



El flagelo del contrabando: una mirada a la luz del tiempo

por Néstor Regino Ortíz

“...estudiamos Historia con el fin de
conocernos a nosotros mismos”.

Robin G. Collingwood
(Reino Unido, 1889-1943)

Un manifiesto a modo de prólogo: sobre el Centro de Estudios Históricos y su misión

Como integrantes del Centro de Estudios Históricos Policiales nos hemos propuesto, en principio, continuar la obra de nuestros historiadores mayores buscando dar vida a aquellos hechos considerados de importancia o trascendentes para nuestro país, sus Instituciones y nuestra querida Policía Federal.

Rescatar esos hechos del pasado constituye un desafío que otorga valor al bagaje cultural que nos es propio y que debemos alimentar a través de nuestras pesquisas.

En esa tarea, tenemos el deber de interrogarnos sobre cuál debería ser nuestro posicionamiento ante la amplitud de hechos, que ordenados en función del tiempo y de las distintas temáticas, conforman la Historia propia, la Historia Institucional. Y ese mandato ético, propio de esta ciencia tan propensa a la multiplicidad interpretativa, lógica por otra parte, debe de responder a la personal y libre construcción del investigador, en razón de una práctica que nos permita

reafirmar la pertenencia a una Institución señera en materia de Seguridad.

Sobre esa convicción, los hechos hablan por sí mismos. No hubo que esperar más allá del año 1870 para que Buenos Aires cuente con un Cuerpo de Bomberos profesionalizados; de 1872 para lograr un Cuerpo de Vigilantes unificados en una Jefatura; de 1882 para dar inicio a un proceso educativo sistematizado en el tiempo, que se extenderá a 1906 cuando el Coronel Ramón Lorenzo Falcón de vida a la Primera Compañía de Cadetes, y tres años más tarde a la Segunda Compañía; de 1905 para que el Comisario Gregorio Rossi promueva la creación del Prontuario y posteriormente la Cédula de Identidad. Todos estos, hechos sin duda de extraordinaria relevancia en la historia policial universal.

Como escritores de esta disciplina particular tenemos el deber de ofrecer a nuestros lectores de todos los elementos que estén al alcance, para que logren comprender y otorgar un valor justo y adecuado a los hechos, a las circunstancias en que éstos se produjeron y a sus protagonistas.

De este modo, estaremos capacitados para oponernos a ideas anacrónicas y prejuicios, tan en boga en tiempos recientes, cuyos errores han conducido a valoraciones injustificadas para con las Instituciones y sus componentes.

En ese orden de ideas y, a modo de cierre, citaremos la siguiente frase para reflexionar como integrantes de este Centro, como docentes y como “rescatadores” del olvido, del valor significativo de todas aquellas circunstancias que, aunque pequeñas, forman parte del mortero que cimenta las columnas de nuestra Institución:



“La narración debe referirse a hechos ciertos: ello casi nunca ofrece dificultades. Pero explicar el suceso, esto es, vincularlo a otros hechos y dar un juicio, a fin de que la historia sea ejemplar, educativa, humana, ya es menos fácil. Y, sin embargo, no queda otra situación que hacerlo, porque, de lo contrario, la historia carece de misión”.

Citado en *El hombre y la historia*
de Sigfrido Radaelli; Editorial
Sudamericana, Buenos Aires, 1964,
págs. 37 y 38

A modo de introducción, para esta nota y las próximas

En distintos artículos, escritos o exposiciones realizados durante mi época de estudiante o como docente de la ciencia histórica, he referido la necesidad de leer la Historia considerando los valores y principios de cada época, vale decir, buscando enfocar la mirada y pensamiento en un tiempo que podrá ser más o menos lejano de nuestro presente. Caso contrario, sería fácil caer en anacronismos que distorsionan el verdadero sentido y valor de los hechos históricos.

