales)

	Artículo	Potosí 1698	Bs.As. 1698	Bs.As. 1709
lv.	barracán	22	48	24
lv.	bayeta española	52	80	24
lv.	bretaña ancha	14	24	8
lv.	bretaña angosta	8	20	4
lv.	escarlatilla	30	48	18
lv.	lienzo	11	24	5
lv.	ruán florete	8	24	8
1£	seda	116	512	200
lv.	sempiterna	24	32	8
1£	agujas	72	96	16
c/u	resma de papel	96	160	24

Fuente: A.G.N. Escribanías Antiguas, Registros de Escribano, legajos varios; Sección Tribunales, legajos varios.

Vemos en este cuadro como un tejido de calidad como era el barracán se expendía en 1709 al 50% del precio vigente en 1698, mientras que en otros textiles la incidencia

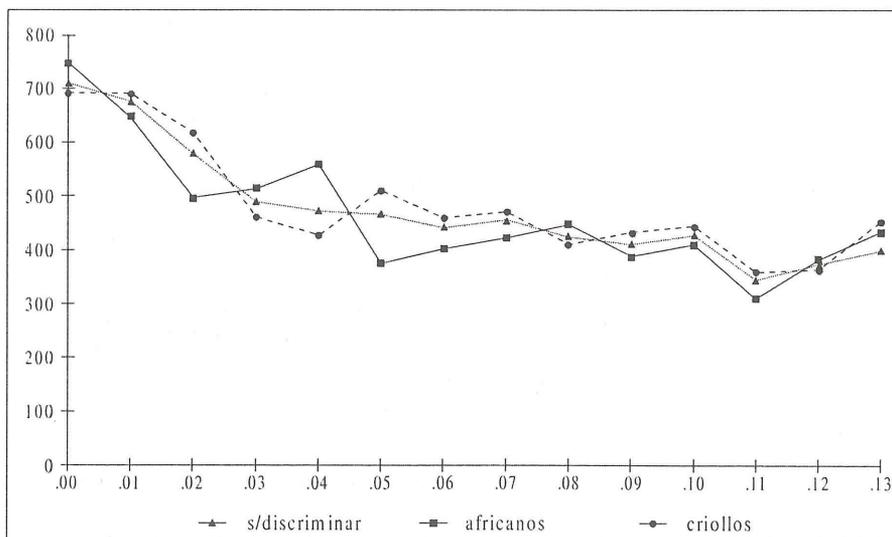
²⁴ MOUTOUKIAS, Zacarías. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988, p. 170.

²⁵ Esta es la postura sostenida por SAGUIER, Eduardo. *Mercado inmobiliario y estructura social. El Río de la Plata en el siglo XVIII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1993, p. 20.

del tráfico extranjero fue aún mayor, pues en los casos de la bretaña angosta y el lienzo, los precios descendieron al 20% de los precios corrientes a fines del siglo XVII. El caso más extremo del conjunto es el de las resmas de papel, importadas ahora por los franceses, cuyo precio no sobrepasó el 15% del anterior a la guerra.

La llegada de los primeros navíos negreros a Buenos Aires también tuvo, obviamente, incidencia en el precio de los esclavos. A fines del siglo XVII, éste había oscilado entre los 700 y los 800 pesos promedio por individuo adulto²⁶. Por el tratado del Asiento se permitió a la Compañía de Guinea introducir en el Río de la Plata entre 500 y 600 *piezas de Indias* en dos navíos anuales. Estas embarcaciones, sin embargo, llegaron sólo regularmente en 1703, 1705, 1708, 1710 y 1712, quedando en otros años suspendido el tráfico; de esa manera, no llegaron a introducirse las piezas previstas por dicho tratado, sino que sólo ingresaron a la plaza porteña 3475 negros que equivalían a unas 2802 piezas, es decir, al 42% de lo que se había estipulado²⁷. Pero a pesar de su intermitencia, la entrada de la mercancía humana provocó una caída en los precios a partir de 1703, que descendieron a lo largo de quince años en aproximadamente un 50%, si se toman en cuenta los que eran corrientes al comenzar el siglo. La misma puede constatare en el siguiente gráfico, realizado sobre la base de 119 compraventas de esclavos en edad productiva que se efectuaron ante escribano público entre 1700 y 1713.

Gráfico N°1
Evolución de los precios de esclavos en Buenos Aires (1700-1713)



Fuente: A.G.N. Escribanías Antiguas, Registros de Escribano, legajos varios.

²⁶ AGN IX-19-1-7, *Archivo del Cabildo de Buenos Aires 1690-1728*, fs. 7 y ss.

²⁷ STUDER. *Op. cit.*, p. 114. Los guarismos citados fueron extraídos de Archivo General de Indias [AGI] Charcas 231, *Razón de las cabezas de negros ingresadas en el puerto de Buenos Aires durante el Asiento de Francia*.

Para la confección del gráfico hemos tomado en cuenta a todos los sujetos de ambos sexos de entre 16 y 35 años que fueron vendidos en forma unitaria, y les hemos añadido los que fueron vendidos en grupos de dos o tres sólo cuando en la escrituración consta el detalle de los precios individuales. Debe aclararse que quedaron excluidos del conjunto los esclavos vendidos por la Compañía de Guinea debido a que sus ventas no fueron protocolizadas, por lo que sólo han quedado comprendidos aquellos que fueron objeto de operaciones de compraventa entre particulares.

Para analizar el comportamiento de los precios, hemos separado a los referidos esclavos en dos grupos de procedencia: los criollos y los africanos. Puede suponerse que los primeros detentaban un mayor grado de hispanización y poseían ya ciertas habilidades, por lo que al convertirse objeto de venta no entraban en estricta competencia con los recién llegados del Africa. Se observa a causa de ello una ligera discrepancia en la evolución de los precios: si bien en ambos casos debe hablarse de un declive, en el de los criollos la curva descendente presenta menos altibajos que la de los africanos, estando esta última sujeta en mayor medida a la introducción de negros bozales. A resultas de ello, el precio promedio de un esclavo africano llegó en 1705 a la mitad del de 1700, antes de la firma del tratado del Asiento, mientras que en los criollos eso no llegó a suceder hasta 1711.

De todos modos, es importante destacar que la llegada de nuevos cargamentos sólo ejerció un impacto decisivo en los precios de los esclavos durante el primer trienio de establecida la Compañía de Guinea. Entre 1706 y 1710, por el contrario, se presentó un breve lapso de estabilidad en los mismos que no tuvo en cuenta el abundante desembarco de negros que se produjo durante ese lustro, nada menos que la mitad de los que fueron importados por los asentistas. Si la llegada de navíos tuvo una repercusión cada vez menor se debió a que a mercancía humana no fue absorbida por la modesta plaza comercial porteña sino por otros mercados todavía insatisfechos, como las ciudades arribeñas o el reino de Chile. Los precios tuvieron una nueva caída en 1711, pero en los dos años que siguieron experimentaron una recuperación como efecto de las medidas restrictivas al tráfico francés y, por último, de la clausura del Asiento.

Ni los propietarios de los buques negreros ni la administración de la Compañía de Guinea en Buenos Aires se hicieron cargo de la internación de los esclavos a las provincias vecinas. Antes bien, su intención era la rápida colocación de esta endeble mercancía, pues bastante a menudo los africanos llegaban a este puerto en un estado de debilidad calamitoso, sufriendo la tiña, el *mal de Luanda* o la viruela. En varias ocasiones se llegó a fijarles un precio de bulto, establecido por cabeza y no por pieza de Indias, que era establecido de antemano, sin haber revisado la calidad de los cargamentos, de manera de traspasar el cuidado de los negros a los compradores lo antes posible.

