

FÉLIX LUNA

*Buenos Aires y el país*

**stockcero**

A864 Luna, Félix  
LUN Buenos Aires y el país.- 1ª. ed.-  
Buenos Aires : Stock Cero, 2002.  
172 p. ; 23x16 cm.

ISBN 987-20506-1-9

I. Título - 1. Ensayo Argentino

Fecha de catalogación: 18-11-02

Diseño y diagramación de interior:  
Schavelzon | Ludueña. Estudio de diseño

© Félix Luna, 1982

1º edición: 2002

Félix Luna - Stockcero

ISBN N° 987-2050-61-9

Libro de Edición Argentina.

Hecho el depósito que prevé la ley 11.723.

Printed in the United States of America.

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de la cubierta, puede ser reproducida, almacenada o transmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

This edition published by arrangement with  
the Author through stockcero.com

For information address:

stockcero.com

Viamonte 1592 C1055ABD

Buenos Aires Argentina

54 11 4372 9322

stockcero@stockcero.com

# Prólogo

*Las páginas que siguen son el esqueleto, la arquitectura básica y descarnada de un trabajo que desde hace años quiero escribir con mayor extensión y profundidad.*

*Los reclamos de otros temas y ocupaciones han ido postergando una elaboración más prolija y finalmente he optado por publicarlo como está; virtualmente desnudo de ropaje, revestido sólo por las ideas sustanciales que lo animan, sin tecnicismos (que no manejo) ni aparatos eruditos (que aquí me parecen innecesarios).*

*El motivo de lanzarlo así de desvalido a los caminos de la discusión pública es muy simple: difícilmente podré completarlo y no quiero dejarlo dormir indefinidamente. Se aproxima el tiempo en que algunos temas esenciales deberán ser discutidos en todos los niveles de la comunidad argentina, antes de la transición del actual régimen militar hacia el sistema republicano que es propio de nuestra tradición. Pienso que el problema de la relación de Buenos Aires con el país es el más dramático y el que requiere decisiones más urgentes, aunque la solución concreta demore en llegar. Tengo, entonces, la esperanza de que pueda abrirse un momento de reflexión, de recogimiento, en el espíritu argentino, antes del inevitable barullo que arrastra todo paso de un gobierno de facto a uno de derecho, y quiero creer que algunas de las ideas que aquí se exponen puedan servir en ese instante al mejor ordenamiento de la Argentina del futuro.*

*Por este mismo motivo he encarado el tema desde un punto de vista estrictamente historiográfico. En su momento, los políticos y los técnicos de muchas especialidades tendrán*

*que hacer su aporte a esta propuesta —no porque sea mía sino porque así lo impondrá la fuerza de las cosas—. Ellos dirán lo suyo. Por mi parte, aclaro que mi contribución es la de un historiador a la solución de un conflicto que tiene raíces históricas pero cuyas implicancias envenenan la realidad nacional desde hace años, deforman nuestra realidad, desequilibran nuestra armonía y oscurecen nuestro futuro como Nación.*

*Siempre he dudado de que la historia sea la magister vitae que decían los clásicos. Pero si no nos ayudara a entender algunas de las grandes cuestiones que nos definen y se proyectan sobre nuestro destino, entonces me avergonzaría de ser historiador. Por eso, estas páginas son la expresión de una actitud que es permanente en mí: la de considerar la historia, no como un acto gratuito, sino como un modo de pensar el país a partir de su pasado.*

Enero de 1982

# I. La puerta de la tierra



A lo largo de su primer siglo de vida, Buenos Aires asumió enérgicamente la vocación intermediadora que había inspirado su fundación, tuvo enfrentamientos con otras ciudades españolas y encabezó un movimiento de expulsión contra usurpadores extranjeros.

Por lo que puede decirse que en aquellos primeros cien años, la ciudad porteña marcó claramente el signo de su futura relación con el destino nacional: una relación matizada de entendimientos y enfrentamientos, de gerencias y mediaciones, de liderazgos gloriosos por momentos, pero no pocas veces resistidos. Como si esa mísera aldea, de entrada nomás hubiera prefigurado la contradictoria función que habría de protagonizar en la formación del país que se levantaría en su contorno.