Al respecto, si consideramos el origen de la función de Policía, nuestro señero doctrinario don Enrique Fentanes, afirma que cuando el hombre logró domesticar a los animales, descubrió la agricultura y

posteriormente obtuvo excedentes de alimentos -durante el periodo neolítico- otros grupos que no habían logrado dicho desarrollo buscaron apropiarse de lo ajeno a través de la violencia¹.

De este modo, a medida que una comunidad se desarrolla culturalmente, para defenderse de ataques y agresiones, debió lograr una organización interna que permitiera a sus miembros proteger los bienes, la integridad física y la vida de las personas. El objetivo, en síntesis, era crear condiciones de “seguridad”, que resultaba de una situación propia de la naturaleza humana. Por otro lado, se podrá inferir que, en un medio con mayor complejidad, tanto social como urbano, aumentaron las probabilidades de sufrir algún acto de inseguridad (robo, hurto, secuestro, etc.). Con el fin de brindar condiciones adecuadas para la protección de la población, la función de policía evolucionó a tal punto que adquirió una forma de organización semejante incluso a la actual, por ejemplo, durante la Roma Imperial. Mientras que en otros tiempos (Edad Media y Edad Moderna), sufrió retrocesos tan pronunciados que demoró siglos en lograr nuevamente un nivel de desarrollo institucional con un cuadro orgánico debidamente organizado con dependencia del Estado².

Este simple escrito tiene un objetivo: invitarlos a pensar y reflexionar sobre el origen y evolución de aquello vinculado al accionar policial desde un punto de vista histórico. Esto significa, considerar los

¹ Vale aclarar que en la historia los cambios se dan de forma asincrónica, es decir, sin una lógica temporal/territorial y es variable de acuerdo con la evolución técnico-cultural alcanzada por cada grupo social.

² La “Edad Contemporánea” en materia policial se inicia en el año 1800 con la creación de la Policía de Prefectura de París por Napoleón Bonaparte.



contextos en los que se desarrollaron los hechos, tener en cuenta los valores y principios rectores de la sociedad en los que se produjeron y que constituyen los marcos temporales y cosmovisionales en los cuales el personal policial debió actuar, considerando siempre el sistema legal y normativo vigente.

Desde el Centro de Estudios Históricos, nos hemos propuesto interrogar el pasado para conocer las distintas figuras delictivas que fueron típicas en algún momento de la historia macro-micro; rastreando el origen y las causas que pudieron haber favorecido su aparición y desarrollo, como asimismo las múltiples consecuencias generadas por esos actos ilegales.

Por esa razón, la Institución debió profundizar su capacidad profesional mediante la adopción de métodos y técnicas propias de un desarrollo que fuera capaz de prevenir acciones delictivas de gran complejidad y, cuando éstas fallaran, agudizar la capacidad investigativa que la condujera a la detección de los autores para ponerlos a disposición de la justicia.

Historiar distintos hechos y circunstancias como también tipologías prohibidas por la legislación española y/o local, constituye un trabajo arduo, pero de claro interés disciplinar. Por lo tanto, iniciaremos nuestra actividad desarrollando un tema que hasta el día de hoy continúa preocupando a los gobiernos, las autoridades de las fuerzas policiales y de seguridad, dada la complejidad para combatirlo, como por el análisis de organización, expansión y medios necesarios para llevar a cabo esa tarea: nos referimos al histórico flagelo del CONTRABANDO.

El delito del contrabando: su origen y evolución en la historia argentina

Pensar en el término “contrabando” desde un punto histórico nos retrotrae a la España de los Austrias que establecieron un circuito comercial cerrado, basado en el monopolio de mercancías entre la metrópoli y los flamantes reinos americanos. En reiteradas ocasiones los libros de textos escolares sindicaron a este sistema como una de las causas que condujeron a la independencia de estas tierras por la manera en que afectaba a las economías locales. En aquel contexto, es necesario aclarar, otras grandes potencias europeas se empeñaban en burlar los controles españoles para hacerse de los infinitos recursos naturales de la región y obtener importantes ganancias como resultado del comercio ilegal.