Estas circunstancias pudieron haber dado a los porteños un dominio sobre el tráfico negrero entre el puerto y las regiones vecinas, pero esto no ocurrió, fundamentalmente porque los mercaderes altoperuanos y chilenos pudieron obviar su intermediación y bajar ellos mismos a adquirir los lotes de esclavos para luego colocarlos en sus provincias

de origen. Hubo, sin embargo, un intento de los comerciantes locales de asumir la articulación entre los franceses y dichas provincias poniendo trabas a sus émulos del interior, aunque devino rápidamente en fracaso. En octubre de 1703, en efecto, el procurador de la ciudad solicitó al gobernador que se le diera a los vecinos preferencia por sobre los «*foráneos que vinieren de las Provincias*» en las ventas de negros que realizara la Compañía de Guinea, pero no siquiera que le dieran una respuesta formal sobre el asunto²⁸. Los asentistas, por su parte, rechazarían todo intento de monopolización de la trata por parte de los mercaderes locales: así fue que Georges Hays, primer director de la Compañía en Buenos Aires, no dio lugar a la pretensión de uno de estos, el general Miguel de Riblos, de que le vendiera las mejores partidas de negros²⁹.

Resignados a tener que competir con quienes llegaban del interior, fueron escasos los mercaderes porteños que emprendieron la internación de esclavos más allá de la jurisdicción de la ciudad. En realidad, el único mercader local que se destacó en el rubro fue el alférez real Joseph de Arregui. En junio de 1705, éste y su socio Pedro García de la Yedra ajustaron la compra de la mitad de la carga de negros que traía el navío *L'Amphitrite* en 20.000 pesos, a pagar en 15 meses. El director Hays estableció un precio standard de 270 por cabeza y no por pieza, a la vez que se comprometió a mantener estas condiciones a lo largo de seis años. Pero cuando dicho navío llegó a puerto se descubrió que la mayor parte de los esclavos, que eran unos trescientos, sufrían de calenturas malignas y viruelas, y el cabildo puso reparos al desembarco: puede verse detrás de ello al mismo Arregui, que dominaba al ayuntamiento por medio de parientes y aliados y esperaba retrasar el momento de la transacción para que mientras tanto la muerte aligerara de enfermos el cargamento. Aunque Hays litigó con el fin de que se declarase por nulo el contrato de 1705, intentando contrarrestar esta maniobra, el gobernador Valdés Inclán falló en su contra, y al finalizar la causa Arregui y De la Yedra se apropiaron de los negros que habían sobrevivido al contagio³⁰. Unos años más tarde, en 1709, Arregui seguía siendo un comprador regular de esclavos, y adquirió toda la carga de esclavos del navío asentista *La Esphera*³¹.

Nos resulta imposible conocer la cantidad de negros que adquirieron los mercaderes del interior al Real Asiento, debido a que la principal fuente con que contamos para saberlo, los protocolos de escribanos, hacen sólo relación a sus deudas con la administración de la Compañía y no a las compras realizadas al contado. Queda como tarea pendiente la de recabar en los archivos provinciales, donde la contabilización del pago

²⁸ *Acuerdos del Extinto Cabildo de Buenos Aires* [en adelante AECBA] Serie II, tomo I, p. 232.

²⁹ AGN IX-42-2-7, *Miguel de Riblos contra Jorge Hays*, f. 104.

³⁰ AGN IX-42-2-7, *Miguel de Riblos contra Jorge Hays*, f. 239v.; IX-48-9-4, *Escribanías Antiguas*, f. 174v.; IX-42-2-7, *El Real Asiento contra Pedro de la Yedra y Joseph de Arregui*, f. 3.

³¹ En enero de ese año, Arregui se obligó a pagar a Hays 31.375 pesos, «*los mismos que son y proceden de resto de mayor cantidad que importó la cargazón de negros que compré a dicho director del navío nombrado la Esphera, perteneciente a dicho Real Asiento*»; AGN RE n°2 1707-1709, f. 492.

de derechos fiscales por el paso de estos contingentes acaso permita apreciar la dimensión real del fenómeno. Tendremos que conformarnos, pues, con citar algunos ejemplos, comprendemos que insuficientes, pero no por ello poco significativos. En ciertas ocasiones, las compras fueron de considerable magnitud. En 1708, el comerciante altooperuano Juan de Mendibera Mendiburu compró «*ciertos esclavos negros*» al Asiento por valor de 18.370 pesos; a un precio de 370 pesos por cabeza, que era por entonces el corriente en las almonedas, ello equivalía a medio centenar. Otro vecino del mismo origen, el capitán Miguel de Olazirigui, partió a Santiago de Chile adeudando a Hays 1480 pesos por valor de cuatro esclavos, sin descartar que el número de negros adquirido haya sido mayor³². En 1712, el chileno Manuel Fernández Velarde adquirió trescientos treinta y tres negros que condujo con el mismo destino que Olazirigui. El tamaño del grupo justificó que el director del Asiento, monsieur Maillet, le confiara un negro llamado Tereso, «*con la Torre Real que es la marca de dicha Real Compañía, el cual negro se lo tengo prestado al susodicho para que le sirviese de interprete de una porción de negros que lleva el susodicho al referido Reino de Chile*»³³.

Un elemento que nos permite percibir la presencia de estos mercaderes en el puerto de Buenos Aires proviene de los cargamentos de retorno de las embarcaciones francesas. Sabido es que la Compañía de Guinea logró que la Corona española le permitiera regular las formas de retribución del tráfico negrero en forma bastante amplia, y a cambio de los esclavos los asentistas podían recibir tanto moneda como barras de plata quintada y tejos de oro, además de *frutos de la tierra*. Aunque la mayor parte de los retornos se efectuó en cueros y sebo, no falta mención a otro tipo de cargas, cuya presencia en las bodegas de las embarcaciones sugiere que los compradores de negros procedentes de Chile o de las provincias arribeñas pudieron haber saldado sus adquisiciones en especie. En 1705, por ejemplo, «*dos navíos que vinieron con esclavos negros*» se llevaron 1505 libras de cobre, 103½ libras de grana y 546 libras de lana de vicuña. También retornó lana de vicuña en el navío *La villa de Hamburgo*, cuyo capitán declaró en 1709 transportar unas 3178 libras³⁴. Cabe, por último, acotar que lo variado y voluminoso del cargamento respondía al tipo de embarcación que utilizaba la Compañía de Guinea para el tráfico de negros con Buenos Aires, sustancialmente distinto al de las que operaban en el Caribe español. Mientras que este último caso se trataba de naves de pequeño calado, que transportaban su mercancía humana desde las Antillas francesas a los puertos hispanos, el Río de la Plata recibía por lo general buques de gran tonelaje, debido a las dilatadas distancias que mediaban en el tráfico directo con África³⁵. Factor que, para concluir, no debe tomarse como de menor importancia si se examinan las causas del contrabando francés en Buenos Aires.

³² AGN RE n°2 1707-1709, f. 346 y 374.

³³ AGN IX-48-9-6, *Escribanías Antiguas*, f. 3v. y 123v.

³⁴ AGN XIII-43-2-9, *Libro menor borrador de la Real Hacienda, 1707-1715*.

³⁵ PEREZ-MALLAINA BUENO. *Op. cit.*, p. 68.

Comercio interregional y redes de vínculos personales en el Río de la Plata

Se ha afirmado que el puerto de Buenos Aires tenía una posición periférica dentro de lo que se ha dado en llamar *espacio peruano*, a resultas de las distancias considerables que la separaban de los polos internos de arrastre, Lima y Potosí. No obstante ello, se convirtió en el segundo tercio del siglo XVII en un nuevo epicentro de actividad comercial³⁶. Recostado sobre el contrafuerte atlántico sur del Virreinato del Perú, la afluencia del tráfico oceánico actuó en forma determinante sobre esta transformación, pues dicho puerto se hallaba a medio camino entre las cecas potosinas y los mercados europeos. Este fue sin embargo un factor que los comerciantes porteños no explotaron sino a medias, ya que no lograron monopolizar el tráfico con las provincias andinas sino hasta las reformas borbónicas del último tercio del siglo XVIII. Sí lograron, en cambio, la progresiva satelización de las demás ciudades litorales, en especial de Santa Fe y Asunción, y el consiguiente dominio sobre el tráfico fluvial de la yerba en los ríos Paraná y el Uruguay, asumiendo en parte la intermediación entre dichas ciudades y el resto del continente.