### **La puerta vacía**

Según Juan de Garay, la ciudad debía ser *la puerta de la tierra*, es decir, un lugar de entrada y salida para el vasto espacio que los españoles estaban poblando entre el Cerro de la Plata y el Río de la Plata.

La concepción de Garay era un lugar común ideológico entre la gente más lúcida de la época. El conquistador Francisco de Aguirre planteó, cuarenta años antes de la fundación, la necesidad de completar la ristra de ciudades que habrían de flanquear el camino a Potosí, con un asentamiento sobre el estuario. El oidor Juan de Ma-

tienzo sugería al Rey en 1566: *“Ha de poblarse desde España el puerto de Buenos Aires adonde ha habido otra vez población y hay hartos indios y buen temple y buena tierra; los que allí poblaren serán ricos por la gran contratación que ha de haber allí desde España y Chile y del Río de la Plata y desta tierra”* (el Alto Perú). Recomendaba que se enviaran *“ciudadanos, mercaderes y labradores; pocos caballeros porque éstos ordinariamente no se quieren aplicar a tratos ni a labranzas sino andarse holgando, jugando y paseando”*.

Con lo que Matienzo vaticinaba no sólo la función intermediadora que tendría la futura Buenos Aires, sino también la condición innegablemente plebeya que habría de distinguirla.

Ahora bien: ¿qué era la tierra a la que Buenos Aires se proponía servir de puerta?

En el momento de la fundación, de Potosí al sur sólo existían las ciudades de Santiago del Estero (1553), Tucumán (1565) y Córdoba (1573). Formaban el esbozo de la ruta que alguna vez vincularía al Río de la Plata con el Cerro Rico; es decir, España con el gran centro productor del metal precioso que era, a la vez, el más importante mercado consumidor de esta parte de América. Pero por ahora, 1580, el tal esbozo se limitaba a esas tres poblaciones misérrimas, separadas por centenares de leguas, conflictuadas por ambiciones y pujos de poder que no eran sino la expresión de frustraciones generadas por la nula riqueza que habían hallado los conquistadores.

No era mucho más alentador el panorama de la comarca fluvial: Asunción existía desde 1540 y acá los españoles y criollos habían logrado cierta estabilidad política y económica: pero desde allí hasta el estuario sólo se encontraba otra población hispana, Santa Fe (1573), hostilizada por los indios chaqueños y poco promisoría. En rea-

lidad, algunos viajeros que venían de España y se dirigían a Asunción, preferían desembarcar en la costa brasileña, en Santa Catarina, y caminar hacia la capital paraguaya.

Mendoza (1561) y San Juan (1562) eran ciudades remotísimas y pertenecían a jurisdicción chilena; no se pensaba en ellas cuando se daba a Buenos Aires como *puerta de la tierra*.

La puerta, el puerto, se abría entonces sobre un espacio casi vacío; tardaría dos siglos en llenar cumplidamente su función. Entretanto, los porteños tenían que vivir. Y en su inopia inicial, los “*ciudadanos, mercaderes y labradores*” de Buenos Aires se dispusieron a aprovechar de la mejor manera posible su estratégica posición.

### Vivir burlando la ley

No fue fácil. Los 64 que vinieron con Garay —criollos casi todos— y los 30 andaluces y extremeños que llegaron dos años después de la fundación, permanecían como sitiados en el breve ejido de la ciudad. En 1587, el teniente de gobernador Rodrigo Ortiz de Zárate escribía al Rey que Buenos Aires era “*de serio la tierra más necesitada de todas las Indias*”. El contador Montalvo escribía el mismo año que “*la mayor fuerza que ha tenido y tiene para defenderse de los enemigos franceses e ingleses es la gran pobreza de toda la gente*”. Un memorial de 1590 afirmaba que “*no hay cuatro hijos de vecinos que traigan zapatos y medias ninguno y cual (alguno) camisa*”.

Era previsible la pobreza inicial. Ni la tierra tenía todavía un contenido poblacional y económico significativo y por lo tanto la intermediación porteña era mínima;

ni se conocían las técnicas aptas para explotar las riquezas que vagaban por las pampas, esas inmensas manadas de yeguarizos y luego rodeos de vacunos mostrencos que pronto cobrarían contornos legendarios en la imaginación de los europeos. Los habitantes de Buenos Aires vivieron sus primeras décadas mirando hacia el río, como náufragos, esperando que de allí llegara la salvación. Una coincidencia afortunada les permitió salvar los años iniciales: el mismo de la fundación, Felipe II anexó Portugal a su corona. Los lusitanos mantuvieron sus leyes y aprovecharon la mala conciencia del monarca español para usufructuar todos sus nuevos derechos como súbditos. En primer lugar, comerciar con los españoles.

