

Hombres, géneros y carretas: la circulación de bienes en la campaña bonaerense en la temprana época colonial ^{1*}

MARÍA INÉS MONTSERRAT
**Grupo de Trabajo sobre Historia de la Población
 de la Academia Nacional de la Historia**
 mimontserrat@austral.edu.ar

RESUMEN

El conocimiento de la población rural bonaerense durante el siglo XVIII logrado a partir de las fuentes estadísticas puede ampliarse si se complementa con otro tipo de documentación. Fuentes no estadísticas halladas en el Archivo General de Indias han permitido ahondar sobre la circulación de bienes en la campaña bonaerense. Los comisos y la correspondencia entre funcionarios brindan interesante información sobre aquellos pobladores que transitaban – no siempre de modo legal – los parajes pampeanos. El presente estudio se propone analizar las actividades de la población rural en un entorno signado por límites fluviales, una población que no siempre fue visible para los empadronadores, pero transitaba y habitaba la campaña.

PALABRAS CLAVE

Historia de la población – Época colonial – Río de la Plata – Historia rural

ABSTRACT

The knowledge of the rural population of Buenos Aires during the XVIII century obtained from statistical sources can be expanded if complemented by other means of documentation. Non-statistical sources found in the Archivo General de Indias (Sevilla) have enabled a deeper analysis into the circulation of goods in the Buenos Aires countryside. The confiscations and the correspondence among officials provide interesting information about those settlers who transited - not always legally - the Pampas. This study seeks to analyze the activities of the rural population in an

¹ * Fecha de recepción del artículo: 09/06/2020. Fecha de aceptación: 17/07/2020. Este trabajo se realizó gracias al apoyo y financiamiento conjunto de la Universidad Austral y la Fundación Carolina

environment marked by fluvial boundaries, a not always visible population to enumerators, though circulating and dwelling into the countryside.

KEYWORDS

Population history - Colonial times - Río de la Plata – Rural history

INTRODUCCIÓN

En la temprana época colonial las extensas y llanas tierras que rodeaban a la ciudad de Buenos Aires conformaban una amplia franja delimitada al norte y al este por cursos fluviales, y al oeste y sur por una imprecisa línea de frontera con el indio. Una frontera entendida – en palabras de Carlos A. Mayo - como un mundo de vivencias, un espacio ambiguo que enfrentaba y ligaba a la vez².

La campaña bonaerense puede entenderse como una zona marginal, tal como define Chantal Cramaussel ese concepto para la Nueva Vizcaya del siglo XVII³. Se trata de un área en la cual no encontramos una línea divisoria entre dos espacios bien definidos sino más bien una serie de “enclaves coloniales” rodeados de inmensos territorios no conquistados. Las variables de marginalidad fronteriza y cercanía con el puerto revisten especial interés para analizar los canales de circulación – formales e informales – de circulación, tanto de personas como de bienes en la campaña.

En dicha franja costera, la población se había asentado desde fines del siglo XVI. Su marcado aumento se inició en el siglo XVII y se afianzó en la primera parte del XVIII⁴. Los pobladores que habitaron la campaña dejaron sus huellas en documentación estadística como padrones y registros parroquiales que han permitido el análisis microanalítico de los pagos de La Magdalena, La Matanza y Luján en el marco del Grupo de Trabajo para la Historia de la Población, fundado por César A. García

para desarrollar una estancia de investigación en Sevilla y Madrid.

² CARLOS A. MAYO, “La frontera; cotidianidad, vida privada e identidad” en Devoto, Fernando. *Historia de la vida privada en la Argentina. País antiguo. De la colonia a 1870*. Tomo 1, Taurus, 2002, p. 82.

³ CHANTAL CRAMAUSSEL, *Poblar la frontera. La provincia de Santa Bárbara en la Nueva Vizcaya durante los siglos XVI y XVII*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2007.

Belsunce y bajo la actual dirección de Susana R. Frías⁵. En ese mismo marco académico, en 2013 fue posible publicar aportes al estudio de la movilidad en la colonia⁶. Más recientemente, un trabajo colectivo facilitó la identificación de más de 5.500 pobladores de la campaña bonaerense a partir de los padrones de 1726 y 1744⁷. La tarea permitió – entre otras conclusiones – afirmar que la movilidad entre los pagos era escasa pero que la zona recibió muchos pobladores provenientes del interior y el litoral.

Este trabajo se apoyó en los estudios arriba mencionados y se estructuró a partir de un conjunto de fuentes no estadísticas conservadas en el Archivo General de Indias (Sevilla, España). Documentación oficial sobre comisos y correspondencia entre funcionarios han permitido ahondar sobre los movimientos de mercaderías y población al interior del ámbito en estudio.

Dado que la frontera permeable con el indio ya se abordó en trabajos anteriores⁸, el presente estudio se propone analizar la circulación de la población rural en un entorno signado por límites fluviales: el río Salado al sur, el Arroyo del Medio al norte, el Paraná al este.

A ORILLAS DEL RÍO Y A LA VERA DEL CAMINO

En el caso de los ríos mencionados, demarcaban límites y a la vez comunicaban. En aquellas largas y arriesgadas travesías de particulares, soldados o viajeros la “marcha estaba regulada por los cursos de agua y lagunas, se acampaba junto a éstas y allí los integrantes del grupo o caravana lavaban sus ropas, se bañaban y saciaban su sed”⁹.

⁴ SUSANA R. FRÍAS, “La expansión de la población”, en: *Nueva Historia de la Nación Argentina*, Tomo II, 2ª parte, Buenos Aires, Planeta, 1999.

⁵ Véase: CÉSAR A. GARCÍA BELSUNCE, *El pago de la Magdalena. Su población (1600-1765)*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2003. ADELA M. SALAS, *El pago de la Matanza. Población y sociedad (1600-1765)*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia- Universidad del Salvador, 2006. MARÍA INÉS MONTSERRAT, *Pobladores de Luján: devoción, pestes y malones (1700-1750)*, en prensa.

⁶ SUSANA R. FRÍAS (DIR.), *Vecinos y pasantes. La movilidad en la colonia*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2013.

⁷ CÉSAR A. GARCÍA BELSUNCE (DIR.), *En dicho día...: pobladores rurales en los padrones porteños de 1726 y 1744*, Ciudad de Buenos Aires, Archivo General de la Nación / Academia Nacional de la Historia, 2017.

⁸ Véase MARÍA INÉS MONTSERRAT, “La movilidad espacial en la frontera bonaerense: el pago de Luján en la primera mitad del siglo XVIII”, en: SUSANA R. FRÍAS (DIR.), *Vecinos...op.cit.*, pp. 67-81.

⁹ CARLOS A. MAYO, “La frontera... op.cit.”, p. 90.