La correspondencia que un mercader jujeño afincado en el puerto de Buenos Aires, Joseph de Beláustegui, sostuvo en 1701 y 1702 con vecinos de otras ciudades, se constituye en un buen punto de partida para comprender la dinámica del comercio interregional en el extremo meridional del Virreinato peruano. Amén de lo que rebelan sus esquelas, sólo sabemos que este personaje integraba un reducido grupo de comerciantes arribeños que visitó aquel puerto a comienzos del siglo XVIII, compuesto también por Antonio y Agustín de la Tixera y Juan de Ordozgoiti³⁷. Uno de los aspectos reveladores en sus primeras cartas es la actitud de expectación con que los vecinos de estas provincias recibieron el cambio de dinastía. Lejos de saludar la entronización de los Borbones con entusiasmo, percibían con preocupación el fin de la relajada tutela que había ejercido la Corona durante los últimos Habsburgo. Rumores de reformas en la estructura burocrático-administrativa y en el sistema monopólico, agoreras de una nueva época de intervencionismo regio, pasaban de boca en boca y de ciudad en ciudad. Un tal Echeres, vecino de Santa Fe, le escribía:

«De Córdoba sabemos que nuestro Rey quitó las audiencias y manda que en cada provincia haiga un juez de apelaciones, quitó el consulado de Lima y a los puertos de Lima que vengan navíos de tres a tres meses»³⁸.

³⁶ PEREZ HERRERO, Pedro. *Comercio y mercados en América Latina colonial*. Madrid: Mapfre, 1992, pp. 203-206.

³⁷ En 1703 Joseph de Ibarra Lazcano, dueño del navío Nuestra Señora del Rosario, de los que vinieron con Gallo Serna, otorgó un poder a estos cuatro, de los que se decía que estaban próximos a volver a las provincias de Arriba; AGN IX-48-8-8, f. 476v. Beláustegui, empero, fue sorprendido por la muerte mientras se preparaba para este viaje.

³⁸ AGN Sucesiones 4299, *Testamentaria de Joseph de Beláustegui*, f. 183v.

Si estos trascendidos procedían realmente del despacho de Felipe V o sólo provenían de la imaginación atormentada de sus algunos súbditos americanos no lo sabemos, pero lo cierto es que el monarca, en cuyos planes estaba acometer transformaciones de la envergadura de las que mencionaba Echeres, debió renunciar a su ambicioso programa de gobierno a causa del alto costo de la prolongada guerra dinástica. A pesar del confuso panorama que reinaba apenas iniciado el siglo XVIII, Beláustegui llevó a cabo, al parecer con éxito, diversas transacciones con varias ciudades del Alto Perú, hasta que la muerte lo sorprendió en Buenos Aires en 1703. Pero las provincias andinas ya estaban saturadas de efectos europeos aún antes de haberse iniciado el contrabando francés a gran escala, procedentes del fluido intercambio que sostenían los puertos peruanos del Pacífico con otros puntos de Hispanoamérica, como Centroamérica o Nueva España. A mediados de 1701 un vecino de Potosí, Francisco de Echazaraete, recomendaba a Beláustegui no realizar inversiones con destino a esa plaza:

«No haga el empeño de los veinte mil pesos atendiendo que estas Provincias están abarrotadas de ropa y no hay despendio de ellas, demás de esperarse en todo el año que viene galeones en Portobelo (...) sin que puedan estar esperanzados de que nadie vaya de estas Provincias a comprar un peso salvo los situadistas»³⁹.

Un año más tarde se presentaban los franceses en las costas del Pacífico; las noticias que le envía Echazaraete en agosto de 1702 al respecto eran más fundamentadas y, por cierto, también más alarmantes que las que recibiera de Echeres:

«Sabemos por cierto como apostaron diez bajeles de Francia en Cartagena y dicen que vinieron a limpiar aquellas costas de los enemigos de la corona, con que es bastante ésta para que se repare mucho en los precios considerando la porción de ropa que pueden traer ellos. En fin, Vm. goce la ocasión con el recelo de los navíos que pueden venir en adelante cada día.

Supongo que sabrá Vm. como arribaron dos navíos de Francia los días pasados hacia Chile. Hacia Arica entró otro que sabemos vendió hasta 600.000 pesos sumamente barato. Con estas cosas considere Vm. como podrá estar esta plaza con el descaecimiento que tiene y noticia de como traen los Tixeras millón y medio que se componen de los rezagos de Gallo y Calzada»⁴⁰.

Al aluvión de mercaderías francesas arribadas en embarcaciones de esa bandera se sumaban, como puede apreciarse, otras que provenían del puerto de Buenos Aires, en este caso los *rezagos* del cargamento de un navío de registro, adquiridos a su capitán Carlos Gallo Serna y a uno de sus cargadores, Domingo Calzada, por dos mercaderes arribeños, los hermanos Antonio y Agustín de la Tixera, vecino el primero de Jujuy y el segundo de Potosí. Seguía sin ser, pues, el momento de hacer inversiones en efectos suntuarios de cuño europeo. En mayo de 1702, Beláustegui recibía una misiva de Martín de Iribarren desde la villa altoperuana de Lípez, en uno de cuyos párrafos le

³⁹ *Ibidem.*, f. 191.

⁴⁰ *Ibidem.*, f. 189v.

recomendaba enviar hacia aquellas provincias una carga de yerba que había comprado, cuyo extendido consumo en todo el virreinato del Perú —aún en ciudades tan distantes como Quito o Panamá— hacía aconsejable el negocio:

«Me he alegrado de la noticia de la compra de la yerba, en que considero según el estado de los contornos le irá muy bien, y no fuera desacierto si Vm. pudiere conseguir alguna cantidad de la de caaminí, que su precio pasa en Potosí de 10 pesos, y cada día según noticias hay más hambre de ellas»⁴¹.

Otro de los corresponsales de Beláustegui, Alonso de Alfaro, vecino encomendero de Santiago del Estero y desde 1702 teniente de gobernador de esa ciudad, cuyos giros principales eran el fletamento de mulas y el transporte en carretas, le escribía sobre las perspectivas de colocación de ganado en las plazas altoperuanas: «*las vacas es un buen género para ver plata de ellas aunque muy arriesgadas, las mulas... cada día van a menos*»⁴².

A nuestro entender, uno de los aspectos de mayor interés en la correspondencia de Beláustegui lo constituye la posibilidad de apreciar la dinámica de las relaciones familiares en el comercio interregional. En San Salvador de Jujuy se encontraba Andrés de Suazola, concuñado de este mercader, a quien giró 185 zurroneos de yerba y 5 sacos de tabaco para que los colocara en donde fuera de mayor conveniencia. Suazola terminó remitiendo 146 tercios de yerba a Potosí y 30 tercios a Lípez, donde es posible que los corresponsales de Beláustegui antes mencionados, Echazaraete e Iribarren, jugaran su papel, vendiéndola al menudeo. También residía en Jujuy don Bernabé Pérez, abuelo de su esposa, quien le sirvió asimismo de intermediario con otras plazas arribeñas y no le ahorraba recomendaciones sobre la viabilidad de ciertas operaciones, como cuando en noviembre de 1701 le decía:

«De Santiago recibí el quintal de cera que trajo Tomicho... Me ha escrito Alonso de Alfaro es imposible la conducción de la harina para Santiago y que así la venda.

Los géneros de la provincia están caídos menos la yerba caaminí, que la está vendiendo Cheversea por 12 pesos y si quisiera la vendiera por 14 por hallarse único, y así haga Vm. de potencia por comprar alguna, que será el logro de su viaje»⁴³.

La correspondencia de Beláustegui nos enseña que el comercio se hacía imposible sin la instrumentación de alianzas entre las élites municipales, debido a las inmensas distancias que mediaban entre las ciudades y a las desventajas de un sistema de comunicaciones cuya característica más remarcable era la lentitud, lo que las dejaba aisladas en un espacio medio vacío u hostil. A ninguno de los mercaderes porteños de gran envergadura le faltaban apoderados en las principales ciudades del Tucumán, Cuyo y el Litoral, como tampoco representantes en la villa de Potosí y la burocrática ciudad de Lima. Dentro de esta holgada red de relaciones personales, la concertación de matrimonios entre los miembros de las élites urbanas del extremo meridional del

⁴¹ *Ibidem.*, f. 154.