Buenos Aires y Brasil establecieron, entonces, vinculaciones comerciales no muy cuantiosas pero suficientes, al menos, para que los habitantes de la nueva ciudad no perecieran de necesidad. Precisamente pensando en Buenos Aires, el obispo del Tucumán, fray Francisco de Victoria, hizo efectiva la primera exportación de productos elaborados en estas tierras: lienzo, telilla, cordobanes, sombreros, sobrecamas, frazadas tejidas en Santiago del Estero, que se embarcaron con rumbo al Brasil el 2 de septiembre de 1587, fecha que ha quedado consagrada como Día de la Industria Argentina.

Pero ni siquiera este minúsculo comercio podía ser tolerado por el sistema monopólico que caracterizaba en esa etapa histórica el mecanismo de intercambio español con las Indias. Además, con las mercaderías que venían de Brasil llegaban también no pocos portugueses, muchos de ellos de origen israelita, a avecindarse en Buenos Aires o en las ciudades tucumanesas. Como puerta, la ciudad de Garay amenazaba abrirse demasiado. Muy poco después de la fundación, el virrey del Perú, marqués de

Cañete, denunciaba que *“es imposible estorbar el pasaje a nadie, aunque yo lo tenga prohibido”*. Con acertada intuición el historiador Fernand Braudel afirma: “No podríamos sorprendernos... de que Buenos Aires haya sido en sus comienzos una ciudad semiportuguesa”.

En 1595 una Real Cédula prohíbe introducir en Buenos Aires mercaderías procedentes de las colonias portuguesas. Cesaba así la única corriente que posibilitaba la supervivencia de la ciudad. Había que resignarse a comunicarse con el mundo mediante el parsimonioso sistema de los navíos de registro, obviamente inaptos para proveer a los porteños —y mucho menos a los pobladores del Tucumán y del Paraguay— de los artículos manufacturados que necesitaban. Teóricamente los navíos de registro eran uno o a lo sumo dos por año; pero hubo hasta seis años que no llegó ninguno a la lejana población platense...

Entonces Buenos Aires empieza a ejercer un contrabando casi institucionalizado, única manera de recibir el oxígeno indispensable para seguir existiendo. Se instaló una mafia de contrabandistas que en los primeros años del siglo XVIII lucró con el tráfico ilegal. Algunos eran funcionarios, otros eran esos caballeros que Matienzo descalificaba como vagos y paseanderos. Todos usaban las mañas más sutiles para burlar las disposiciones reales, desde desembarcar mercaderías en parajes despoblados hasta denunciar navíos cómplices a los que se decomisaba los efectos para venderlos en pública y formal subasta, en las que los únicos ofertantes eran los contrabandistas “confederados”. Buenos Aires seguía siendo pobrísima, pero algunos pocos vecinos vivían suntuosamente, hacían alarde de sus concubinas, organizaban formidables timbas y coimeaban prolijamente a los funcionarios. No a Hernanda-

rias, criollo probo que desbarató varias veces sus maniobras y tuvo que sufrir tremendos ataques de la banda. Pero aun después de disuelta ésta y arrepentidos debidamente sus integrantes (algunos de los cuales terminaron su vida como religiosos) la ciudad porteña siguió manteniendo la práctica del comercio ilegal. Puede decirse que no hubo gobernador en el siglo XVII que no haya participado de él de una u otra manera. Era una forma de hacer cumplir el destino intermediador de la ciudad de Garay, imposible de realizar mediante vías legales. Buenos Aires y el Tucumán necesitaban esclavos, ropas, armas, papel, muebles, artículos del hogar. ¿Por dónde podían entrar estos efectos sino por la ciudad platense?