Los primeros registros de esta ilícita actividad se remontan a la propia antigüedad, ya que existían determinadas disposiciones tanto en Grecia Clásica como en la Roma Imperial -vale decir unos 2.000 años anteriores al monopolio español-, que penalizaban la introducción de determinadas mercancías prohibidas. Por otro lado, si pensamos en países que hicieron del contrabando un pingüe negocio, las fuentes históricas nos permiten ranquear entre los principales a Gran Bretaña, Holanda, Francia y Portugal, por solo mencionar algunos pocos que tuvieron un rol protagónico en el comercio ilegal de la América Española practicándolos sin escrúpulo de tipo alguno.

Fue, evidentemente, durante los siglos de la Edad Moderna (del XV al XVIII), cuando esta actividad ilegal e intercontinental



obtuvo su cenit. Esta circunstancia permitió el enriquecimiento de inescrupulosos a partir del tráfico de personas que eran desarraigadas de sus lugares nativos y vendidos como “esclavos” para trabajar en las minas del Alto Perú o en las extensas plantaciones del Brasil y el Caribe (café, caña de azúcar, algodón y tabaco). Angola, Guinea, Nigeria, Costa de Oro, Sierra Leona, entre otros, fueron los puntos africanos que sufrieron un mayor número de deportaciones.

En ese sentido, consideramos que el tema sobre la esclavitud posee identidad propia, a tal punto que merecería contar con un escrito puntual y específico. Nosotros nos centraremos en el tema sobre el contrabando en general, que lógicamente incluye la trata de personas como un componente más de la problemática delictiva. Dentro de ese lineamiento no podemos dejar de mencionar la introducción de manufacturas provenientes del viejo continente, contra cuyos precios las artesanías locales no podían competir, constituyéndose en una de las causales que afectó a la industria local limitando su desarrollo o provocando directamente su desaparición.

Buenos Aires: una ciudad que creció a la sombra del contrabando

La exquisita Buenos Aires, bautizada “la Reina del Plata” por su importancia cultural, arquitectónica y comercial, fue la resultante de una generación de hombres protagonistas en la construcción de la

llamada “Argentina Moderna” que hicieron de ella una urbe a imagen y semejanza de la vieja Europa. Sin embargo, su privilegiada ubicación geopolítica y económica, no tuvo en la primera época colonial la valorización que adquirirá tiempo después cuando desde su puerto partirán y arribarán barcos con sus bodegas cargadas de mercaderías o de migrantes provenientes de ultramar. Su origen pobre y de aparentes carencias en cuanto a riquezas en metales no le vislumbraban un futuro próspero, sobre todo cuando Domingo Martínez de Irala ordenó su despoblamiento allá por el año 1541, trasladando a sus habitantes a la ciudad de Asunción, fundada por Juan de Salazar y Espinosa, como una casa fuerte, el 15 de agosto de 1537.

Previo a este hecho, existía optimismo sobre el potencial hallazgo de riquezas en la zona, sobre todo posterior a 1516 cuando el Piloto Mayor de Castilla Juan Díaz de Solís descubrió el estuario del Río de la Plata, pero murió junto a otros compañeros, con quienes había desembarcado en la costa oriental, en manos de los indios chandules que eran caníbales³. Luego de él se sucedieron distintas expediciones a estas tierras buscando la sierra de la plata, que no era ni más ni menos que el cerro de Potosí, en la actual Bolivia. En esa pesquisa Juan Gaboto fundó en 1527 el fuerte Sancti Spiritu, en la desembocadura del Carcarañá en el Paraná, primer asentamiento en el actual territorio argentino.

Pasaron nueve años hasta que el 2 de febrero de 1536 don Pedro de Mendoza estableció un fuerte cercano a lo que hoy es

³ Un cronista de la expedición, llamado Herrera afirmó que los cuerpos de los españoles fueron asados y comidos por los naturales.

Parque Lezama, pero esa expedición no tuvo un carácter civilizador sino militar. Mil doscientos hombres llegaron con Mendoza, quien en 1537 falleció de regreso a España en alta mar.