⁴² *Ibidem.*, f. 166.

⁴³ *Ibidem.*, f. 199.

Virreinato del Perú no constituyó, por cierto, más que una forma, y no la preponderante, de facilitar la articulación de los flujos interregionales. Eduardo Saguier fue, hasta hoy, el único en intuir esta herramienta de cohesión interoligárquica, que según su apreciación no se registraba más que en pocos y excepcionales casos⁴⁴. No faltaban instrumentos jurídicos, como los poderes de representación o los contratos de compañía, que hicieran innecesario el estrechamiento de relaciones parentales entre las partes. No obstante, los lazos de parentesco eran sin duda los que ofrecían mayores perspectivas de durabilidad a cualquier emprendimiento, ya los que las asociaciones presentaban un riesgo menor de disolución. La inseguridad y lentitud de los transportes y la perspectiva de permanecer aislado durante meses sin noticias de los socios en otras ciudades, todas ellas circunstancias que tendían a aflojar los vínculos jurídicos, hacían preferible confiar comisiones a un pariente⁴⁵.

Los porteños sólo recurrieron a vincularse por medio del parentesco con las élites de las ciudades que no se encontraban subordinadas económicamente a Buenos Aires. Estas alianzas interregionales se caracterizaron por ser exogámicas pero homogámicas, esto es, por realizarse entre sujetos que aunque de distintos orígenes, detentaban status sociales similares en sus grupos de procedencia. El fenómeno adoptaba variadas tipologías, siendo las más comunes el hecho de que una familia porteña tramara el matrimonio de uno de los suyos con mujeres pertenecientes a la oligarquía tucumana o altoperuana, o bien que uno o más miembros de una familia del interior fueran enviados a establecerse en Buenos Aires, donde se vinculaban por medio del matrimonio con la élite local. También se daba, por último, el caso de que miembros de una familia venida de España se establecieron tanto en las ciudades andinas como en el puerto de Buenos Aires, formando una extensa red que tenían también representación en la península.

La familia porteña de los Izarra Gaete puede tomarse como paradigma de la primera de las tipologías descritas. Aunque se trataba de un linaje antiguo en el Río de la Plata, descendiente del primer poblador Pedro de Izarra, todavía gozaba de considerable influencia en el cabildo porteño durante la primera década del siglo XVIII. En 1701, Baltasar de Gaete se convirtió en regidor y su hermano Gerónimo ejerció los oficios de alcalde de segundo voto y procurador de la ciudad. En 1705, cuando se desempeñaba alcalde de primer voto por el ayuntamiento, éste último fue nombrado lugarteniente de gobernador por Valdés Inclán, con motivo de pasar este último a la toma de la Colonia del Sacramento. También fue cabildante Pascual de Torres Salazar, cuñado de estos por su casamiento con doña Francisca de Gaete, quien fue electo alcalde de segundo voto en 1706 y procurador en 1707.

⁴⁴ SAGUIER, Eduardo. «El parentesco como mecanismo de consolidación política de un patriciado colonial. El caso de las provincias rioplatenses del virreinato peruano (1700-1776)». En: *Estudios de historia social y económica de América*. Alcalá de Henares: 1993, n° 10, p. 76.

⁴⁵ Esto ha sido observado para el comercio atlántico por RUIZ RIVERA, Julián y Manuela GARCÍA BERNAL. *Cargadores a Indias*. Madrid: Mapfre, 1992, p. 101.

Una doble alianza matrimonial unía a los Izarra Gaete con la destacada familia riojana de los Bazán de Pedraza: Gerónimo de Gaete casó con doña María Bazán de Pedraza, hija del maestro de campo Juan Gregorio Bazán de Pedraza y de doña Mariana de Tejeda y Guzmán, mientras que otro hijo de estos, Juan Gregorio, que en 1714 se convertiría en gobernador del Paraguay, se unió una de las hermanas del primero, doña Petronila de Gaete⁴⁶. La misma se traduciría a comienzos en el tráfico de vinos y aguardientes de La Rioja que Nicolás Bazán de Pedraza, cuñado de Gerónimo, envió a éste para ser expendidos en Buenos Aires⁴⁷. El referido Juan Gregorio Bazán se valdría, por su parte, de la influencia de sus parientes en el ayuntamiento porteño para lograr en 1704 que se le concediera licencia para realizar una vaquería. Este y el hermano de su esposa, Pedro de Gaete, hicieron juntos una tropa de vacas cerreras y la condujeron hacia el Tucumán⁴⁸. Gerónimo de Gaete, por su parte, declararí en su testamento haber tenido cuentas con Juan Gregorio por más de 3000 pesos⁴⁹.

La familia altoperuana de los Tixera sostuvo una política de alianzas comparable a la de los Bazán de Pedraza, sólo que con una proyección mucho más amplia. Los hermanos Agustín y Antonio de la Tixera fueron vecinos de dos ciudades arribañas: el padre de ambos, Joseph Márquez de la Tixera, fue teniente de gobernador de Jujuy, mientras que Antonio fue encomendero de los pueblos de Humahuaca, Sococha y Uquía, y Agustín fue oficial de las Reales Cajas en la villa de Potosí⁵⁰. Situación excepcional la de estos, que se hallaba posicionados favorablemente tanto sobre la barrera fiscal con el Alto Perú como en el más importante centro argentífero, además de tener control sobre los fondos de la Real Hacienda. En Buenos Aires el primo de estos, Joseph Manuel de la Tixera, casó con doña María de Roxas y Acevedo, hermana de Joseph Antonio y Pedro de Roxas, aliados del gobernador Valdés Inclán en el contrabando con los franceses, quienes ofrecieron a su cuñado una cuantiosa dote valuada en 25.515 pesos que incluía unas casas en el puerto y veintinueve esclavos⁵¹. Otro miembro de la familia, Joseph Bernardo de la Tixera, era indicado en 1703 como vecino de la ciudad de Cádiz, donde recibió un poder de su pariente Antonio de la Tixera para representarlo en unos negocios⁵². De esta manera, en una misma familia se complementaba el circuito mercantil Potosí-Buenos Aires con el tráfico atlántico.

A semejanza de los Tixera, la dinastía mercantil de los García de la Yedra contaba con representantes en Potosí, Cádiz y Buenos Aires. Se trataba, en realidad, de una

⁴⁶ AGN Sucesiones 6249, *Testamentaria de Gerónimo Gaete*, f. 49.

⁴⁷ AGN Sucesiones 4300, *Autos por las cuentas entre Nicolás Bazán y Pedro de Gaete*, f. 23.

⁴⁸ AECBA Serie II, tomo I, pag. 457; AGN RE n°2 1707-1709, f. 225v. y 287v.

⁴⁹ AGN IX-48-9-4, *Escribanías Antiguas*, f. 185.

⁵⁰ AGN RE n°2 1709-1712, f. 28. Más datos sobre esta familia en ZENARRUZA, Jorge G. *Los vascos en América. Investigación sobre asentamientos vascos en el territorio argentino*. Buenos Aires: 1991, Tomo I: «Provincia de Jujuy», pp. 469-478.

⁵¹ AGN IX-48-9-4, *Escribanías Antiguas*, f. 542.