Las características de los límites fluviales influyeron en la conformación de la población de la campaña bonaerense y en su movilidad. Durante la primera mitad del siglo XVIII surgieron núcleos urbanos, muchos de ellos a orillas de un río, como son los casos de Luján, San Antonio de Areco, Pilar o San Nicolás de los Arroyos.

Asimismo, la cercanía con la ciudad y la existencia de caminos –por precarios que los consideremos hoy- facilitaron el crecimiento de la población desde fines del siglo XVII. Luján, por ejemplo, era el punto destacado en la ruta de comunicación entre el puerto, el interior y las salinas. El pago estaba atravesado por tres caminos¹⁰: el primitivo, el antiguo y el nuevo o Real. El segundo de ellos, era el más cercano al Paraná y preferido por los contrabandistas. En 1663, el gobernador José Martínez de Salazar mandó cerrarlo en aras de la seguridad territorial y como garantía del control de mercaderías y ordenó que las carretas sólo pasaran por la Guardia de Luján. El camino antiguo no fue abandonado, sino que quedó reservado para quienes deseaban eludir los controles.

La búsqueda de sal constituyó asunto de vital importancia, ya que se trataba de un insumo indispensable para el tratamiento de cueros¹¹, para la elaboración del pan y la conservación de los alimentos. Era un producto de primera necesidad, y por tanto el Cabildo regulaba su abastecimiento¹². En 1668 un poblador de Luján descubrió las Salinas Grandes y a partir de 1735 las expediciones se organizaban anualmente¹³. Partían desde el pueblo de Luján, y los habitantes de la campaña tomaban parte como jefes de las expediciones, como mano de obra o sumando sus carretas para el transporte del apreciado insumo. Vale el ejemplo de Manuel Pinazo, pulpero de Pilar, quien fue comandante en la expedición de 1760 y nombrado jefe durante tres años a partir de

¹⁰ La mayor parte de los autores han seguido a Presas (Cfr. JUAN ANTONIO PRESAS, *Anales de Nuestra Señora de Luján: trabajo histórico documental. 1630-1987*, Buenos Aires, Fundación Pérez Compagnon, 1987, p. 29) en su descripción de los dos caminos. Sin embargo, el mismo autor en un mapa anexo a la obra reconoce tres caminos: el primitivo, que en su primer tramo coincide con la ruta 9, el viejo hacia Córdoba y Santa Fe, cerrado en 1663, y el camino real o nuevo, que sigue en algunos tramos la ruta 7. Por su parte, Burbridge cuestiona que el camino viejo coincida con la actual ruta 8, y por tanto no cruzaría el río en el mismo lugar que actualmente lo hace esa ruta. (Cfr. HORACIO A. BURBRIDGE, *Acerca de la epifanía de la Virgen de Luján. Acuerdos y desacuerdos*. Buenos Aires, Biblos, 2011, p. 26).

¹¹ ALBERTO DE PAULA, “Origen, evolución e identidad de los pueblos bonaerenses” en: *Investigaciones y Ensayos 45*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1995, p. 629.

¹² GABRIEL DARIO TARUSELLI, “Las expediciones a Salinas: caravanas en la pampa colonial. El abastecimiento de sal a Buenos Aires (siglos XVII y XVIII)”, en: *Quinto Sol*, Instituto de Estudios Socio-Históricos, Facultad de Ciencias Humanas - Universidad Nacional de La Pampa, N° 9-10, 2005-2006, pp. 127.

¹³ MARÍA ISABEL SEOANE, *Buenos Aires vista por sus procuradores (1580-1821)*, Buenos Aires, Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, 1992, p. 92.

1786¹⁴. En cuanto a la provisión de carretas, el estudio de Gabriel Taruselli¹⁵ permite observar la importante participación de los pagos de Luján y de La Costa, comparativamente equiparable a la ciudad de Buenos Aires.

SIEGA DURANTE EL DÍA Y TRÁFICO ILÍCITO POR LA NOCHE

La vida en la campaña no se redujo simplemente a la actividad agropecuaria, y mucho menos a un escenario desierto y peligroso de caminos hacia el norte. La historia rural en la actualidad ha ampliado su mirada sobre un abanico de “problemáticas, principalmente relacionadas con el estudio de los diversos ámbitos de interacción/mediación económica, social y política de los actores sociales rurales.”¹⁶ Tales pobladores, en constante interacción con la ciudad, aparecen en la documentación vinculados a la actividad comercial. Para el periodo tardo-colonial, Jorge Gelman esclareció la participación de pequeños y grandes productores rurales en el mercado al comercializar su producción¹⁷.

Asimismo, prestigiosos investigadores ya han estudiado el comercio atlántico que caracterizó a la ciudad de Buenos Aires durante el siglo XVIII, su participación en los circuitos del comercio ilegal y el volumen de intercambio¹⁸. Moutoukias afirma que entre 1600 y 1750 “el comercio legal entre España y Buenos Aires no pudo representar, en el mejor de los casos, más de entre el 20% y el 30% del comercio atlántico de ésta”¹⁹.

Resulta interesante destacar que la actividad comercial ilícita no se limitó a la zona portuaria de la ciudad de Buenos Aires, sino que la campaña y su población también tomaron parte. Como bien describe el gobernador José de Andonaegui en 1749,

¹⁴ GABRIEL DARIO TARUSELLI, *op.cit.*, p. 142.

¹⁵ *Ibidem*, p. 145.

¹⁶ MARÍA VALERIA CILIBERTO Y ANDREA ROSAS PRINCIPI, “Lo urbano-rural en la historiografía agraria rioplatense. Del final de la Colonia al inicio del siglo XIX”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, volumen 41.2, 2014, p. 264.

¹⁷ JORGE GELMAN, “Los Caminos del Mercado: campesinos, estancieros y pulperos en una región del Río de la Plata colonial”, *Latin American Research Review*, Vol. 28, No. 2, 1993, pp. 89-118.

¹⁸ Véase ZACARÍAS MOUTOUKIAS, “Comercio y producción” en Academia Nacional de la Historia, *Nueva Historia de la Nación Argentina*, Buenos Aires, Editorial Planeta, Tomo III, 1999, pp. 51-103. Incluye orientación bibliográfica. Entre otros, para el siglo XVII y del mismo autor, véase “Burocracia, contrabando y autotransformación de las elites. Buenos Aires en el siglo XVII” en Anuario del IEHS III, Tandil, 1988, pp. 213-248. Véase también: FERNANDO ALBERTO JUMAR, “El comercio atlántico de Río de la Plata, 1680-1778. El circuito legal español. Las fuentes utilizadas y su tratamiento”, en *América latina en la historia económica*, N° 11 (1), 2004, pp. 11-35.

¹⁹ ZACARÍAS MOUTOUKIAS, “Comercio”, *op.cit.*, p. 81.

la zona de contrabando que vigilaban los guardas de marina se extendía “desde el puerto de la ensenada de Barragán a la parte sur hasta la ciudad de Santa Fe que mira al norte”²⁰. Con acierto puede afirmarse que el Río de la Plata

no constituía una frontera entre sus dos bandas y que existió un complejo portuario formado por las ciudades-puerto (Buenos Aires, Colonia do Sacramento y Montevideo) y un número indefinido e indefinible de desembarcaderos ad-hoc sobre la costa bonaerense²¹.