Casi cuarenta años después de disolverse ese primer asentamiento, el 11 de junio de 1580, el vizcaíno Juan de Garay la refundará, pero en esta ocasión estableció el cabildo y cumplió con todas las exigencias que mandaban las leyes de la época para otorgarle la condición de ciudad. En aquella plaza, la presión de los enemigos no cesará y harán del contrabando un medio que afectará a la corona española, a la incipiente industria local y enriquecerá a muchos que se dedicaron al comercio ilegal.

Sucedió que Lima -la Ciudad de los Reyes- fundada por Francisco Pizarro el 18 de enero de 1535, pronto se convirtió en la capital del virreinato del Perú (15-05-1544), que por casi dos siglos ocupó prácticamente toda América del Sur, siendo asimismo el centro de distribución de las mercaderías europeas. Al respecto aclara Sergio Villalobos en su libro *Comercio y Contrabando en el Río de la Plata y Chile*, que en ellas se incluía “tanto las españolas como las de otros países”, y “que los cargamentos [...] se componían en dos tercios, más o menos, de productos extranjeros” (pág. 16). El citado autor, en párrafos siguientes afirma que a Lima lo que verdaderamente le importaba era el comercio con las regiones interiores como “Salta, Tucumán, Paraguay y especialmente con el Alto Perú y Charcas”, sobre todo ésta última que es donde se encontraba Potosí y su riqueza, temiendo, según el historiador chileno, que dichos mercados cayeran en la órbita de Buenos Aires, lo que significaba la ruina de Lima

siendo éste el motivo por el que “la región del Plata, [...] debió llevar una vida lánguida y miserable”. (pág. 16).

Lo cierto es que Buenos Aires reunía todas las condiciones para que el contrabando se transforme en su importante fuente de ingresos, lo que a futuro se convertirá en una especie de *boomerang*, ya que será, en contrapartida, la causa de múltiples perjuicios. Respecto a la organización de este comercio ilegal, hemos referido el rol de las distintas potencias europeas que se dedicaron a ello, para lo cual también contaron con la complicidad de funcionarios que ocupaban distintos cargos en la burocracia política y administrativa peninsular y americana.

El sistema monopólico español

En el Siglo XVII España estableció el “sistema de flotas y galeones”. En la práctica significaba que barcos mercantes partían del puerto de Sevilla con destino a América, transportando en sus bodegas distintas manufacturas y siendo custodiados por buques de guerra contra los ataques piratas y de corsarios de Gran Bretaña y Holanda, entre otros. Esta flota cruzaba el océano Atlántico y al llegar al Caribe una parte de sus productos eran desembarcados en Portobelo, mientras el resto continuaba con dirección a Veracruz (México).

Creada en 1503, la Casa de Contratación (que funcionó primero en Sevilla y luego en Cádiz), fue la responsable administrar de todo lo relativo al comercio entre España, América y las Islas Canarias. Entre tantas funciones que desempeñó, fue responsable del otorgamiento de licencias de embarque, la organización de las flotas y verificación

del estado de los navíos; también se ocupó de la formación técnica de los pilotos.

De acuerdo con este sistema, la mercancía era transportada por tierra hasta la costa del océano Pacífico y allí se volvía a embarcar con destino a Lima, donde se abastecía el mercado peruano y luego, mediante carretas, se dirigía hacia el Alto Perú, Salta, Tucumán, Córdoba y el Río de la Plata. El extenso viaje provocaba un aumento desmedido en los precios de los productos, lo cual alentaba la práctica del contrabando. La distancia entre Lima y Potosí es de unos 2.000 km. Casi la misma que separa el Alto Perú con Buenos Aires. Sin embargo, mientras el primer camino ofrecía una multiplicidad de dificultades por su irregularidad topográfica, el segundo ofrecía mejores condiciones y en su trayecto atravesaba varias ciudades que también podían ser abastecidas. A eso se sumaba que los precios de los productos provenientes de Europa y Brasil e introducidos mediante contrabando eran mucho más competitivos que los producidos por la incipiente industria artesanal local, que se veía seriamente afectada por la situación.