⁵² AGN IX-48-9-2, *Escribanías Antiguas*, f. 346.

familia burgaleña, algunos de sus miembros se habían asentado un par de generaciones atrás en Cádiz, a la vez que otros se afincaron en el Río de la Plata, donde por sus conexiones con la élite local actuarían como agentes de quienes permanecieron en la península. Justo de Ramila, capitán de una de las compañías de infantería del Presidio de Buenos Aires desde finales del siglo anterior, era García de la Yedra por parte de madre, y su casa albergó a los integrantes europeos de este clan en sus visitas a este puerto⁵³. Uno de los hijos de éste, Pablo de Ramila, se convertiría en regidor del cabildo porteño en 1712⁵⁴. En 1703, la familia se hallaba dispersa, de acuerdo con sus ocupaciones, en varios puntos de España y sus dominios americanos. El clérigo Antonio García de la Yedra era comisario del Tribunal de la Inquisición en Sevilla y canónigo de la iglesia catedral de Cádiz, mientras que Juan y Blas García de la Yedra eran vecinos de esta última ciudad, donde recibieron un poder para comprar mercancías de su primo Juan Antonio Díaz Trechuelo García de la Yedra, residente en Buenos Aires, quien se manifestaba «*mercader cargador que al presente se halla en esta ciudad y vecino de Cádiz*»⁵⁵. Otros primos de este último, los capitanes Pedro y Matías García de la Yedra, se encontraban en ese momento comerciando en Potosí⁵⁶.

Los dos principales acopiadores de ganado mular de Buenos Aires, el general Miguel de Riblos y el alférez real Joseph de Arregui, había trabado relaciones con estas familias multiresidentes, sin duda con motivo de ver franqueado el paso de las recuas a través de las ciudades del Virreinato. Al enviudar de su primera esposa, Riblos contrajo enlace con doña Leocadia de Torres Gaete, sobrina de los riojanos Nicolás y Juan Gregorio Bazán de Pedraza, con el último de los cuales sostuvo negocios de vinos. No obstante, también buscó aliarse con la élite salteña, en vistas al papel del valle de Lerma como nudo del tráfico de ganados con el Alto Perú. Riblos, que contaba con una amplia red de apoderados en casi todas las ciudades del Tucumán, no desdeñó reforzar su posición en Salta por medio del parentesco. Allí, a lo largo de toda la guerra, estuvo representado por el maestro de campo Manuel Troncoso, con quien sostuvo una nutrida correspondencia, ya que recibía en su nombre las tropas de los fletadores y las colocaban en internada en las tabladas de esa ciudad. A éste y a su hijo homónimo, presbítero en esa ciudad, les otorgó en enero de 1705, un poder para comprar en su nombre la cantidad de 2000 ó 2500 mulas chúcaras de 3 para 4 años⁵⁷. Cuando el maestro de campo falleció, Riblos nombró apoderado a otro de los hijos de éste, Gaspar Troncoso⁵⁸. La alianza se robusteció con el casamiento de un tercer hijo de Manuel, el capitán Joseph Troncoso, con una de las sobrinas de la primera mujer de Riblos.

⁵³ AGN IX-39-9-7, *Contra Velasco por abuso de poder*, f. 54.

⁵⁴ AECBA Serie II, tomo II, pag. 606.

⁵⁵ AGN IX-48-8-8, *Escribanías Antiguas*, f. 336 y 518; AGN IX-48-9-2, *Escribanías Antiguas*, f. 289.

⁵⁶ AGN IX-48-9-2, *Escribanías Antiguas*, f. 169.

⁵⁷ AGN Sucesiones 8122, *Concurso de bienes de Miguel de Riblos*, f. 85. Allí se refiere que de las más de cuatrocientas cartas que recibió de vecinos del Tucumán, la mayoría estaban firmadas por Manuel y Gaspar Troncoso, quienes recibían en las tabladas de Salta las mulas que Riblos tenía concertado vender al mercader peruano Juan de Veytía y Aguirre.

⁵⁸ AGN IX-48-9-3, *Escribanías Antiguas*, f.527v.

En cuanto al otro gran acopiador de mulas, Joseph de Arregui, se sabe que contrajo matrimonio con una salteña, doña María Castellanos, mientras que una de las primas de éste, doña Ana de Samartín, casó con el capitán Nicolás Bazán de Pedraza, de la referida stirpe riojana. Arregui también tuvo vinculación con los Tixera y los García de la Yedra, pues con la finalidad de servirse de sus conexiones recurrió a estos para la introducción de los esclavos que comprara al Real Asiento y de los efectos europeos que consiguiera mediante el contrabando. Desde 1705, Joseph de Arregui y Pedro de la Yedra estuvieron asociados para conducir negros al Alto Perú, y nueve años más tarde ambos serían detenidos por orden del pesquisidor Mutiloa en la ciudad de Chuquisaca, donde les fueron confiscaron varios millones de pesos en ropa, provenientes del tráfico intérlope con los franceses⁵⁹.

Las familias de origen cuyano merecen una mención especial entre las que contaron con miembros establecidos en Buenos Aires, donde se insertaron por medio del matrimonio en la élite local y dieron lugar a ramas porteñas de aquellos linajes. Posiblemente el más conocido de los casos haya sido el de la stirpe de los Jofré de Arce, descendientes del fundador de la ciudad de San Juan, uno de cuyos integrantes, el capitán Juan Jofré de Arce, se estableció en este puerto a mediados del siglo XVII. Aquí casó con una porteña, doña María Pérez de Arce, poseedora de una *acción para vaquear* que heredó de sus antepasados y de la cual gozaron primero su esposo y luego sus hijos Joseph y Pedro Jofré y sus yernos Pedro de Vera y Aragón y Juan de Oliva. Todavía en la primera década del siglo XVIII la rama cuyana de esta familia seguía en contacto con la porteña, y en 1703 Alonso de Beresosa y Contreras, esposo de una de las nietas del fundador de esta última, facilitaba 300 pesos para sus negocios a Juan Jofre de Arce, vecino de Mendoza que se hallaba de paso por Buenos Aires⁶⁰.

Otra familia cuyana establecida en Buenos Aires fue la de los Ladrón de Guevara. El capitán Jacinto Ladrón de Guevara, que llegó a Buenos Aires mediando los Seiscientos, provenía de la ciudad de Mendoza, donde fue vecino encomendero y propietario de tierras en el valle de Uco⁶¹. En Buenos Aires gozó de gran prestigio, llegando a ser nombrado familiar del Santo Oficio. Todos sus hijos fueron vecinos de este puerto menos el capitán Juan Luis Guevara, que se avecindó en la ciudad de Córdoba, quien con apoyo de sus hermanos y posiblemente de sus parientes mendocinos introdujo en 1703 un cargamento de yerba paraguaya en Cuyo⁶².

También podemos citar aquí a los Videla, que a fines del siglo XVII y principios del XVIII hegemonizaron la política local en Mendoza, una de cuyas ramas se afincó por entonces en el Río de la Plata⁶³. En 1711, el capitán Domingo de Videla era vecino de

⁵⁹ ARZANS DE ORSUA Y VELA, Bartolomé de. *Historia de la villa imperial de Potosí*. Edición a cargo de Lewis Hancke y Gunnar Mendoza, Providence, Rhode Island: 1965, Tomo III, pp. 5 y ss.

⁶⁰ AGN IX -48-9-2, *Escribanías Antiguas*, f. 466v.

⁶¹ AGN IX-48-8-8, *Escribanías Antiguas*, f. 50.

⁶² AGN XIII-14-1-2, *Carta Cuenta de la Caja de Buenos Aires*.

⁶³ SAGUIER. *Op. cit.*, p. 70.

este puerto y su hermano Alonso de Videla lo era de Mendoza, donde había sido nombrado alcalde provincial de la Santa Hermandad⁶⁴. Los libros manuales de alcabalas demuestran que los hermanos Videla montaron entre 1703 y 1714 un activo negocio de vinos mendocinos en Buenos Aires⁶⁵. En 1709 y 1710 Domingo recibió, además, permiso del gobernador para hacer varios miles de cueros para los navíos de la Compañía de Guinea, privilegio que al parecer logró por haberse emparentado mediante su matrimonio con doña Ana González de Acosta con el capitán Domingo González Videla, a quien el gobernador Velasco y Tejada había confiado el reparto de las licencias para hacer cueros entre los vecinos.

La época que estudiamos se caracteriza por una llamativa ausencia de evidencias de vínculos de parentesco entre las familias de la élite de Buenos Aires y las de otras ciudades del Litoral, lo mismo que entre aquellas y las de Paraguay. A comienzos del siglo XVIII puede decirse que Asunción, Santa Fe y Corrientes eran un coto semiprivado de los mercaderes porteños, que pretendieron y en gran medida lograron monopolizar la distribución de la producción yerbatera, y si no sostuvieron ningún tipo de tramas parentales con estas vecindades fue porque las tenían subordinadas por otros medios.