En la documentación preservada en el Archivo General de Indias fueron contabilizados 103 comisos realizados entre 1726 y 1761 en la campaña²². La mayor cantidad corresponden a mediados del siglo, ya que un Real Decreto del 10 de enero de 1742 establecía la consulta al Rey de todas las causas de esta naturaleza. Fueron excluidos de este estudio aquellos que se realizaron en Montevideo o en las costas de la Banda Oriental.

La información obtenida no siempre permite identificar a los pobladores, ya que las mismas autoridades reconocen que resultaba muy difícil capturar a los involucrados. A modo de ejemplo, Juan de Zamora al informar al Rey sobre los comisos realizados en la ensenada de Barragán, se vió obligado a reconocer su fracaso en el intento por capturar a los tres hombres a caballo que trasladaban la mercadería²³. Incluso cuando en otras ocasiones la operación resultaba exitosa, era escasa la información obtenida para identificar responsables. Es elocuente el testimonio del gobernador al referirse al estado de la investigación para esclarecer el asesinato de un guarda mayor mientras realizaba la ronda

[...] para que no se introdujesen géneros de ilícito comercio, y sin embargo de las eficaces diligencias que he practicado para saber quién fue el agresor y darle el correspondiente castigo, no lo he podido conseguir porque todas las que se dirijan a impedir el contrabando son infructuosas en este país donde como la mayor parte de las gentes de él lo verán por más que mi celo se desvele en este asunto, se encubren unos a otros, aunque sea a costa de juramentos

²⁰ Archivo General de Indias (en adelante AGI), Buenos Aires, 303, carta del gobernador José de Andonaegui, 20 de septiembre de 1749.

²¹ FERNANDO JUMAR, *Negocios en red. Los Basavilbaso. Río de la Plata, mediados del siglo XVIII*. VIII Jornadas Interescuelas-Departamentos de Historia, 19 al 22 de septiembre de 2001, Salta, Argentina.

²² Datos obtenidos de: Archivo General de Indias (en adelante AGI). Cabe aclarar que 89 comisos no indican la fecha en que fueron realizados y únicamente contamos con la fecha en la cual fueron informados a la Corona.

²³ AGI, Buenos Aires 12 A.

falsos²⁴.

Estos transeúntes de la campaña – al igual que sucede con padrones y registros parroquiales – por momentos se convierten en pobladores invisibles que desafían al historiador de la población. Como bien señaló César A. García Belsunce, permanecen en la sombra, ya que

los documentos de la época han conservado los nombres de algunos de los que integraron la incipiente población de la campaña porteña, otros han quedado en el olvido, pero unos y otros fueron precursores de la ocupación y explotación de estas tierras, en riesgosa soledad (...) ²⁵.

La lectura del conjunto de la documentación sobre los comisos realizados en la campaña permite no solo percibir la existencia de redes –sospechadas por las autoridades peninsulares al observar impericia y complicidad en los informes y remates – sino la participación de población rural en el tráfico, al facilitar el desembarco, ocultamiento y traslado de la mercadería²⁶. Desde los mismos inicios de Buenos Aires pueden rastrearse bandos que mencionan ilícitos, decomisos, gente que ingresa sin permiso, otros que pasan y se esconden, sea en la ciudad como en las chacras y estancias. Esos bandos refieren también de quienes se dirigen tierra adentro y “extraviando algunos caminos” paran en las estancias²⁷. Estos movimientos de los pobladores se realizaban con frecuencia amparados por la oscuridad de la noche, despertando la sospecha de las autoridades. No debían ser actividades esporádicas o excepcionales, ya que lograron atraer la atención del gobernador Ortiz de Rozas, quien ordenó que “de noche no entren ni salgan de esta ciudad carreta alguna ni carretón cargada ni por descargar”²⁸.

Estas actividades coexistían con aquellas propias de la producción agrícola y

²⁴ AGI, Buenos Aires 303. Carta del Gobernador José de Andonaegui. Buenos Aires, 18 de septiembre de 1755. El Guarda mayor Don Pedro Lanuga fue asesinado el día 14 de marzo de 1755 a las dos de la mañana.

²⁵ CÉSAR A. GARCÍA BELSUNCE (COORD.), *Enfoques plurales en la historia de la población*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2016, Serie Cuadernos de los Grupos de Trabajo, N° 10, p. 21.

²⁶ Sobre las redes conformadas en torno al comercio porteño véase para fines del siglo XVIII: ZACARÍAS MOUTOUKIAS, “Negocios y redes sociales: modelo interpretativo a partir de un caso rioplatense (Siglo XVIII)” en *Caravelle (1988-)*, N° 67, 1996, pp. 37–55.

²⁷ Véase la comisión de don Pedro Esteban Dávila, de 18 de enero de 1636. En: VÍCTOR TAU ANZOÁTEGUI, *Los bandos de Buen Gobierno del Río de la Plata, Tucumán y Cuyo (época hispánica)*, Buenos Aires, Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, 2004, p. 139.

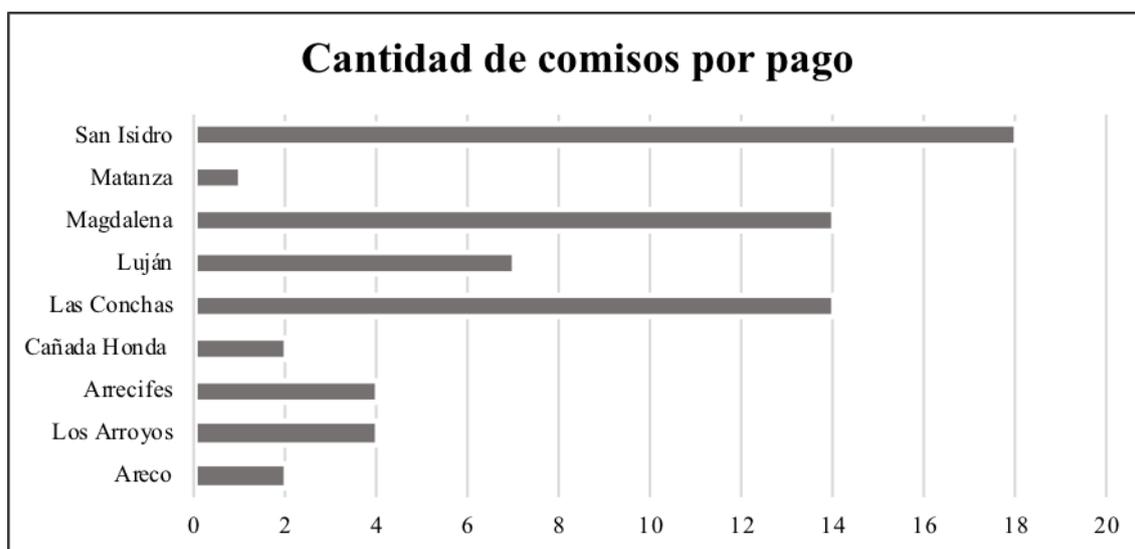
²⁸ Bando del gobernador y capitán general de las Provincias del Río de la Plata, don Domingo Ortíz de Rosas. Buenos Aires, 7 de julio de 1744. En *Ibidem*, p. 240.