Buenos Aires sobrevivió, pues, en el primer siglo de su vida, gracias a una burla permanente a la ley. “*No hay cosa en aquel puerto tan deseada como quebrantar las órdenes y cédulas reales*”, decía el ex gobernador Dávila en 1638. Toda una picaresca, a veces muy divertida, como lo ha relatado Raúl Molina en su libro sobre Hernandarias, fue medrando al costado de la tolerada clandestinidad: obispos que excomulgaban a sus rivales en el tráfico ilícito, gobernadores enloquecidos de aburrimiento que robaban descaradamente, pleitos, riñas, denuncias, componendas... Hay un perfil de Buenos Aires actual que se recorta en el oportunismo, el dinero fácil, la violación de la ley sin sanciones judiciales ni morales. Probablemente ese perfil empezó a esbozarse en la más rancia tradición porteña: al menos es de suponerlo dado su persistencia en todas las épocas...

## Cazar vacas

Pero los efectos que se compran deben pagarse, aun cuando se compren de contrabando. ¿Cómo pagaban los porteños esas mercaderías? Con cueros y algo de sebo, es decir, con los productos primarios que ofrecía la pampa circundante.

Pocos años tardaron los vecinos de Buenos Aires en descubrir la vasta llanura que rodeaba a la aldea por tres costados. No la poblaron: salieron en expediciones para cazar vacas y cuerearlas. “Cazar” es un verbo preciso para describir esas épicas vaquerías, verdaderas insensateces ecológicas que en cada entrada dejaban ingentes cantidades de reses pudriéndose al sol. Sólo se aprovechaba el cuero; eventualmente la lengua del animal para consumo inmediato de los expedicionarios, asada sobre las débiles cenizas de la bosta encendida, ya que en la pampa no había árboles. Un festín para los chimangos, los perros cimarrones y los ratones que constituían las plagas de los campos. Pero insensato y todo, era el único sistema viable para obtener frutos de la tierra, puesto que era impensable criar ganado en lugares fijos: no había gente para atenderlo ni existía seguridad frente a los ataques indígenas.

Los temibles querandíes, aquella etnia que expulsó a Don Pedro de Mendoza en 1537, habían desaparecido misteriosamente a fines del siglo XVI. Pero los pampas los habían reemplazado y estaban descubriendo el caballo. Al convertirse en ecuestres, los indios adquirían una peligrosidad que los porteños no dejaron de percibir. Aunque en los primeros lustros del siglo XVII no se registran grandes malones (no había mucho que robar en la población cristiana), internarse en esa llanura infinita, desconocida, no era tranquilizador. La vaquería era, en-

tonces, un modo primitivo y depredador pero eficaz para hacerse de bienes que pudieran intercambiarse con los mercaderes, legales o no, que llegaban hasta las toscas de la ciudad fundada por Garay.

Era una operación bárbara y riesgosa. Los protagonistas de la matanza se proveían de una larga lanza cuya punta era una afilada medialuna de metal. Después de localizar un rodeo se metían al galope en el conjunto y cortaban los tendones del garrón del animal; en cuanto caía, pasaban a hacer lo mismo con otro. Así, durante toda la jornada, eludiendo las atropelladas de aquellas bestias casi salvajes, flacas, ariscas, guampudas. Cuando terminaban, centenares o tal vez miles de reses, paralizadas por los cortes, mugían desesperadas entre los pastos. Venía entonces la otra etapa de la faena: ultimar las vacas y cue-rearlas, casi en caliente. El producto se estibaba en carretas y luego regresaban, dejando el campo hecho un asco de sangre, carne podrida y hueserío.

Dilapidación: esto eran las vaquerías. Una depredación irracional de recursos que a fines del siglo XVIII había aparejado una alarmante disminución del ganado vacuno. Pero este ejercicio dilapidador dejó su sello en los ancestros porteños. Como asimismo en quienes lo practicaban, una justificada insensibilidad ante la sangre y una dureza física que confluirían, no mucho más tarde, en la formación del arquetipo del habitante rural rioplatense: el “gauderio”.

De todos modos, en su pobreza y aislamiento, la privilegiada situación geográfica de Buenos Aires no podía seguir ignorándose por mucho tiempo. No sólo era la boca de entrada de mercaderías que llegaban hasta Potosí y el mismo Perú, sino que se había convertido en el obligado punto de desembarco para los funcionarios reales que

venían a esta parte de América; hasta los que debían pasar a Chile preferían bajar aquí y seguir por tierra.

En 1617 se jerarquiza políticamente a la ciudad, que ya contaba con treinta y siete años de vida, convirtiéndola en sede de la Gobernación del Río de la Plata. Empezaba el destino capital de Buenos Aires, ese destino cuyas alternativas formarían parte sustancial de un buen segmento de nuestra historia.