La ciudad de Buenos Aires no era en el plano geográfico la intermediaria obligada entre el Litoral y las provincias arribeñas. Los mercaderes porteños utilizaron con frecuencia la ciudad de Santa Fe para conectarse con el resto del espacio peruano. El camino que conectaba a ésta última con Santiago del Estero todavía no sufría mayores riesgos de acometidas de los indígenas chaqueños, cuya amenazante presencia inutilizó esta vía de comunicación a partir de 1715. La misma se constituyó a menudo en punto de partida del ganado vacuno cimarrón que se despachaba hacia Salta, y lo mismo puede decirse en muchos casos de las tropas de carretas. Algunos contrabandistas, como el capitán Diego de Sorarte, se valieron asimismo de esta ruta para conducir sus géneros franceses al Alto Perú.

Garavaglia ha descrito el papel que tocaba a Santa Fe en relación con las regiones vecinas: puerto fluvial estratégico —y desde 1740 *puerto preciso* u obligatorio— en el tráfico con el Paraguay y Corrientes, a resultas de lo cual este autor le asignó la función de «bisagra entre la economía desprovista de metálico del Paraguay y la economía monetaria peruana»⁶⁶. En el período que nos ocupa, no obstante, también la ciudad de Santa Fe adolecía de una acusada insuficiencia de moneda circulante, que la supeditó en forma creciente a la intervención de los mercaderes porteños. Su economía ganadero-mercantil se había visto esencialmente perjudicada por la política impositiva sostenida

⁶⁴ Ese año ambos se obligan con Domingo Cabezas, pariente de la esposa del primero, por 1100 pesos; AGN IX-48-9-1, *Escribanías Antiguas*, f. 605v.

⁶⁵ En 1703, Domingo Videla ingresó a la ciudad 20 botijas de vino y en 1704 60 botijas y «*otras tantas que entraron en su poder de un sobrino suyo*», provenientes de Mendoza. En 1705, 1707, 1710 y 1714 sabemos que recibió nuevos cargamentos de vino y aguardiente; AGN XIII-41-7-5, *Alcabalas de Buenos Aires 1703-1716*.

⁶⁶ GARAVAGLIA, Juan Carlos. *Mercado interno y economía colonial*. México: Enlace-Grijalbo, 1983, pp. 398-400.

por los Borbones, sobre todo desde que sus habitantes debieron contribuir al *nuevo impuesto*. Este gravamen, suspendido en 1685 por Carlos II, fue reinstaurado en 1701 por Felipe V, que aunque prometió recaudarlo sólo por un lapso de seis años continuó haciéndolo a lo largo de toda la contienda dinástica. El mismo afectaba principalmente a los dos productos a los que había estado ligada tradicionalmente, la yerba y el ganado cimarrón, se presentó como una pesada carga a la que se sumaron los cada vez más frecuentes períodos de cierre de las vaquerías que decretaron los gobernadores desde Agustín de Robles a Alonso de Arce y Soria.

Garavaglia afirma que Buenos Aires se transformó en el punto más importante de redistribución de la yerba paraguaya y misionera a partir de 1720, como resultado de la creciente atlantización de la economía regional y del aislamiento de Santa Fe, que perdió sus propias vías de comunicación con las provincias arribeñas debido a la interferencia de los indios del Chaco⁶⁷. Creemos, en realidad, que el proceso fue anterior, coincidente con la Guerra de Sucesión española, y que lo causó la progresiva desmonetización de la economía santafecina, que la empujó a caer bajo el dominio de los porteños. En 1714, un observador nos refiere «*el lamentable estado de pobreza*» en que se encontraba la ciudad de Santa Fe, donde «*no corren otras monedas que la de yerba, tabaco, lienzo, algodón,...* y que con ésta se compra el trigo, el maíz, la carne, el vino y los demás mantenimientos y los géneros de Castilla y de la tierra para vestirse la vecindad»⁶⁸. Situación por cierto conveniente para los tratantes provenientes del puerto de Buenos Aires, que preferían operar desde Santa Fe por la posibilidad de recurrir a mano de obra barata, cuyo estipendio era satisfecho en especie. Así es que, usualmente, a los peones que cumplían el trayecto entre esta ciudad y Asunción se les pagaba por viaje cuatro varas de paño y cinco de bayeta⁶⁹.

Las cifras, ciertamente, hablan poco del estado de satelización en que había caído Santa Fe respecto de Buenos Aires. Carlos Sempat Assadourian toma nota del volumen de yerba almacenada en ese puerto fluvial entre 1703 y 1712, y observa que de un total de 294.537 arrobas acumuladas, unas 144.648 (el 49,1%) se indicaban como destinadas a las provincias arribeñas. Añade que la inclinación de los jesuitas por producir en sus Misiones una variedad más cara y seleccionada de la yerba mate, la conocida como *caamini*, devenía de la conocida preferencia que se tenía por ésta en los mercados del Alto Perú y el Pacífico⁷⁰. En realidad, la existencia de depósitos de yerba en aquella localidad litoraleña no significaba necesariamente que sus habitantes ejercieran el acaparamiento del producto, ni menos aún que ellos mismos desempeñaran el rol de intermediarios exclusivos con el interior.

La documentación notarial de Buenos Aires sugiere la causa por la que los mercaderes santafecinos y asunceños se hallaban sujetos a sus pares porteños: el endeuda-

⁶⁷ *Ibidem.*, pp. 416-420.

⁶⁸ AGN IX -40-3-5, *La ciudad de Santa Fe contra el bando relativo a la venta de tabaco, yerba y algodón*, f. 8.

⁶⁹ AGN IX -41-9-6, *Miguel de Peñalosa y Diego Gutiérrez de Paz contra Francisco Maciel del Aguila*, f. 17v.

miento. Los comerciantes de aquellas ciudades descendían al puerto a proveerse de efectos europeos o de moneda para emprender otras transacciones, obligándose a saldar estos compromisos en la especie corriente en sus provincias, la yerba, la cual de esa manera pasaba al poder de los porteños. Estos, como se desprende de algunos ejemplos, preferían que los cargamentos fueran depositados en el puerto de Santa Fe, desde donde los remitían hacia las provincias norteañas. En 1701, por ejemplo, Joseph de Abalos y Mendoza, vecino de Asunción, se obligó a pagar al capitán Juan Pacheco de Santa Cruz 1135 arrobas de yerba en 6 meses y al general Miguel de Riblos 350 arrobas de yerba en 4 meses, puestas en ambos casos en Santa Fe⁷¹. Un año más tarde, Juan Martínez de Lisola, vecino de esta última ciudad, se comprometió a entregar en el término de 18 meses a Antonio de Merlo 400 arrobas de yerba por una suma que éste le adelantó en metálico⁷². En 1706, Juan Francisco Flores, de partida a Asunción, se endeudó con el general Miguel de Riblos por 507 pesos, que se comprometió a pagar en un año en moneda columniaria o en yerba paraguaya en Santa Fe⁷³. Y en septiembre de 1707, el mercader y fletador asunceño Juan Díaz Cantarero se obligó con el mismo por 2680 pesos, a pagar en el mismo sitio y mediante el mismo número de arrobas de yerba⁷⁴.