ganadera, tal como pudieron constatar los guardas luego de un registro realizado el 4 de enero de 1747 a las doce de la noche en la chacra de Andújar. Una denuncia anónima había informado la presencia de mercadería oculta en un cardal cercano. Sin embargo, solo pudieron encontrar trece personas en el lugar, pero ninguna señal sospechosa ya que:

aquellos hombres según averiguó, se empleaban de día en segar los trigos de la chacra, otros y de noche se recogían allí, y aunque les preguntó si habían visto o tenido noticia de que hubieran llevado por allí algunos efectos, respondieron que no sabían ni habían visto cosa alguna, ni habían oído rumor de gente²⁹.

El informe de los comisos da cuentas de la ubicación y hace mención de parajes, capillas y accidentes que resultarían conocidos para los coetáneos y lugareños, como el “paraje del horno del obispo”, el “que llaman el paso chico” o del sauce. En otros casos sólo permiten inferir que se trata de un contexto rural sin poder precisar la ubicación: en un pajonal, un “vizcachal”, en las costas del Paraná o simplemente señalando “a tres leguas de la ciudad”. Sin embargo, sobre un total de 103 comisos ubicados en la campaña fue posible determinar el pago en el cual se realizaron en un 74% de los casos. El Gráfico 1 permite observar una mayor incidencia en San Isidro, seguido de Magdalena y Las Conchas, y en tercer lugar el pago de Luján.

Gráfico 1



Fuente: AGI (Ver anexo). Elaboración propia.³⁰

²⁹ AGI. Buenos Aires 12 A.

³⁰ Si bien el total de comisos analizados en el presente trabajo es de 103, los 37 que no permiten identificar con precisión el pago fueron excluidos de la elaboración del Gráfico.

La mayor cantidad de comisos encontrados en **San Isidro** puede explicarse por su condición costera, cercana a la ciudad y con excelentes condiciones para el ingreso del comercio ilícito. Sus pobladores colaboraban por las noches con la tarea de recibir las mercaderías y trasladarlas. Así queda ejemplificado en 1746, cuando los guardas interceptan un zurrón de cuero en “la costa de aquel río junto a la capilla de San Isidro”³¹. El testimonio resulta elocuente:

habiéndoseles dado noticia secreta de que una embarcación portuguesa de la colonia del Sacramento estaba para pasar a la costa de San Isidro a hacer desembarco de efectos de ilícito comercio procuraron con pretexto de andar de ronda esperarla y con efecto la noche del día 15 vieron una embarcación grande (...) se acercó como a tiro de fusil de donde estaban emboscados y echó en tierra los dos tercios al mismo tiempo iban cinco o seis hombres de a caballo al paraje donde estaban por lo que les fue preciso salir para encontrarlos a cuyo tiempo echaron a huir sin haberlos podido conocer ni alcanzar³².

Así también, el pago de **Las Conchas**, ofrecía excelentes condiciones para el desembarco. Susana R. Frías ha indagado sobre el puerto de Las Conchas, su vitalidad y el impacto sobre la movilidad de la población³³. Durante la primera mitad del siglo XVIII la actividad portuaria no disminuye y promediando la centuria careció de trabas. Los comisos analizados evidencian la circulación ilícita de mercaderías. Como bien señala Frías, cabe considerar

¿Cuánta población estable existía para esta época en los alrededores de aquel puerto? Faltan datos, pero todo puerto posee un buen número de calafates, carpinteros de ribera, changadores y peones así como carreteros (...) ³⁴.

El testimonio de doña Dionisia Echaurri – aunque posterior – confirma la intensidad del tráfico. Propietaria de una estancia en la otra banda del río Las Conchas afirma que algunos vecinos de aquel puerto y sus inmediaciones disfrutaban de ello como si fuera propio “internando en dichos terrenos sus boyas, barcas y canoas sin mi

³¹ AGI. Buenos Aires 12 A. Comiso 15. Los pagos contaban con capillas que constituían no solo una referencia, sino un punto de encuentro a la vera de un camino y generalmente origen de un incipiente poblado con su respectiva pulpería. Juan Carlos Garavaglia identifica la pulpería de la campaña como un verdadero centro de redistribución y acopio de productos agropecuarios y todo tipo de enseres. JUAN CARLOS GARAVAGLIA, *Pastores y labradores de Buenos Aires. Una historia agraria de la campaña bonaerense 1700-1830*, Buenos Aires, Ediciones La Flor, 1999, p. 248.

³² AGI. Buenos Aires 12 A. Comiso 15.

³³ SUSANA R. FRÍAS, “El puerto de Las Conchas”, *XII Jornadas argentinas de Estudios de Población* (AEPA), Bahía Blanca, 18-20 de septiembre de 2013. Por gentileza de la autora he podido acceder a la versión escrita de la ponencia.

³⁴ *Ibidem*.

permiso”³⁵.

Las naturales condiciones de **Magdalena** explican la frecuente presencia de comisos en dicho pago. En 1767, Agustín de Pineda en un informe analizó “cinco puertos de posible uso clandestino desde Ensenada al sur: Arroyo de la Atalaya, Arroyo de Lozano, Arroyo y Ensenada de Ramírez, Arroyo del Árbol Solo o de Juan Blanco, y Arroyo de Villoldo, todos en la costa del actual partido de Magdalena”³⁶.

Un sitio que merece especial atención por las reiteradas menciones en la documentación es la ensenada de Barragán. El gobernador Zabala la había designado Ensenada de San Martín y San Bruno, pero la fuerza de la costumbre le mantuvo su nombre y así es mencionada en muchos comisos³⁷.

Con fecha de 1731, un informe de don Tomás de Arroyo y Esquivel expone no solo las bondades de la ensenada, sino que también alerta sobre el comercio que allí se realizaba. Ubicada a diez leguas hacia el sur de la ciudad, el fondo sin piedras evitaba que las embarcaciones encallasen. Los testimonios recogidos resaltaban sus condiciones por tener agua dulce, abundancia de buen pescado y, en sus cercanías, leña y ganado³⁸. La embocadura quedaba resguardada por los árboles y matorrales, favoreciendo el desembarco de mercaderías, tal como se observa en tres de los comisos³⁹.