La jurisdicción de la flamante Gobernación comprendía las ciudades de Santa Fe, Corrientes (1588) y Concepción del Bermejo (1585, posteriormente despoblada). La misma disposición real establecía los límites de la Gobernación del Paraguay y reafirmaba los del Tucumán, que a las ciudades existentes cuando Garay fundó Buenos Aires había agregado en años siguientes a Salta (1582), La Rioja (1591) y Jujuy (1593). En jurisdicción chilena se encontraban Mendoza (1561), San Juan (1562) y San Luis (1594). Los gobernadores del Río de la Plata, Tucumán y Paraguay dependían formalmente del virrey del Perú y de la Audiencia de Charcas; en los hechos gozaban de una amplia independencia.

Empezaba otra etapa para la vida de Buenos Aires. Sin embargo, no fue el siglo XVII una época de prosperidad para la flamante sede de la Gobernación. Muchos factores coincidieron en retrasar su progreso: pésimos gobernadores, un estado de guerra casi permanente entre España contra Holanda e Inglaterra que hizo peligrosa la travesía del Atlántico, la guerra de Portugal por su independencia, el vigilante celo de Lima y el sistema mismo de la dominación hispana, vinculado a una concepción demasiado metalista de la riqueza nacional. Además, el Tucumán se vio sacudido entre 1630 y 1660 por alzamientos aborígenes que pusieron en peligro la estructura poblacional hispana de la

región e interrumpieron la pacífica cooperación que hasta entonces habían prestado los nativos. Hubo lustros que no vieron aparecer en Buenos Aires a ningún navío de registro y abundaron los sustos provocados por piratas y corsarios. Si la ciudad se salvó de ser atacada por los enemigos de España fue, en primer lugar, por su notoria pobreza, y además porque la navegación del estuario era difícil, ya que se ignoraba casi la ubicación de bancos y canales.

### **Recelos, querellas**

Y sin embargo, este poblacho escaso y aislado provocó desde su creación, resistencias y celos. Considerada su fundación una necesidad, a poco de instalada empezó a despertar rivalidades en otras ciudades españolas; y estas reacciones también constituirían una constante en su vida futura.

En primer término, Lima. Era evidente que la ciudad del Plata tendería, con el tiempo, a establecer vinculaciones comerciales con Potosí y su contorno, mucho más cómodas, baratas y seguras que las mantenidas por la ciudad peruana. El sistema de galeones que en aquella época practicaba España con las Indias imponía a las mercaderías un larguísimo y costoso itinerario: de Cádiz o Sevilla a Portobelo; aquí se descargaba para pasar por tierra a Panamá, a cargar otros navíos que, ahora por el Pacífico, debían arribar a Guayaquil y luego al Callao para bajar a tierra y cargar largas recuas de mulas que llevarían los efectos hasta el Alto Perú cruzando las regiones más ásperas y difíciles de América del Sur. Frente a esta ruta, Buenos Aires ofrecía un recorrido por caminos llanos, sin obstáculos naturales de importancia.

“El argumento decisivo de Lima para aniquilar la competencia atlántica fue el temor de una no fiscalizada exportación de metales preciosos a través de Buenos Aires” dice Manfred Kossok. Era “la ruta clandestina de la plata”, magnificada por los comerciantes limeños para estrangular la competencia atlántica. Sus poderosas influencias lograron que la Corona estableciera una aduana en Córdoba (1622) que detuvo el tránsito de mercaderías ingresadas por el Río de la Plata. Esta medida se complementó al año siguiente con la prohibición de exportar metales preciosos por Buenos Aires, lo que condenaba a la economía rioplatense a una economía de trueque, de mera subsistencia.

Y no sólo a Buenos Aires: también el Tucumán se vio afectado por la aduana de Córdoba. Ahora los tucumenses debían importar los efectos que necesitaban por la carísima vía de Lima. De todos modos la medida tuvo efectos relativos gracias al contrabando, que siguió operando en gran escala.