Los santafecinos siguieron efectuando en alguna medida la intermediación con los centros consumidores, pero recurrían a los porteños para conseguir el metálico que raleaba en el medio de que provenían, con el mismo resultado de empeñarse con estos. En 1704, el maestro de campo Antonio Gamarra Ponce de León se obligó con Gaspar de Avellaneda por 4406 pesos, e hipotecó las 1600 arrobas que tenía «*caminando para la de Santiago y Jujuy, Provincia del Tucumán*»⁷⁵. También los transportistas paraguayos se empeñaban con los mercaderes de Buenos Aires cuando bajaban a este puerto con sus cargas. En 1700, el capitán Lorenzo Suárez, patrón de la barca Nuestra Señora de las Nieves, perteneciente al gobernador de Asunción, se empeñó con los vecinos porteños Pedro Millán y Francisco Rodríguez de Valverde por 4000 arrobas de yerba puestas en Santa Fe, recibiendo 3500 de los 6000 pesos en que se tasó la cargazón de dicha barca, a 12 reales la arroba⁷⁶. En 1704, el mencionado capitán Juan Díaz Cantarero se obligó con Sebastián Delgado por 540 pesos, a pagar en yerba a 20 reales la arroba, y ofreció como seguro tres embarcaciones que tenía en la carrera del Paraguay, al igual que cuando se obligó con Riblos por 5147 pesos, saldables mediante entrega de 600 tablones de cedro y 200 tablas de peteregu⁷⁷. Podía suceder, al igual

⁷⁰ ASSADOURIAN, Carlos Sempat. *El sistema de la economía colonial*. México: Nueva Imagen, 1983, p. 200.

⁷¹ AGN IX -48-8-7, *Escribanías Antiguas*, fs. 231 y 236v.

⁷² AGN IX -48-8-8, *Escribanías Antiguas*, f. 224.

⁷³ AGN IX -48-9-4, *Escribanías Antiguas*, f. 637v.

⁷⁴ AGN IX -48-9-5, *Escribanías Antiguas*, f. 121.

⁷⁵ AGN IX -48-9-3, *Escribanías Antiguas*, f. 90.

⁷⁶ AGN IX -48-8-6, *Escribanías Antiguas*, f. 138.

⁷⁷ AGN IX -48-9-3, *Escribanías Antiguas*, f. 51.

que con barcazas y balsas, que las carretas sirvieran de prenda hipotecaria de los préstamos recibidos de algún mercader de Buenos Aires, como en el caso del santafecino Lázaro de Aberastaín que al recibir 1600 pesos de Antonio Meléndez de Figueroa ofreció como seguro dos esclavos y ocho carretas con sus bueyes y sus avíos⁷⁸.

Esperamos que los ejemplos que presentamos, que no son sino un puñado frente a las innumerables escrituras de obligación firmadas por santafecinos y paraguayos en los protocolos porteños, no lleven a inferir que los comerciantes tucumanos y altoperuanos estuvieron excluidos del tráfico de la yerba. Ya hemos visto como Joseph de Beláustegui estuvo implicado en el mismo: lo significativo es que para despachar cargas al Alto Perú se estableciera en Buenos Aires y no en Santa Fe. Los Tixera, a los que también nos hemos referido, fueron una de las familias norteñas de mercaderes implicadas en el mismo, y también operaron desde el puerto: en 1703, por hablar sólo de un año, el maestre de campo Antonio de la Tixera fletó a las provincias arribeñas unas 1152 arrobas. No obstante la injerencia de estos, ninguno de los mercaderes porteños de envergadura faltó a la comercialización de la yerba: Miguel de Riblos, Antonio Guerreros, Antonio Meléndez de Figueroa o Joseph de Arregui, entre otros. Incluso los oficiales reales vieron en ella un negocio rentable, que ejercieron paralelamente al contrabando con los franceses. Pedro Fernández de Castro, tesorero de la Real Hacienda, habilitó a los capitanes Pedro Millán y Francisco Rodríguez de Valverde con 2500 pesos para que estos emprendieran la compra de 4000 arrobas, y su sucesor, el tesorero Juan Antonio Anuncibay, recibió del alférez Joaquín Pérez Lindo, desde Santa Fe, 80 tercios de yerba del Paraguay⁷⁹.

El caso de la expedición comercial llevada a cabo por el capitán Diego de Sorarte, testaferro del gobernador rioplatense Velasco, demuestra el papel de la yerba en la integración entre los distintos circuitos comerciales. En 1708, éste cargó los fardos de ropa adquirida furtivamente a los franceses en cincuenta y tres carretas y los llevó en primer lugar a Santa Fe, donde los vendió en su mayor parte a los padres de la Compañía de Jesús a trueque de yerba *caaminí* y a los vecinos de esa ciudad a cambio de plata amonedada. Posteriormente se dirigió a la citada villa con la yerba y los géneros restantes, y retornó a Buenos Aires en 1710, con sus carretas cargadas con ropa de la tierra y pabellones de Cajamarca⁸⁰.

Algunas consideraciones finales

El éxito creciente de los comerciantes porteños en concretar su dominación sobre los mercados litoraleños no alcanzó a ocultar el fracaso que sufrieron en su intento por constituirse durante la contienda dinástica en intermediarios exclusivos del tráfico de

⁷⁸ AGN IX -48-9-2, *Escribanías Antiguas*, f. 322v.

⁷⁹ AGN IX -48-8-6, *Escribanías Antiguas*, f. 140.

⁸⁰ AGN IX-40-1-2, *Autos contra Juan Joseph de Ahumada*, f. 3.

artículos europeos con los mercados alto y bajoperuanos, principalmente a causa de que estos se encontraban ya saturados debido al comercio directo con los franceses en las costas del Pacífico, pero también porque dicho tráfico estuvo en mayor medida en manos de los comerciantes arribeños. Lo que es seguro es que su menor participación en el mismo no se debió, como se ha dicho, a que los porteños se hayan visto obligados a buscar un sustituto a la introducción de mercancías importadas⁸¹, ya que éstas siguieron ingresando al puerto mientras duró la contienda, y posiblemente en forma aún mayor. Cuando las circunstancias lo permitieron continuaron introduciendo artículos de ultramar en los mercados andinos; ejemplos como el del capitán Domingo de Acasuso, que en 1709 envió hacia las provincias arribeñas 8436 pesos en géneros de Castilla, ciertamente no son raros⁸². No obstante, por lo común optaban por la conducción de ganado mular y vacuno, al igual que de yerba y tabaco paraguayos, para efectuar el retorno en productos de esas regiones, en especial aquellos tejidos rústicos que eran vulgarmente conocidos como *ropa de la tierra*.

Según nuestros cálculos, entre 1700 y 1714 fueron fletados hacia el Noroeste algo menos de 100.000 cabezas de ganado vacuno y 150.000 mulas. Existen evidencias de que no siempre el accionar de los porteños se detenía en las ferias del valle de Lerma, adonde bajaban a adquirir sus animales los mineros y comerciantes altoperuanos, sino que en ocasiones se internaban a venderlos hasta el valle bajoperuano de Jauja o la misma villa de Potosí. El capitán Francisco de Basurco, tratante avecindado en Buenos Aires, se internó en las provincias centrales en 1699, 1704 y 1706, para vender mulas en discretas cantidades en las localidades de Porco, Pacajes y Mataka la Baja, donde sus compradores fueron tanto administradores españoles como alcaldes y caciques de los pueblos indígenas⁸³. En el primero de estos viajes llevó consigo unos cuantos fardos de efectos europeos para «*reducirlos a mulas en las provincias del Tucumán*» y pasar luego al Perú; suponemos que ningún mercader que incursionaba en esa dirección rehusaba diversificar el cargamento de sus carretas —desde las telas de Flandes y los cordobanes de la tierra a la yerba y el tabaco paraguayos— para poder pivotear en un mercado cuyo comportamiento sólo conocían por referencias, merced a las cartas de algún socio o representante, intentando compensar con la venta de unos artículos las pérdidas que producían otros.

⁸¹ Esta afirmación proviene de SAGUIER, *Op. cit.*, p. 20.

⁸² AGN IX -48-9-1, *Escribanías Antiguas*, f. 129v.

⁸³ AGN Sucesiones 4300, *Testamentaria de Francisco Basurco*, fs. 22 y ss.

Cuadro N°2
Fletamiento de mulas y vacunos al Noroeste y el Perú y venta de cueros en el puerto de Buenos Aires (1700-1714)

Año	Vacunos	Mulas	Cueros
1700	15500	3941	0
1701	10000	6437	0
1702	0	15440	0
1703	16470	13194	6000
1704	12120	6115	14937
1705	0	4194	35670
1706	7000	4742	13500
1707	22841	7285	26597
1708	8014	12494	23054
1709	27390	8297	34443
1710	3500	3448	36850
1711	7420	8698	29610
1712	4279	5470	10200
1713	1599	0	33453
1714	5014	0	25375
Totales	141147	99755	178578

Fuente: A.G.N. Escribanías Antiguas, Registros de Escribano, legajos varios; Libro de caja cuenta de la Real Hacienda de Buenos Aires.