En las mismas costas del pago de Magdalena, pero más hacia el norte, se hallaba una reducción de indios bajo el nombre de Santa Cruz de los Quilmes. En el siglo XVIII se ubicó en el sitio conocido actualmente como punta Quilmes y en ese momento punta Gaete⁴⁰. Se trataba de una zona cercana a la ciudad, donde los botes desembarcaban su mercadería siempre que no fueran interrumpidos por los guardas. Por lo menos en dos ocasiones nos queda el registro de aquellos hombres que abandonando todo en la costa

³⁵ Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, Escribanía Mayor, Legajo 5, Exp. 184. 1785.

³⁶ ALBERTO DE PAULA, *La campaña bonaerense y su proceso urbano (1580-1778)*, Buenos Aires, Instituto de Arte Americano e investigaciones estéticas, N° 43. Versión en línea: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0043.pdf> (consultado abril 2020).

³⁷ CÉSAR A. GARCÍA BELSUNCE, *La contribución de la cartografía a la historia de la población. Magdalena. Siglos XVII y XVIII*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1998, Serie Cuadernos de los Grupos de Trabajo, N° 1, p. 20.

³⁸ AGI. Buenos Aires 12 A. Testimonio de Miguel de Bordachipia, contra maestre del navío San Bruno.

³⁹ Por ejemplo, el 2 de octubre de 1745 Juan de Zamora aprehendió cerca de la ensenada de Barragán, diferentes géneros sueltos que conducían tres hombres a caballo, a quienes no pudo alcanzar. (AGI. Buenos Aires 12 A).

⁴⁰ CÉSAR A. GARCÍA BELSUNCE, *El pago de la Magdalena. Su población (1600-1765)*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2003, p. 47.

generalmente lograban huir, curiosamente a caballo⁴¹. Cabe pensar la existencia de un apoyo local para recibir y trasladar los productos que llegaban en la penumbra de la noche a la costa de un pago.

El río **Luján** también fue escenario del tráfico ilícito. El curso del río determinó dos zonas claramente diferenciadas por los empadronadores: el “Luján arriba” y “el Luján abajo”. El análisis de su población exige diferenciarlas por sus distintos momentos de ocupación, factor que incidió en la estructura demográfica y en la conformación de las familias. El “Luján abajo” corresponde a la zona de Escobar, es decir, ambos márgenes del curso fluvial en su tramo cercano a la desembocadura. Se trata de una región poblada más tardíamente y con una producción principalmente agrícola, en manos de arrendatarios⁴².

En 1754 se realizó un comiso a “ocho leguas de esta ciudad en una chacra que llaman de Pascual López”⁴³. Fue posible constatar que se trataba de una propiedad ubicada en la cañada de Escobar. El padrón de 1744 muestra que la mayoría de las chacras arrendadas pertenecían a dos grandes propietarios: Fermín de Pesoa y la Compañía de Jesús. A fines del siglo anterior los jesuitas acusados de contrabandear utilizando la estancia de Las Palmas abandonaron las casas que tenían junto al río y se retiraron tierra adentro⁴⁴. Cabe suponer que, en la zona de Escobar, quienes como Pascual López rentaron parcelas que la compañía ya no administraba, a los ojos de los empadronadores vivían del trabajo de la tierra. Sin embargo, la documentación analizada nos permite inferir que además de las faenas agrícolas, participaban del tráfico – generalmente oculto a los ojos de la autoridades - de bienes y esclavos.

Aunque con mayor frecuencia en las zonas costeras, toda la campaña ofreció un espacio propicio para el ingreso y tráfico nocturno de mercaderías. Las menciones a carretas incautadas suponen el tránsito de la mercadería hacia y desde el norte, el litoral y el Paraguay. Yerba, aguardiente, aceite, caña, arroz, metales, cuchillos, tijeras, ollas y hasta medias de seda. Baúles y petacas con efectos vagamente definidos como géneros o mercaderías. Todos estos productos eran transportados por caballos, carretas, canoas,

⁴¹ AGI. Buenos Aires 12 A. Comisos 31 y 32.

⁴² En 1744 solamente el 10,71% de los jefes de núcleo eran propietarios.

⁴³ AGI. Contaduría 1887 B, Libro 3, f. 15. Pascual López fue empadronado en 1744. Casado con Gregoria de Melo de edad de 22 años. Tenían tres hijos: dos varones y una niña. Véase: AGN 9-9-7-5. Padrón de 1744, f. 7. Cfr. MOLINA, *Diccionario...op.cit.*, p. 411.

⁴⁴ CAYETANO BRUNO, *Historia de la Iglesia en la Argentina (1686-1740)*, vol. 4, Buenos Aires,

botes o lanchas (ver Anexo). Quizás la circulación y el volumen de la mercadería haya merecido más atención por parte de los investigadores que aquellas personas que surcaron ríos y atravesaron caminos pampeanos para su traslado.

El análisis de los padrones existentes permitió identificar la presencia de forasteros provenientes del interior, el litoral y el Paraguay⁴⁵. Si bien el aporte santafecino se explica por la presión de los ataques de indios guaycurúes, es válido suponer que el tráfico de carretas y embarcaciones haya ocasionado la estadía, en ocasiones no tan breves, de población oriunda de aquellas zonas, especialmente de Asunción.

En este sentido, merece mención especial la circulación de yerba. La investigación de Juan Carlos Garavaglia dejó en evidencia el volumen de ese comercio, así como también la redistribución desde Santa Fe hacia el resto del virreinato⁴⁶. Como ya se ha mencionado, la campaña contaba con un puerto en Las Conchas que recibía embarcaciones provenientes del Paraguay. En el siglo XVII hay evidencia de la preocupación de las autoridades por los indios - que empleados en el comercio de la yerba - luego no regresaban al Paraguay⁴⁷. Los comisos analizados confirman la circulación del producto paraguayo y la participación de la población bonaerense en el circuito, tal como puede observarse en el comiso de una tropa de catorce carretas cargadas de yerba del Paraguay⁴⁸.

Editorial Don Bosco, 1968, p. 62-63.

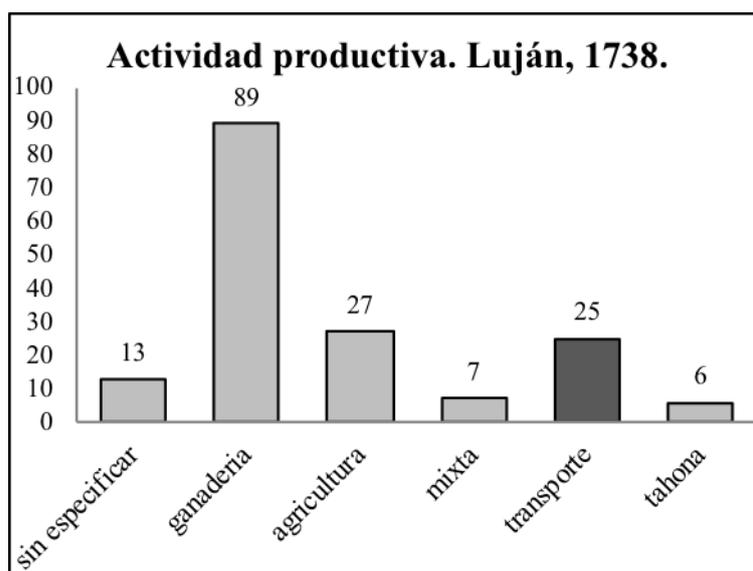
⁴⁵ EUGENIA MARTESE, "El desarrollo de la población", en: CÉSAR A. GARCÍA BELSUNCE (DIR.), *En dicho día... op.cit.*, p. 38.