Lima había triunfado sobre la incipiente Buenos Aires, pero era una victoria tan antinatural, tan reñida con la lógica de la realidad, que la lucha debía resolverse, a largo plazo, en favor de la ciudad platense. En 1689 los intereses limeños debieron aceptar un primer retroceso: con motivo del envío de navíos que debían desembarcar en Buenos Aires mercaderías destinadas a Chile, los representantes del comercio limeño obtuvieron autorización para mandar un representante a Santiago del Estero, a fin de comprobar que los efectos no pasaran al norte. O sea que la frontera económica entre el Perú y el Río de la Plata quedaba fijada cien leguas más arriba de la anterior. Poco más tarde, los cabildos de Buenos Aires, Santa Fe, Santiago del Estero y Córdoba comisionaron a un ve-

cino porteño, Gabriel Aldunate y Rada, para informar a la Corona sobre la situación de las gobernaciones del Río de la Plata y el Tucumán. Fueron tan incontestables las razones de Aldunate que por cédula real expedida en 1696 se dispuso la mudanza de la aduana de Córdoba, a Jujuy. Lo que equivalía a sancionar, por parte de Lima, la pérdida del mercado tucumánés. “Las fuerzas imponderables de la historia iban trazando los límites de la argentinidad”, dice Vicente Sierra.

La última batalla contra Buenos Aires la perdió Lima en 1776, cuando se creó el Virreinato del Río de la Plata, que incluía el Alto Perú en su jurisdicción. O más exactamente, cuando el virrey Cevallos sancionó un año después el “Auto de Libre Internación” que permitía llevar libremente hasta el Perú las mercaderías ingresadas por Buenos Aires. En ese momento —como lo demostró el activo virrey al fundamentar la medida— una vara de paño importada desde el Perú costaba en Córdoba de \$ 20 a \$ 30, mientras que si llegaba por Buenos Aires se vendía a \$ 5. La derrota limeña tuvo todavía un último episodio: en 1790 se prohibió la importación de azogue por la vía peruana; el precioso elemento, indispensable para beneficiar las minas potosinas, entraría exclusivamente por la ciudad porteña, con lo que se estrechaban más aún los vínculos entre el Alto Perú y el Río de la Plata. Un siglo largo había demorado el desquite de Buenos Aires, pero lo había hecho cumplidamente... Con razón ha dicho Ricardo Levene que “la madrastra de Buenos Aires no fue España sino Lima”.

No fue la única que rivalizó con Buenos Aires en aquellos primeros siglos. Santa Fe y Córdoba mantuvieron querellas con la ciudad porteña en torno a las vaquerías que se realizaban en territorios de jurisdicción dudo-

sa. En 1694 hubo disputas entre los cabildos respectivos hasta que en 1700 el gobernador de Buenos Aires prohibió las vaquerías, que no obstante se siguieron practicando. Con Córdoba los problemas se reiteraron muchas veces y hasta la lejana San Juan fue fulminada por el cabildo porteño como cómplice de las sacas de ganado. De todos modos, las querellas entre ciudades a raíz de las incursiones de los “accioneros” sirvieron para ir definiendo algunos límites de las futuras provincias argentinas, porque en 1721 un grupo de árbitros señaló el Arroyo del Medio como término de las jurisdicciones de Buenos Aires y Santa Fe; esta última agregaba al territorio que poseía, todo el que llegaba, Paraná al este, hasta el río Uruguay, es decir la actual provincia de Entre Ríos. Por su parte, a Buenos Aires se le adjudicaba la banda oriental del Río de la Plata, entonces sin población española y con pocos indígenas.

Además, Buenos Aires mantuvo con Santa Fe un largo pleito desde 1716 hasta las vísperas de la erección del Virreinato en torno a la condición de “puerto preciso” que había obtenido esta ciudad, lo que obligaba a los navíos que traficaban por el Paraná a recalar en Santa Fe y pagar una tasa destinada a mantener el servicio de fronteras contra los indios del Chaco. La ciudad porteña cuestionó vehementemente el privilegio santafecino, que le quitaba su calidad de puerto único entre el Atlántico y Asunción.

Y no sólo Córdoba, Santa Fe o aun San Juan. Con Montevideo, fundada en 1736, Buenos Aires competiría duramente, como se verá, por el monopolio del puerto sobre el estuario. Por otra parte, son frecuentes en la época las acusaciones de cabildos o particulares de la región del Tucumán contra Buenos Aires; entre otros motivos, porque el pretexto de los peligros de piratas o de portugueses