La historiadora Ruth Tiscornia ofrece un panorama sintético y elocuente de la situación productiva en el Río de la Plata en el siglo XVII: “el Alto Perú desarrolló la industria textil y la del mueble, además de las labores de platería a la que apuntaba su producción básica; el Tucumán se destacaba por las manufacturas textiles, cuyas muestras de alpaca y vicuña se disputaría, más tarde, toda Europa; Cuyo iba afianzando y decantando sus vinos y aguardientes, que empezaban a competir con los extranjeros y denunciaban su ingente producción con las frecuentes

“derramas”, gráfica con que se designaban las contribuciones públicas, hechas, precisamente con las monedas de la tierra, el vino. Asunción por el río mandaba azúcar, vino, miel, cera y confituras, todo abundante y de inmejorable calidad. Agregaba además todas las industrias derivadas de la madera, tarea en la que también se había de iniciar la más joven de las ciudades de la cuenca, Corrientes. Y a ellas se añadió la industria que unificaba a todas las ciudades de <arriba> por apoyarse en un cultivo común, el del algodón, una industria textil rica y refinada que se floreó con puntillas y encajes. [...] Había llegado el momento [a Buenos Aires] de dejar de mirar ese ganado mostrenco que cubría las pampas como un objeto de riqueza fácil y solo parcialmente aprovechada para la exportación de cueros, para mirarlo como materia prima de provechosas manufacturas. ¿Era lógico seguir importando botas en el país del cuero?” (Tiscornia, págs. 14-15).

De acuerdo con la autora, esa economía autóctona se vio seriamente afectada por el contrabando introducido por ingleses, holandeses y portugueses; entonces, resultaba lógico pensar que una industria incipiente como la local no podía competir contra los productos que ilegalmente ingresaban por el puerto de Santa María de Buenos Aires. Este panorama se vio agravado, cuando los portugueses fundaron la Colonia del Sacramento, en la orilla norte del río de la plata, frente a Buenos Aires. “Desde su fundación, en 1680, aumentó el contrabando, sirviendo de base de operaciones tanto a los portugueses como a sus aliados los ingleses” (Villalobos, pág. 19).

Planteado entonces el interrogante sobre la intensidad del contrabando en el Río de la Plata, Villalobos indica que “este es uno de los aspectos más difíciles de determinar, ya que el tráfico ilegal no deja cifras y solo es posible avanzar algunas aproximaciones. No obstante, si atendemos al número de barcos que rondaron o tocaron las costas meridionales de América, podremos formarnos una idea cercana. Según registro, a Buenos Aires concurrieron en esta época, 1703-1715, quince barcos de la Compañía de Guinea⁴ y diecinueve no pertenecientes a ellas, lo que hace un total de treinta y cuatro naves, y es probable que el número real fuese algo mayor, pues hay que tener en cuenta posibles fallas de la contabilidad y el hecho de que muchas naves fortuitas no dejaban huella oficial”.

Dichos años coinciden prácticamente con lo que Villalobos denomina “la época de oro del contrabando”. Entre 1706 y 1722, a Panamá solo llegaron dos flotas, condición que seguramente favoreció el ingreso de productos a través de la vía ilegal. Por el Tratado de Utrecht (1713-1715) que ponía fin a la Guerra de Sucesión española, el comercio de esclavos fue contratado a compañías inglesas por un lapso de treinta años; situación que fue aprovechada para desplazar a los franceses del comercio con América y así prácticamente hegemonizar el mercado regional y, por supuesto, infiltrar productos no autorizados:

“Las telas eran el principal rubro del contrabando, pero muchas otras

mercaderías integraban los cargamentos, recibiendo todo el conjunto el nombre de “géneros” en el lenguaje de la época. En la confiscación de la fragata Arbela, en 1719, las autoridades de Buenos Aires encontraron armas, telas, cerveza, aguardiente, brea, pólvora, marfil, cera, lienzo de algodón, loza de la China, arroz, cuchillos, espejos, tabaco, prendas de vestir, etc. Un cargamento sorprendido en las lanchas del navío Wootle, en 1727, arrojó en el inventario los siguientes artículos: cuchillos, cucharas, limpiadientes, anteojos de larga vista, peinetas de asta, marfil, tijeras de acero, navajas, tornillos, bastones de metal y de vidrio, cajitas de polvillo, medias de hombre y de mujer, medias de seda, vasos, saleros, sombreros finos, creas, holandas, bretañas, indianas con flores de oro, encaje, zapatos, chinelas, espadines, cintas, pañuelos de seda, galones de plata, hojalata para faroles, relojes de plata, hachas y otras mil baratijas” (Villalobos, pág. 34).

Cómo operaba el contrabando

El *Diccionario de Autoridades* (Tomo II: 1729) define la voz “contrabando” del siguiente modo: “Contravención de alguna cosa que está prohibida por bando, publicado a voz de pregonero, en lugares o sitios destinados para hacer público lo que el príncipe quiere que se observe, o que no se ejecute. Es formado de la preposición Contra y del nombre Bando”. A su vez, la Real Academia define “bando” como “proclama o edicto que se hace público,

⁴ En 1702 la Corona española, cuya dinastía cambió de titularidad durante la guerra de sucesión en la persona de Felipe V Borbón, nieto del rey de Francia Luis XIV, quien concedió en monopolio del tráfico de esclavos en América a la Compañía de Guinea, establecida en Francia. Los franceses bien supieron

aprovechar las ventajas otorgadas, y utilizando los barcos cargados de esclavos con destino a América, trajeron distintos tipos de mercaderías ilegales y de venta fácil en estas tierras. (Villalobos, pág. 25).

originariamente de modo oral, por orden superior, especialmente militar o de un alcalde (...).”.

En el Río de la Plata colonial, se pueden citar los siguientes mecanismos para introducir ilegalmente mercaderías y que constituían la práctica del “contrabando”:

- El aprovechamiento del comercio de esclavos para traer oculto otro tipo de mercaderías.
- La utilización de barcos relativamente pequeños que desembarcaban sus productos durante la noche en las islas del delta, y que luego eran transportadas en carretas y mulas siguiendo la ruta hacia Córdoba y de allí a Mendoza para luego cruzar a Chile, o bien ir hacia el norte para abastecer el Alto Perú y posteriormente llegar a Lima.
- El sistema de “Arribadas forzosas” significaba que un barco solicitaba autorización a las autoridades para amarrar en el puerto, argumentando algún desperfecto que necesitaba de reparación; situación que era aprovechada para subastar las cargas ilegales previa tasación del gobernador.

De este último punto se infiere la complicidad de funcionarios locales en la

participación del comercio ilegal y, lógicamente, de sus beneficios pecuniarios. Asimismo, no se puede obviar la amplitud territorial del Virreinato del Perú, que dificultaba el control fronterizo; situación que posteriormente buscó subsanarse a partir de la creación de unidades políticas menos extensas como los Virreinos de Nueva Granada y el del Río de la Plata en 1739 y 1776 respectivamente.

Por estas razones, las dificultades para evitar el ingreso de mercancías de manera ilegal constituían un gran problema, sobre todo cuando se conjugaba la complicidad de los funcionarios -criollos y peninsulares- y traficantes inescrupulosos que contaban a favor con una geografía fluvial y marítima que facilitaba el ingreso de cualquier tipo de mercancía prohibida⁵.