⁴⁶ JUAN CARLOS GARAVAGLIA, *Mercado interno y economía colonial*, Buenos Aires, Grijalbo, 1983, pp. 89-9.

⁴⁷ *Ibidem.*

⁴⁸ AGI. Buenos Aires, 12 A. Comiso 48.

Gráfico 2



Fuente: AGN 9-19-2-1, Padrón de 1738. Elaboración propia

Los comisos revelan información que complementa la existente en los padrones. En el caso del padrón de 1738, dejó registro sobre la producción de los pagos de la campaña. Si bien la referencia resulta dudosa e imprecisa, brinda datos muy ilustrativos⁴⁹. El trabajo ya realizado sobre el pago de Luján permite analizar este ejemplo y comprobar la importancia del transporte entre las actividades económicas de los pobladores rurales (Gráfico 2). A la luz de los comisos, cabe pensar que esas mulas y carretas no se limitaban al traslado del fruto de actividades lícitas como el cereal, el cuero o la leña, sino también para la mercadería que ingresaba de modo indebido por la costa.

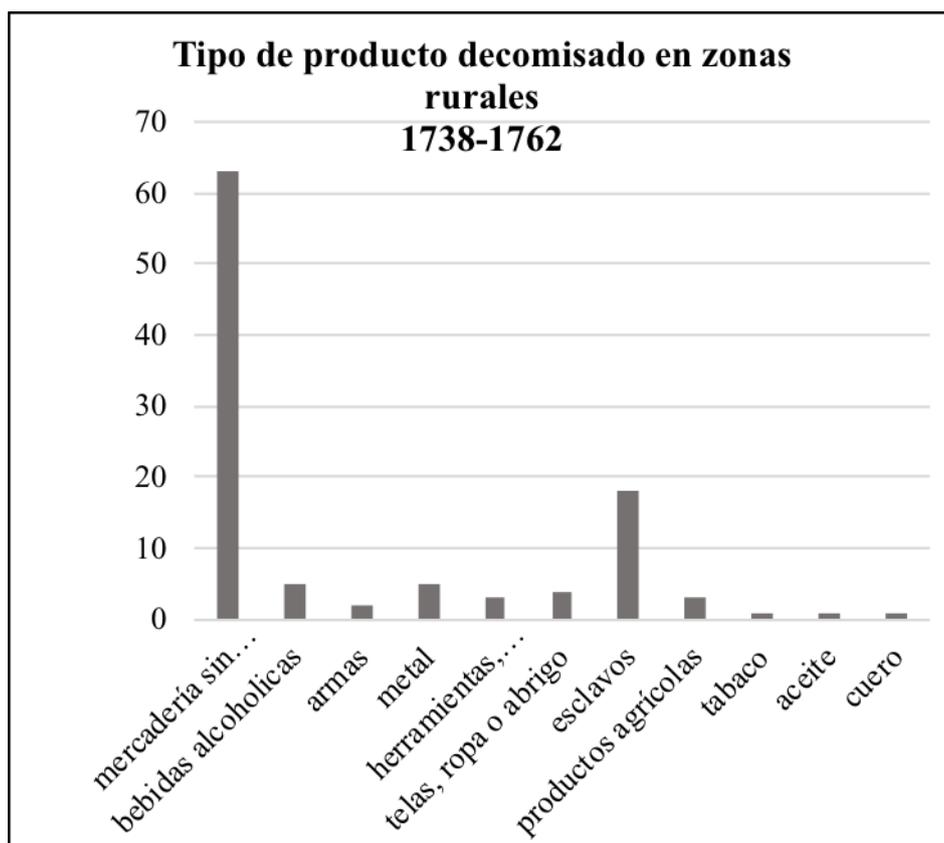
Especialmente interesante resulta el comiso sobre una tropa de catorce carretas del Paraguay a cargo de Juan de Videla, mencionado renglones más arriba. Otras cuatro con sebo –a cargo de Gregorio Pereyra– habrían quedado más adelante. Algunos peones huyeron, pero el documento menciona, entre otros, a Agustín Salazar, quien al ser empadronado en Cañada de la Cruz en 1744 fue identificado como labrador. Así también Francisco Cabezas, en ese mismo pago fue empadronado en su propia chacra

⁴⁹ Sobre el nivel de subregistro de este padrón véase MONTSERRAT, MARÍA INÉS, “El Pago de Luján (1726-1744): consideraciones acerca de los alcances y límites de las fuentes”, en: CÉSAR A. GARCÍA BELSUNCE (coord.), *La temprana población colonial (hasta 1750)*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2008.

como labrador⁵⁰. Sin embargo, tan solo tres años más tarde, en un rancho en sus tierras se incautó mercadería⁵¹. Ambos casos permiten observar que la participación de la población rural en los circuitos comerciales porteños no se reducía a la venta de las producciones rurales e involucraba a propietarios y peones, sin que este modo de generar recursos y abastecerse haya dejado huellas en los padrones.

Mención especial merecen los esclavos. Pobladores algo ocultos o discretamente presentes en los padrones, en los comisos son mencionados como parte de la mercancía incautada. A lo largo de los 103 registros, fue posible contabilizar 99 esclavos trasladados subrepticamente. Si bien el número puede parecer modesto, si se tiene en cuenta la frecuencia dentro de los comisos relevados, se observa que el tráfico de esclavos en la campaña ocupaba una parte no menor de la actividad ilícita. (Ver Gráfico 3).

Gráfico 3



Fuente: AGI. Elaboración propia.

⁵⁰ Francisco Cabezas nació en 1709. Contrajo matrimonio con Agustina Rosa. Al momento del padrón tenían tres hijos y dos hijas menores de 15 años. Cfr. RAÚL A. MOLINA, *Diccionario Biográfico de Buenos Aires. 1580-1720*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2000, p. 128.

⁵¹ AGI. Buenos Aires 12 A.

A MODO DE CONCLUSIÓN

La campaña bonaerense abarcó durante el siglo XVIII una pluralidad de pagos o jurisdicciones rurales enmarcadas en límites naturales: el río Salado al sur, el Arroyo del Medio al norte, el Paraná al este. Al oeste no era posible demarcar un límite, ya que se trataba de una zona de frontera permeable con el indio. Si bien cada pago presenta sus notas peculiares, comparten características comunes: zona de frontera en un extremo marginal del dominio español, incipientes núcleos urbanos originados en torno a capillas o la vera de un camino y una población predominantemente rural en expansión y con un acusado índice de crecimiento.