Cuatro fueron los tratantes acopiadores que canalizaron el ingreso de la mayor parte de las mulas bonaerenses en los mercados andinos mientras duró la contienda dinástica. Ellos fueron el general Miguel de Riblos, el alférez real Joseph de Arregui y los capitanes Antonio Meléndez de Figueroa y Francisco Basurco, responsables de la internación del 69,9% de las bestias introducidas en la referida década y media. De los cuatro que hemos mencionado, los traficantes de mayor envergadura fueron sin duda los dos primeros, quienes se valieron de fletadores para colocar en los potreros de Salta o Jujuy el 55,5% del total de las cabezas de ganado mular introducidas durante el período. Allí las esperaban los apoderados de algún negociante peruano con que formaban una *compañía*, transfiriendo a éstos los riesgos de conducir las hasta su destino final. Riblos estableció en 1702 una asociación de esta naturaleza con un miembro del Consulado de Lima, Juan de Veytía y Aguirre, con quien se comprometió a poner en las tabladas salteñas 4000 mulas anuales, donde los representantes de éste las recogerían. Presumimos que la «ropa de la tierra que le vino de Lima» en 1708, según a contabilidad de las Reales Cajas, lo mismo que los fardos por los que un año antes pagó la alcabala en Buenos Aires, le fueron girados por su socio limeño⁸⁴.

⁸⁴ AGN XIII-41-7-5, *Alcabalas de Buenos Aires 1703-1716*, fs. 40 y 53.

En cuanto a Joseph de Arregui, ya a fines de 1703 había fletado una tropa de 6272 mulas hacia el norte, y un año más tarde recibía unas carretas cargadas con 20 fardos de ropa de la tierra⁸⁵. En mayo de 1705 se conformó una *compañía* entre el maestre de campo Antonio de la Tixera y Arregui por una parte y el mercader peruano Francisco Díaz de Pereda por otra, que establecía que los primeros colocarían 6000 mulas por año en una invernada de Salta o Jujuy, mientras que el último enviaría durante los dos primeros años 20.250 varas de ropa de la tierra desde Lima para pagar la invernada y el flete hasta el valle de Jauja, y remitiría a Arregui y Tixera 30.000 varas de dicha ropa en concepto de participación en las ganancias, ingresándolas al Río de la Plata por los puertos chilenos, bajo el compromiso de que ésta sería «*de Guanuco y Guamalés y no del Cuzco y otras partes como menos a propósito para estas provincias*». En los años subsiguientes, flete e invernada se saldarían mediante dos tercios en ropa y un tercio en plata, y las ganancias de Arregui y Tixera consistirían en 20.000 varas de ropa y 8.000 pesos en plata⁸⁶.

A un arreglo similar llegaron en 1703 Antonio Meléndez de Figueroa y Juan Bautista Fernández Parra en la venta de mulas que hicieron a un mercader altoperuano, Juan de Ordozgoiti, cuando se ajustó que éste pagaría 4 pesos 1 real por cada cabeza puesta en las tabladas de Jujuy, «*la mitad en reales de a ocho y de a cuatro y la otra mitad en ropa de la tierra, a saber un tercio pañetes y dos bayetas, con calidad de que ésta no ha de ser del Cuzco como menos a propósito para éstas provincias, a razón de nueve reales vara*»⁸⁷. Trato que serviría de precedente a un viaje que efectuará Meléndez a cuenta del gobernador Valdés Inclán, conduciendo varias decenas de fardos telas francesas que éste adquiriera mediante el contrabando con los franceses, y cuyo retorno se hizo en parte en plata sin quintar y en parte en textiles locales. Si Meléndez, de la misma manera que Riblos y Arregui, efectuó parcialmente sus retornos en ropa de la tierra, y en forma paralela recibió cargamentos de yerba de sus agentes en Santa Fe y Asunción, se debió, en conclusión, a que se concebía estas transacciones como conjunto, pues alimentaban un circuito triangular entre Buenos Aires, las vecinas ciudades litoraleñas y el Alto Perú cuyo fin último era, sin duda, la consecución de la plata potosina.

Fuentes

Extinto Cabildo de Buenos Aires, Argentina (AECBA)
Archivo General de la Nación, Argentina (AGN)

⁸⁵ AGN XIII-41-7-5, *Alcabalas de Buenos Aires 1703-1716*, f. 16v.

⁸⁶ AGN IX-48-9-4, *Escribanías Antiguas*, f. 143.

⁸⁷ AGN IX-48-9-2, *Escribanías Antiguas*, f. 619.

Bibliografía

ARZANS DE ORSUA Y VELA, Bartolomé de. *Historia de la villa imperial de Potosí*. Edición a cargo de Lewis Hancke y Gunnar Mendoza. Providence, Rhode Island: 1965, Tomo III.

ASSADOURIAN, Carlos Sempat. *El sistema de la economía colonial*. México: Nueva Imagen, 1983.

BERNAL, Antonio Miguel. *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824) Dinero y crédito en el comercio colonial con América*. Sevilla: Fundación El Monte, 1992.

BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de. *Tráfico de Indias y política oceánica*. Madrid: Mapfre, 1992.

BRADING, David. «La España de los Borbones y su imperio americano». En: Leslie BETHEL (comp.). *Historia de América Latina*. Barcelona: Cambridge University Press-Crítica, 1990, Tomo II.

FAYARD, Janine. «La Guerra de Sucesión (1700-1714)». En: TUÑÓN DE LARA, Manuel (director). *Historia de España*. Barcelona: Labor, 1982, Tomo V.

GARAVAGLIA, Juan Carlos. *Mercado interno y economía colonial*. México: Enlace-Grijalbo, 1983.

GARCIA BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, Tomo I.

Libros Registros-Cedularios del Río de la Plata (1534-1717) Catálogo. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, 1991, Tomo III.

MALAMUD RIKLES, Carlos Daniel. *Cádiz y Saint-Malò en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1986.

MOREYRA PAZ-SOLDÁN, Manuel. *El tribunal del consulado de Lima. Cuaderno de Juntas (1706-1720)*. Lima: 1956, Tomo I.

MOUTOUKIAS, Zacarías. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.

PEREZ HERRERO, Pedro. *Comercio y mercados en América Latina colonial*. Madrid: Mapfre, 1992.

PEREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio. *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982.

PERNOUD, Regine. *América del Sur en el siglo XVIII. Misceláneas anecdóticas y bibliográficas*. México: Fondo de Cultura Económica, 1990.

RUIZ RIVERA, Julián y Manuela GARCÍA BERNAL. *Cargadores a Indias*. Madrid: Mapfre, 1992.

SAGUIER, Eduardo. «El parentesco como mecanismo de consolidación política de un patriciado colonial. El caso de las provincias rioplatenses del virreinato peruano (1700-1776)». En: *Estudios de historia social y económica de América*. Alcalá de Henares: 1993, N° 10.

_____. *El mercado de mercancías y su influencia en la estructura social. El rol del crédito mercantil en el dinamismo de los mercados*. Ponencia

presentada en las II Jornadas de Historia Colonial celebradas en el Museo Roca, Buenos Aires: 1993.

_____. *Mercado inmobiliario y estructura social. El Río de la Plata en el siglo XVIII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1993.

STUDER, Elena F. S. de. *La trata de negros en el río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: Eudeba, 1958.

TANDETER, Enrique. *Coacción y mercado. La minería de la Plata en el Potosí colonial, 1692-1826*. Buenos Aires: Sudamericana, 1992.

WALKER, Geoffrey. *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona: Ariel, 1979.

ZENARRUZA, Jorge G. *Los vascos en América. Investigación sobre asentamientos vascos en el territorio argentino*. Buenos Aires: 1991, Tomo I: «Provincia de Jujuy».