En la segunda mitad del siglo XVIII, la dinastía borbónica llevó a cabo una serie de reformas que entre otros aspectos buscó mejorar la recaudación pecuniaria y ejercer un control más estricto sobre los funcionarios americanos. Era necesario encauzar el rol protagónico de España en el concierto mundial, pues potencias como Gran Bretaña, Francia y los Países Bajos le habían arrebatado el prestigio obtenido en épocas de gloria. Así, buscaron a través de la implementación del libre comercio flexibilizar una estructura económica cerrada que afectaba las arcas del Estado

⁵ “Para el siglo XVII, la trata de personas era una práctica más que habitual en los territorios virreinales. Se trataba de esclavos -en su gran mayoría de origen africano- que formaban parte del circuito trazado entre la península Ibérica, África y el recientemente descubierto continente americano. Uno de los primeros contrabandistas que actuaron en el Río de la Plata fue un portugués llamado Bernardo Sánchez, más conocido como Bernardo Pecador o “hermano Pecador”. [...]. Cuando murió, dejó el negocio en manos de una banda de contrabandistas

portugueses, encabezada por Diego de la Vega, quien se instaló junto a su mujer, Blanca Vasconcelos, en una finca de Barracas, donde contaba con un atracadero para descargar las mercaderías y los esclavos directamente de los barcos, provenientes de Brasil, Portugal y Angola. De la Vega fue el ideólogo de una organización a la que bautizaron El Cuadrilátero, que se transformaría en el mayor grupo dedicado al contrabando de toda la América española”. (Federico - Ortega Zabala, pag. 17)

peninsular. Mediante el “Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España e Indias” (12 de octubre de 1778) se habilitaron nuevos puertos en la península y en América y se eliminaron impuestos que facilitaban el ingreso de distintos productos americanos en España. De este modo, se pretendió fortalecer el comercio y derrotar el contrabando. Sin embargo, los resultados de dichas medidas tardaron un tiempo en producir los cambios esperados, en principio por la guerra que debió enfrentar con Gran Bretaña cuando aquella apoyó a las trece colonias norteamericanas en su búsqueda por la independencia⁶.

El personaje de la historia en acción

Hace ya muchos años, durante mi adolescencia, accedí a una colección de fascículos denominada “Grandes Personajes de la Historia”, en cuya introducción se planteaba el siguiente interrogante: ¿son los grandes personajes los que hacen la historia? Esta pregunta dejó una fuerte impronta en mi formación como docente de la materia, ya que como una sofisticada flecha que todo lo atraviesa, me llevó a buscar las respuestas en los componentes de esa entramada ecuación a la que Heródoto de Halicarnaso, cuatro siglos antes de Cristo, había denominado “Historia”.

Dichos componentes, a criterio del suscripto, constituyen el ABC de esta ciencia que día a día nos invita a indagar en libros, documentos y viejos archivos, las respuestas que nos permitan reconstruir el pasado de la manera más fidedigna posible.

Y en ese análisis, no perder de vista las circunstancias sociopolíticas, económicas y culturales de los tiempos pretéritos en los cuales emergía un “gran personaje”.

Este último elemento es un aspecto que nos interesa considerar, y para ello es necesario a priori hacernos una pregunta: ¿por este personaje y no otro?

Es en su respuesta donde los aspectos personales del estudiado requieren mayor grado de atención. El tema es muy extenso y específico, pero consideré necesario plantear aquí una aproximación porque, consecuentemente, gran parte de la Historia Policial gira en torno a grandes personajes policiales. Hecho que nos invita a contextualizarlos en el marco referencial correspondiente, para no caer en juicios valorativos anacrónicos e inadecuados.

En esta selección de personajes relevantes que trabajaron en pos de combatir el delito y sus nefastas consecuencias, destacamos e iniciamos nuestra actividad con la figura del quien fuera el primer gobernador criollo, Hernandarias.

Hernandarias contra el contrabando

Don Hernando Arias de Saavedra nació en Asunción del Paraguay en el año 1564. Su padre, Martín Suárez de Toledo, había emigrado de su Sevilla natal al Río de la Plata para desempeñarse como teniente gobernador entre 1569 y 1572. Su madre fue doña María de Sanabria Calderón. Por su parte, Hernandarias fue el primer criollo en desempeñar un cargo colonial importante al ser nombrado por la Corona

⁶ España había enfrentado a Gran Bretaña en la Guerra de los Siete Años (1756-1763), sufriendo importantes pérdidas, por lo que el apoyo a las

referidas colonias constituía una forma de debilitar a un peligroso enemigo.

gobernador del Río de la Plata y Paraguay. Responsabilidad que cumplió con probada idoneidad y compromiso.