En el marco del Grupo de Trabajo sobre Historia de la población, el estudio microanalítico y comparado de los padrones existentes permitió iluminar aquella población rural. La misma dificultad de la tarea, por la parquedad de las fuentes propiamente demográficas, ha exigido complementarlas con otras. Así resulta el caso de este estudio, realizado a partir de la documentación sobre comisos realizados en territorio bonaerense, actualmente resguardados en el Archivo General de Indias (Sevilla, España). Se trata, sin duda, de una fuente ya explorada. Sin embargo, a la luz de nuevos interrogantes se muestra rica en información sobre la circulación de personas y bienes por aquellos parajes pampeanos.

La campaña, surcada por ríos y caminos, resultó escenario de un tráfico intenso hacia y desde el litoral – incluida Asunción - y hacia la lejana Potosí. Mientras los estudios sobre el comercio porteño se han centrado en la actividad portuaria de la ciudad, los comisos analizados permiten observar que los lindes costeros de los pagos facilitaron su participación e involucró a sus pobladores. Ensenadas, arroyos, playas y cañadas facilitaron el desembarco de mercadería. Chacareros, esclavos y estancieros – generalmente bajo el resguardo de la noche – colaboraron también con el traslado y almacenamiento de bienes provenientes del comercio ilícito. Las carretas declaradas en el padrón de 1738 no limitaron su uso para el transporte de cueros, trigo o sal. Armas, bebidas alcohólicas, telas, herramientas y yerba circularon por la campaña a pesar de los esfuerzos de guardas y de autoridades metropolitanas.

El análisis de los comisos ha permitido distinguir los pagos de la campaña donde el tráfico comercial resultó más intenso: San Isidro, Magdalena, Las Conchas y el “Luján abajo”. Sus costas permitieron a la población participar del desembarco y

almacenamiento de mercadería. El comercio generó vínculos y circuitos que conectaron la zona con el litoral y el Paraguay. De este último llegaba la yerba, y junto con ella, indios y mano de obra. Un trasiego de embarcaciones y personas que podría explicar la presencia de pobladores paraguayos en los pagos empadronados en 1744.

Los comisos reflejan tan solo indicios de una actividad comercial que no fue posible detectar en las fuentes demográficas. Posiblemente se trate de una difusa sombra de lo que realmente circulaba, pero que deja evidencia, no solo de las andanzas de sus pobladores, sino también de la toponimia rioplatense. Aún resulta actual el interés por ahondar – tal como lo hiciera César A. García Belsunce para la Magdalena - en el estudio de la cartografía y el paisaje rural del resto de los pagos⁵². Posiblemente una tarea que merecerá un mayor desarrollo en trabajos futuros.

Hace más de veinte años, en el primer número de la serie Cuadernos de Historia de la Población, García Belsunce invitaba a estudiar fuentes que complementasen los padrones y libros eclesiásticos. En el último número de esa serie publicado bajo su coordinación, animaba descubrir a aquellos pobladores invisibles a los ojos de los empadronadores. Estas breves páginas surgieron de esa doble invitación y esperan haber realizado un acotado aporte al estudio de aquella población rural, dispersa, dinámica y por momentos escurridiza ante los ojos del historiador.

ANEXO: COMISOS REALIZADOS EN LA CAMPAÑA BONAERENSE

Fuente: Archivo General de Indias (AGI)

Referencias:

1. AGI. Buenos Aires, 12 A
2. AGI. Buenos Aires, 12 B
3. AGI. Contaduría, 1898
4. AGI. Contaduría, 1899
5. AGI. Contaduría. 1887 B. Libro 1
6. AGI. Contaduría, 1887 B. Libro 2
7. AGI. Contaduría, 1887 B. Libro 3

Ref.	Fecha	Lugar	Mercadería
3	05/05/1726	puerto de la estancia que llaman de Barragán	diferentes géneros
3	21/06/1726	entre diferentes árboles y enterrados en el paraje nombrado Las Palmas	diferentes efectos
3	21/03/1726	rancho en estancia de Amador	ollas y sartén

⁵² CÉSAR A. GARCÍA BELSUNCE, *La contribución, op.cit.*

Ref.	Fecha	Lugar	Mercadería
		Barragán en Las Conchas	
3	01/01/1727	costa del norte	diferentes efectos
3	00/06/1728	cerca del río de Arrecife	52 arrobas y una libra de plomo 405, 12 libras de fierro y 22 fusiles
3	19/01/1731	río de Las Conchas en las cercanías del expresado paraje	un barril de aceite y cinco de aguardiente, de caña treinta y cuatro
3	26/10/1733	costa de San Isidro	diferentes efectos de mercadería
3	02/06/1734	junto a la Chacra de los Padres de la Compañía	una porción de fierro
3	26/11/1734	en La Costa en el paraje que llaman de los Olivos	géneros
3	12/02/1735	paraje nombrado del sauce	diferentes géneros de mercadería
3	16/02/1735	costa de este río. Un cuarto de legua distante de la capilla de San Isidro	piña de plata virgen con peso de 19 marcos y dos onzas a precio de ocho pesos el marco
3	19/05/1735	Pago de la Magdalena	distintos géneros
3	06/09/1736	Pago de La Costa, entre San Isidro y los Olivos	diferentes piezas
4	03/01/1737	costas del río Luján	distintos géneros
4	12/08/1737	chacra de Miguel Sánchez	ciento y veinte y dos marcos de plata chafalonía
4	12/08/1737	en el camino de la ensenada de Barragán	
4	20/05/1737	en las Islas	90 varas de fierro
4	21/02/1738	en un pozo de este río hacia la parte de norte en el paraje que llaman de La Costa.	setenta y nueve barras de fierro
4	28/11/1738	en el arroyo de Guazunambí, de la otra banda del río de Las Conchas	distintos géneros
4	15/01/1740	estancia de Pedro López	mercaderías
4	23/01/1740	cuatro leguas del puerto de Las Conchas	distintos géneros, un botecillo
4	03/12/1742	Entre el arroyo del Tala y el río de los Arrecifes	distintos géneros
4	07/04/1742	Pago de La Costa, chacra y rancho de Luis Fernández	distintos géneros
4	13/12/1742	en el Pago de la Matanza	Distintos efectos de clavazón y herramientas en una carreta
4	05/06/1743	Pago de La Costa	Géneros de mercaderías y tres esclavos negros
4	15/02/1743	Pago de Magdalena	géneros de mercaderías
4	22/07/1743	Partido de los Arroyos	géneros de mercaderías
4	25/02/1743	Río de las Conchas	mercaderías
4	01/10/1744	paraje que llaman el puerto bajo de Las Conchas	efectos
4	19/06/1744	monte de la chacra de don Nicolás Echeverría	dos esclavos negros
4	20/10/1744	en un arroyo del Paraná las	mercaderías