Hernando Arias de Saavedra

Su lealtad hacia el pueblo y la tierra que lo vio nacer se reflejó en su inagotable trabajo, fundando ciudades, promoviendo la industria local y en su titánica lucha contra el contrabando local. Fue el prototipo del español-criollo del siglo XVII, que a posteriori constituirá la marca registrada de la argentinidad. Al respecto, afirma la prestigiosa historiadora Ruth Tiscornia: “El siglo XVII es de formación nacional, de decantación, de asentamiento y es también época de grandes y quizá definitivas distorsiones económicas. La raíz del mal (del contrabando) estuvo en nuestro litoral rioplatense y, más precisamente, en la ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de

Santa María de Buenos Aires”. En contra de esas “distorsiones” Hernandarias luchó denodadamente, siendo consciente de los perjuicios que le acarrearía ese enfrentamiento con intereses tan arraigados en la mafia local. Ya que se trataba de bandas organizadas, con contactos en distintos puntos del continente, Europa y África que no dudaban en efectuar prácticas comerciales inescrupulosas para obtener sus ganancias.

Pero nada fue suficiente para quebrar ese espíritu de lucha acostumbrado al combate y sacrificio. Cualidades valoradas fundamentalmente por su pueblo, que lo eligió democráticamente para su cargo gubernamental que ejerció en distintos períodos entre los años 1596 y 1618. Previamente, lo había ejercido de manera interina desde 1593. Efectuó numerosas expediciones, entre ellas a la tierra de los charrúas, al sur del Brasil y la Patagonia argentina, llegando hasta los ríos Colorado y Negro. “Como síntesis de ella propuso el conocido plan de fundaciones en las vertientes cordilleranas” (Tiscornia, pág. 25). Lo expuesto destaca la relevante visión estadista totalizadora e integradora de Hernandarias; quien incluyó a Chile en su lucha contra el indómito araucano.

Su pelea sin cuartel contra la corrupción continuó siendo denodada hasta el final de sus tiempos. Testigo de ello fueron, entre otros, Diego de Góngora y Juan de Vergara. El primero, gobernador de Buenos Aires cuando ésta se separó del Paraguay (a partir de 1618) y el segundo, un conspicuo contrabandista, cuya gente atentó contra la vida del caudillo asunceño⁷. Su última

⁷ En el contexto de la lucha de Hernandarias contra el contrabando en Buenos Aires, cabe destacar la

figura del alguacil Domingo de Guadarrama, quien había sido comisionado por el Gobernador para



misión, fue intervenir en 1631 por las invasiones paulistas a las misiones jesuíticas con la complicidad del gobernador del Paraguay, Luis de Céspedes y Xeria.

Una vida caracterizada por la lucha contra la injusticia y la ilegalidad y sin bien nunca llegó a derrotar el tremendo poder de los contrabandistas que durante siglos dominaron el puerto y amasaron cuantiosas sumas de dinero merced a la ilegalidad comercial, sirva su ejemplo como funcionario que se entregó para generar las condiciones necesarias para lograr un desarrollo armónico y venturoso de estas tierras.

investigar a las bandas organizadas para ese delito. El 15 de agosto de 1615 Guadarrama fue asesinado traidoramente a garrotazos y cuchilladas como consecuencia de las investigaciones que venía realizando. “Con motivo de estos hechos se practicaron averiguaciones y se estableció por presunciones vehementes que los inspiradores

fueron Simón de Valdez, Juan de Vergara y Diego de Vera que estaban procesados por el delito de contrabando”; de esta manera Guadarrama se convirtió en el primer funcionario que, cumpliendo tareas policiales, muere en cumplimiento del deber. (Romay I, pág. 29).