Ref.	Fecha	Lugar	Mercadería
		Palmas	
4	20/10/1744	paraje que llaman de las Palmas	mercaderías
4	20/10/1744	costa de los Quilmes	mercaderías
4	20/10/1744	arroyo de las Vueltas	mercaderías
4	24/04/1744	costa de las Conchas	bote portugués con mercaderías
4	24/04/1744	rancho desierto inmediato a la Guardia de Luján	géneros
4	29/04/1744	Arroyo de Cobos	géneros
4	30/10/1744	costa de los Quilmes	25 frasqueras de aguardiente
2	02/05/1748	Arroyo de Santiago	
2	02/05/1748	Pago de la Magdalena	varias mercaderías, siete sacos de azúcar y otros efectos
2	02/05/1748	cañada de Maldonado	43 frazadas y una pieza de bayeta
2	02/05/1748	campo del bloqueo	un envoltorio y dos petacas chicas con mercadería
2	02/05/1748	Isla de las Dos Hermanas	bote con diferentes mercaderías
1	23/12/1750	cerca de la ensenada de Barragán	tres géneros sueltos que conducían tres hombres a caballo a quienes no pudieron alcanzar
1	23/12/1750	en el Monte de la Chacra	dos esclavos negros
1	23/12/1750	paraje que llaman el paso chico	varios géneros
1	23/12/1750	costa de Las Conchas	25 frasqueras de aguardiente, 4 sacos de arroz y una canoa
1	23/12/1750	costa de San Isidro	diferentes mercaderías
6	07/08/1753	distante dos leguas de esta ciudad	mercaderías
6	07/08/1753	campo de La Costa a cuatro leguas de esta ciudad	una esclava negra
6	07/08/1753	Pago de la Magdalena	cuatro baúles de mercadería
6	13/11/1753	capilla de la Concepción	mercaderías
6	13/11/1753	Pago de la Magdalena	once esclavos, ocho varones y tres hembras
6	18/12/1753	junto a las Conchas	
6	18/12/1753	rincón de San Pedro	una lancha y mercadería. Como parte de autos y causa contra Juan José Castaño y Teodoro Correa de nación portugués
6	19/05/1753	arroyo que llaman de Lomes	mercaderías
6	19/05/1753	Pasaje de la Chacra o Canoa de Maciel	tres esclavas negras y un esclavo negro
6	20/07/1753	campo de La Costa de San Isidro	mercaderías
6	20/07/1753	paraje del horno del obispo	mercaderías
6	20/07/1753	Cañada Honda distante veinte y ocho leguas de esta ciudad	una esclava negra y una pieza de lienzo de Lino
6	20/07/1753	rancho junto a Las Conchas	tres esclavos negros
6	21/07/1753	cañada que llaman de la Cruz Alta	porción de barriles de aguardiente y géneros de mercadería
6	23/06/1753	rincón de Montes de Oca	mercaderías y un bote de leña
6	23/09/1753	junto a Las Conchas	mercaderías

Ref.	Fecha	Lugar	Mercadería
6	25/06/1753	rancho desierto distante media legua de esta ciudad	efectos
6	25/11/1753	en el campo a tres leguas de esta ciudad	cinco esclavos negros y una esclava negra
6	26/06/1753	camino de La Costa de San Isidro	varios géneros de mercadería en dos carretas
6	26/06/1753	camino de La Costa de San Isidro	mercaderías
6	26/06/1753	islas distantes 80 leguas de la ciudad	nueve esclavos negros, tres negras y seis varones
5	27/04/1753	rancho fuera de esta ciudad	mercadería
6	27/04/1753	costa de San Isidro	mercaderías
6	27/04/1753	bañado del paso chico	mercaderías
6	27/04/1753	Pago de Las Conchas, inmediato a la chacarita de Mercedes	mercaderías
6	27/07/1753	junto de la cruz Alta, ochenta leguas de esta ciudad	seis esclavas negras y un mulato
5	28/03/1753	partido de Areco	mercaderías
6	28/04/1753	Pago de Areco	mercadería
6	28/04/1753	costa de San Isidro	mercaderías y un esclavo negro
6	28/04/1753	Pago de las Conchas	
7	04/04/1754	paraje del Pergamino	diez esclavos negros, siete varones y tres esclavas negras
7	05/04/1754	paraje de la cruz colorada	una lancha y mercadería.
7	11/07/1754	Paraje que llaman del paso chico	efectos
7	12/04/1754	arroyo de las Huertas	bote
7	13/02/1754	a tres leguas de esta ciudad en un vizcachal	cuatro esclavos negros
7	14/01/1754	Rincón de San Pedro	dos negros y una negra
7	16/06/1754	Paraje de las Fontezuelas	dos esclavos
7	16/08/1754	Pago de la Magdalena	cuatro fardos de mercadería
7	16/12/1754	ocho leguas de esta ciudad en una chacra que llaman de Pascual López	una esclava negra
7	17/07/1754	Pago de las Conchas	cuatro esclavos negros y cuatro fardos de mercadería
7	18/11/1754	costas de la ensenada de Barragán	bote con porción de trigo y cueros
2	17/09/1761	pajonal inmediato al arroyo de las Huertas	Géneros y tabaco que se remitió a la Real Fábrica de Sevilla.
2	17/09/1761	arroyo de Santiago	Dos botes con tres negros esclavos y diferentes géneros.
2	17/09/1761	arroyo Chico	Tres esclavos, porción de caldos, azúcar y varias piezas de bayetas
2	17/09/1761	Pago de la Magdalena	13 fardos de ropa
2	31/07/1761	Pago de la Magdalena	18 tercio de varias mercaderías
2	31/07/1761	camino de La Costa de San Isidro	una carretilla con dos bueyes y dos sacos con varios géneros
2	31/07/1761	paso chicos, dos leguas de la ciudad	27 fardos de mercadería
2	31/07/1761	inmediaciones de la chacra que	13 esclavos negros de ambos

Ref.	Fecha	Lugar	Mercadería
		fue de los regulares de la Compañía	sexos
2	31/07/1761	inmediaciones del arroyo Largo	10 fardos y varios géneros de mercaderías y un esclavo negro
2	31/07/1761	sitio inmediato a la chacra que fue de los regulares de la Compañía) Las conchas?	varias mercaderías
2	31/09/1761	costa de San Isidro	treinta y dos tercios y dos cajones de mercadería
2	17/09/1762	pajonal inmediato al arroyo de Santo Domingo	fardos, once piezas de paño
2	17/09/1763	Rio Luján	Lancha con carga de vino, azúcar y otros efectos
2	25/05/1768	Cañada Honda	11 esclavos